

Bruxelles, 4.2.2019
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a ține seama în mod
corespunzător de sistemul global de colectare a datelor în ceea ce privește datele
referitoare la consumul de păcură al navelor**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Schimbările climatice reprezintă o provocare majoră care trebuie abordată de urgență. Acesta este motivul pentru care Acordul de la Paris vizează limitarea creșterii temperaturii globale cu mult sub 2°C față de nivelurile preindustriale și continuarea eforturilor de limitare a creșterii temperaturii la 1,5°C pe baza reducerilor semnificative a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) din toate țările.

Din cauza consumului considerabil de combustibili fosili, activitatea globală de transport maritim emite cantități semnificative de emisii de GES și contribuie la schimbările climatice. Emisiile de GES din transportul maritim internațional sunt estimate la aproximativ 2-3 % din totalul emisiilor globale de GES. Acest procent reprezintă mai mult decât emisiile oricărui stat din UE. Dacă sectorul de transport maritim ar fi o țară, acesta ar ocupa locul al șaselea în ceea ce privește emisiile în lume. Impactul sectorului la nivelul UE este la fel de considerabil: în 2015, acesta a fost de 13 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE din sectorul transporturilor¹. Cu toate acestea, transportul maritim este singurul sector care nu este abordat în mod expres printr-un obiectiv al UE de reducere a emisiilor sau prin măsuri specifice de atenuare.

În viitor, volumul comerțului pe mare este posibil să crească, ceea ce va conduce la o creștere semnificativă a emisiilor de GES asociate dacă măsurile de atenuare nu vor fi puse în aplicare rapid. Conform unui studiu² al Organizației Maritime Internaționale (OMI), în funcție de evoluțiile economice și energetice viitoare, emisiile generate de transportul maritim global ar putea crește cu un procent între 50 % și 250 % până în 2050. La nivelul UE, emisiile de CO₂ generate de transportul maritim au crescut cu 48 % între 1990 și 2008 și se așteaptă să crească cu 86 % peste nivelul din 1990 până în 2050, în pofida adoptării de către OMI, în 2011, a unor standarde minime de eficiență a navelor pentru navele noi³. Dacă nu se face nimic pentru a aborda problema unor astfel de emisii, acestea riscă să submineze obiectivele Acordului de la Paris și eforturile depuse de alte sectoare.

Ca urmare a Cărții albe a UE privind transporturile din 2011, UE a adoptat în 2013 o strategie pentru integrarea progresivă a emisiilor generate de transportul maritim în politica UE de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră⁴. Într-o primă etapă, Parlamentul European și Consiliul au adoptat, în aprilie 2015, Regulamentul (UE) 2015/757⁵ privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim („Regulamentul UE privind MRV”), care a fost completat în 2016 cu două regulamente

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>

³ Rezoluția MEPC.203(62) a OMI.

⁴ COM(2013) 479.

⁵ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

delegate⁶ și două regulamente de punere în aplicare⁷. Regulamentul UE privind MRV a fost elaborat în vederea:

- colectării de date solide și verificate privind emisiile de CO₂ generate de toate navele (cu un tonaj brut mai mare de 5000) care fac escală în porturile din Spațiul Economic European (SEE), inclusiv emisiile de CO₂ provenite de la aceste nave în porturi;
- furnizării de informații solide pentru a sprijini deciziile viitoare cu privire la elaborarea politicilor și punerea în aplicare a instrumentelor de politică, precum și pentru a permite punerea în aplicare a obiectivelor sau a măsurilor internaționale (de exemplu, cele privind eficiența energetică);
- asigurării transparenței necesare privind datele pentru a stimula folosirea de tehnologii și măsuri operaționale noi în scopul de a face navele mai ecologice.

În conformitate cu Regulamentul UE privind MRV, companiile de transport maritim trebuie să raporteze emisiile lor anuale de CO₂ și alte informații relevante care rezultă din călătoriile navelor lor către și dinspre porturile din SEE, precum și în cadrul porturilor din SEE. Obligațiile pentru companiile de transport maritim au luat naștere în 2017, odată cu pregătirea și transmiterea către verficatori acreditați a planurilor de monitorizare. Monitorizarea consumului de combustibil, a emisiilor de CO₂ și a eficienței energetice a început în 2018, iar primele rapoarte privind emisiile sunt așteptate în aprilie 2019.

În 2016, după intrarea în vigoare a Acordului de la Paris și adoptarea Regulamentului UE privind MRV, Comitetul pentru protecția mediului marin (MEPC) al OMI a adoptat o serie de amendamente la Convenția MARPOL, stabilind cadrul juridic pentru un sistem global de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor (denumit în continuare „sistemul global de colectare a datelor al OMI”). Detaliile și modalitățile de punere în aplicare a sistemului global de colectare a datelor al OMI au fost convenite ulterior prin „orientările” adoptate de MEPC 70 în octombrie 2016 și de MEPC 71 în iulie 2017. În cadrul sistemului global de colectare a datelor al OMI, obligațiile de monitorizare încep în 2019, cu raportare în 2020.

În consecință, începând din ianuarie 2019, navele care desfășoară activități de transport maritim legate de SEE vor trebui să îndeplinească atât cerințele de monitorizare și de raportare prevăzute de Regulamentul UE privind MRV, cât și pe cele prevăzute de sistemul global de colectare a datelor al OMI.

⁶ Regulamentul delegat (UE) 2016/2072 al Comisiei privind activitățile de verificare și acreditarea verficatorilor în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 (JO L 320, 26.11.2016, p. 5) și Regulamentul delegat (UE) 2016/2071 al Comisiei din 22 septembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește metodele de monitorizare a emisiilor de dioxid de carbon și normele de monitorizare a altor informații relevante (JO L 320, 26.11.2016, p. 1).

⁷ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1927 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 de stabilire a formularelor pentru planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile și documentele de conformitate, în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 299, 5.11.2016, p. 1-21) și Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1928 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 privind determinarea încărcăturii transportate de alte categorii de nave decât navele de pasageri, navele ro-ro și navele container, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 299, 5.11.2016, p. 22-25).

Coexistența acestor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare la nivelul UE și la nivel mondial a fost prevăzută în Regulamentul UE privind MRV. Articolul 22 din regulament prevede că: „În cazul în care se convine cu privire la un acord internațional privind un sistem global de monitorizare, raportare și verificare privind emisiile de gaze cu efect de seră [...], Comisia revizuieste prezentul regulament și, dacă este oportun, propune modificarea prezentului regulament pentru a asigura alinierea cu acordul internațional respectiv.”

Prin urmare, obiectivul principal al prezentei propuneri este de a modifica Regulamentul UE privind MRV pentru a lua în considerare în mod corespunzător noul sistem global de colectare a datelor al OMI în scopul de a permite raționalizarea și reducerea efortului administrativ al întreprinderilor și administrațiilor, păstrând în același timp obiectivele Regulamentului UE privind MRV.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Modificările propuse cu privire la Regulamentul UE privind MRV sunt în concordanță cu dispozițiile politicilor existente în domeniu, dat fiind că acestea nu ar trebui să aducă atingere obiectivelor-cheie ale sistemului UE privind MRV și, la nivel general, acestea sunt în concordanță cu politica UE în domeniul climei. În special, propunerea vizează menținerea impactului pozitiv estimat al Regulamentului UE privind MRV în ceea ce privește colectarea de date solide și verificate, susținerea viitoarelor decizii de elaborare a politicilor și stimularea adoptării măsurilor și comportamentelor privind eficiența energetică în transportul maritim.

În plus, prezenta propunere urmărește abordarea prevăzută în celelalte politici UE de reducere a emisiilor, în care monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră joacă un rol fundamental pentru a asigura punerea în aplicare eficace a politicilor UE în domeniul climei, cum ar fi în cadrul sistemului de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră. Propunerea este conformă cu dispozițiile privind transparența din cadrul ETS UE, inclusiv cele privind verificarea de către terți.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

În martie 2015, UE a prezentat CCONUSC contribuția stabilită la nivel național (CSN) a UE și a statelor sale membre, angajându-se să respecte un obiectiv obligatoriu de reducere internă a emisiilor de GES la nivelul întregii economii de cel puțin 40 % față de nivelurile din 1990 până în 2030, în conformitate cu cadrul de politici privind clima și energia pentru 2030, aprobat de Consiliul European din octombrie 2014 și adoptat de atunci ca act legislativ⁸. Toate sectoarele trebuie să contribuie la tranziția spre emisii reduse de carbon și la Acordul de la Paris.

Propunerea este în concordanță cu strategia privind mobilitatea cu emisii reduse de dioxid de carbon, care prevede măsuri pentru a reduce și mai mult emisiile de GES în sectorul transporturilor, ca parte a unor eforturi mai ample în materie de decarbonizare depuse de UE și a unui angajament mai amplu asumat de UE în acest sens, inclusiv pentru orizontul 2030⁹.

⁸ Directiva (UE) 2018/410, Regulamentul (UE) 2018/842 și Regulamentul (UE) 2018/841 privind utilizarea terenurilor.

⁹ COM(2016) 501.

Asigurând furnizarea de informații solide privind emisiile de CO₂ provenite de la nave individuale, Regulamentul UE privind MRV este esențial pentru facilitarea luării de decizii în viitor la nivelul Uniunii și pentru reglementarea posibilelor politici viitoare privind clima în acest sector. Propunerea protejează acest principiu-cheie. Regulamentul UE privind MRV, ca instrument de politică existent al UE, reprezintă un prim pas în direcția cea bună și urmează a fi utilizat ca bază pentru dezvoltarea în continuare a politicilor.

De asemenea, propunerea este conformă cu principiul primatului eficienței energetice al Uniunii energetice, întrucât aceasta ar trebui să consolideze punerea în aplicare a măsurilor de eficiență energetică în sectorul transportului maritim.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

• Temeiul juridic

Articolele 191-193 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) confirmă și precizează competențele UE în domeniul schimbărilor climatice. Temeiul juridic al prezentei propuneri este articolul 192 din TFUE.

• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)

În conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană, obiectivele prezentei propuneri pot fi atinse numai printr-o propunere a Comisiei la nivelul UE, întrucât propunerea urmărește să modifice legislația UE existentă.

Colectarea și publicarea datelor privind emisiile și eficiența energetică a navelor la nivelul UE are avantajul că rezultatele sunt pe deplin comparabile pe baza unui set unic de cerințe. Aceasta contribuie mai bine la eliminarea barierelor de pe piață cauzate de lipsa de informații.

• Proporționalitatea

Propunerea respectă principiul proporționalității, întrucât aceasta nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor Regulamentului UE privind MRV, asigurând în același timp buna funcționare a pieței interne și competitivitatea industriei europene a transportului maritim.

• Alegerea instrumentului

Prezenta propunere de regulament de modificare reprezintă consecința faptului că propunerea este de modificare a Regulamentului UE existent privind MRV.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

• Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente

Este relevant de menționat că revizuirea Regulamentului UE privind MRV se realizează fără o evaluare prealabilă, întrucât aceasta ar fi fost posibilă numai spre sfârșitul anului 2019, după finalizarea primului ciclu de conformitate. Prin urmare, o evaluare a Regulamentului UE existent privind MRV nu a făcut parte din lucrările pregătitoare și nu a fost inclusă în evaluarea opțiunilor de politică.

- **Consultările cu părțile interesate**

Modificările propuse la Regulamentul UE privind MRV sunt, în mare măsură, în concordanță cu interesele exprimate de părțile interesate în răspunsurile lor la consultarea publică online și la ancheta electronică specifică. Organizațiile societății civile, organismele naționale de acreditare, instituțiile de cercetare și cetățenii/persoanele fizice susțin, în mare măsură, faptul că anumite obiective importante trebuie menținute atunci când se modifică Regulamentul UE privind MRV. Acestea includ creșterea nivelului de conștientizare privind reducerea emisiilor, furnizarea de informații solide actorilor de pe piață cu privire la consumul de combustibil și eficiența energetică și colectarea datelor pentru o elaborare în cunoștință de cauză a politicilor. Pentru sectorul de transport maritim, principala prioritate este, cu toate acestea, reducerea sarcinii administrative. De asemenea, statele membre ale SEE și verificatorii MRV din UE sprijină, în mare măsură, aceste obiective, în special colectarea de date fiabile pentru elaborarea politicilor viitoare și pentru reducerea la minimum a eforturilor administrative.

- **Obținerea și utilizarea cunoștințelor de specialitate**

Studiile asupra estimărilor privind emisiile se bazează pe date relevante din cel de al treilea studiu cu privire la GES al OMI¹⁰ și au fost luate în considerare, în special în ceea ce privește emisiile și prognozele privind emisiile generate de transportul internațional, precum și potențialul de reducere a emisiilor care rezultă ca urmare a măsurilor tehnice și operaționale din domeniul transportului maritim internațional.

- **Documentul de lucru al serviciilor Comisiei - evaluarea impactului**

A fost elaborată o evaluare a impactului pentru a analiza caracteristicile Regulamentului UE privind MRV care ar putea fi aliniate la cele ale sistemului global de colectare a datelor al OMI. Acest document completează evaluarea impactului care a însoțit propunerea în 2013 și care a inclus o estimare a costurilor asociate cu Regulamentul UE privind MRV. În plus, noul document de lucru al serviciilor Comisiei care conține această evaluare a impactului se bazează pe evaluarea inițială a impactului publicată în iunie 2017 și pe consultarea publică încheiată în decembrie 2017.

Comitetul de analiză a reglementării al Comisiei Europene a evaluat o versiune a proiectului evaluării impactului și a emis un aviz pozitiv la 13 iulie 2018. Comitetul a făcut recomandări pentru îmbunătățirea în continuare a raportului, care sunt abordate în raportul revizuit. Rezumatul evaluării impactului și avizul Comitetului de analiză a reglementării sunt disponibile pe site-ul web al Comisiei¹¹.

Având în vedere necesitatea de a păstra obiectivele-cheie ale Regulamentului UE privind MRV, două subiecte propuse pentru aliniere au fost respinse în prealabil: guvernanta și raportarea emisiilor de CO₂. Alinierea guvernantei nu a fost considerată o opțiune deoarece aceasta ar presupune că UE și statele sale membre nu pot colecta decât date privind emisiile provenite de la nave sub pavilionul UE, fără a lua în considerare emisiile de GES generate de nave care nu se află sub pavilionul UE în cadrul călătoriilor care implică porturi din SEE. În plus, alinierea cu privire la raportarea privind emisiile de CO₂ ar însemna că navele nu ar raporta date privind emisiile de CO₂. Acest lucru ar fi în totalitate incompatibil cu obiectivul

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=ro>

principal al Regulamentului UE privind MRV, care este legat de performanța privind emisiile de CO₂ a navelor și de impactul acestora asupra climei.

Având în vedere aceste limitări, în evaluarea impactului au fost evaluate trei opțiuni de politică:

Opțiunea 1 – Scenariul de referință

Această opțiune arată ce s-ar întâmpla în cazul în care nu se iau măsuri.

Opțiunea 2 – Raționalizarea

În cadrul acestui scenariu, au fost evaluate diferite opțiuni de aliniere, în ceea ce privește: domeniul de aplicare, definițiile, parametrii de monitorizare, planurile și formatele-cadru de monitorizare, verificarea și transparența.

Opțiunea 3 – Convergență ridicată

În cadrul acestei opțiuni, Regulamentul UE privind MRV ar urma să fie modificat pentru a armoniza toate aspectele sale tehnice cu sistemul global de colectare a datelor al OMI, cu riscul de a submina impactul său așteptat pe piață.

Compararea celor trei opțiuni a condus la următoarele concluzii:

Alinierea definițiilor, a parametrilor de monitorizare și a planurilor de monitorizare și a șabloanelor, după caz, contribuie la reducerea sarcinii administrative pentru companiile de transport maritim și autoritățile naționale, facilitând respectarea obligațiilor de raportare din cadrul celor două sisteme.

În același timp, aceasta nu pune în pericol obiectivele urmărite de actualul Regulament UE privind MRV și efectele sale pozitive planificate.

Dimpotrivă, alinierea unor aspecte precum domeniul de aplicare, verificarea și transparența ar afecta grav obiectivele urmărite de Regulamentul UE privind MRV, fără a contribui neapărat la reducerea semnificativă a sarcinii administrative. Dacă ar exista o aliniere privind transparența, s-ar pierde beneficiul de a avea datele referitoare la eficiența energetică disponibile la nivel de navă pentru stimularea adoptării unor astfel de măsuri. Alinierea cerințelor de verificare ar însemna renunțarea la sistemul de verificare omogen și independent al terților. În cele din urmă, o aliniere privind domeniul de aplicare ar conduce la informații incomplete cu privire la emisiile legate de SEE.

În consecință, opțiunea 2 (raționalizarea) este opțiunea preferată și se propune alinierea, după caz, a elementelor precum definițiile, parametrii de monitorizare și planurile și formatele-cadru de monitorizare.

• **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Abordarea propusă privind raționalizarea ar reduce eforturile depuse pentru conformare în comparație cu un scenariu de statu-quo. Astfel cum s-a explicat mai sus, aceasta ar contribui la reducerea sarcinii administrative pentru companiile de transport maritim și la facilitarea respectării obligațiilor de raportare din cadrul celor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare. În acest context, se presupune că propunerea de revizuire a Regulamentului UE

privind MRV răspunde necesităților REFIT care implică explorarea potențialului de simplificare și de îmbunătățire a eficienței legislației UE.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene. Mai precis, aceasta contribuie la realizarea obiectivului unui nivel înalt de protecție a mediului în conformitate cu principiul dezvoltării durabile, astfel cum se prevede la articolul 37 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu are implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE CARE VOR FI DEZVOLTATE

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Ca răspuns la progresele realizate de Comitetul pentru protecția mediului maritim (MEPC) în reuniunile sale din octombrie 2016 și iulie 2017 privind adoptarea orientărilor relevante pentru sistemul global de colectare a datelor al OMI, Comisia a efectuat analiza în temeiul articolului 22 din Regulamentul UE privind MRV.

Prezenta propunere vizează reducerea sarcinii administrative pentru navele care desfășoară activități de transport maritim incluse atât în Regulamentul UE privind MRV, cât și în sistemul global de colectare a datelor al OMI, păstrând în același timp obiectivele specifice ale acțiunii UE în acest domeniu.

Prin urmare, se propun următoarele modificări:

1. Definițiile termenilor „societate” și „perioadă de raportare”, precum și atribuirea obligațiilor de monitorizare și raportare în cazul „schimbării societății” trebuie să țină seama de dispozițiile paralele ale sistemului global de colectare a datelor al OMI. Acest demers va asigura faptul că o aceeași entitate juridică își îndeplinește, pentru navele sale care desfășoară activități de transport maritim legate de SEE, pe baza unor perioade de raportare calculate în mod similar, obligațiile de monitorizare și de raportare atât în temeiul Regulamentului UE privind MRV, cât și în temeiul sistemului global de colectare a datelor al OMI. Pentru a realiza acest lucru, articolul 3 și articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul UE privind MRV vor fi modificate.
2. Ar trebui să se țină seama de dispozițiile internaționale ale sistemului global de colectare a datelor al OMI privind datele care urmează să fie monitorizate și raportate anual, astfel încât să se asigure colectarea de date raționalizate pentru activitățile navelor care intră sub incidența ambelor sisteme. Pentru a realiza acest lucru, „tonajul deadweight” ar trebui să fie definit și raportat ca parametru obligatoriu, în timp ce „marfa transportată” este menținută ca parametru de monitorizare aplicat pe bază voluntară pentru companiile care doresc să furnizeze un calcul al eficienței energetice medii a navelor lor pe baza mărfii transportate. Parametrul „timpul pe mare” care este aplicat în prezent în activitatea navală a UE ar trebui înlocuit cu parametrul „ore în mișcare” (*hours underway*) definit în cadrul sistemului global de

colectare a datelor al OMI. În cele din urmă, calculul „distanței parcurse” ar trebui să aibă ca bază opțiunile reținute în conformitate cu orientările relevante ale sistemului de colectare a datelor al OMI. Pentru a realiza acest lucru, articolul 6 alineatul (3), articolul 9 alineatul (1), articolul 10, articolul 11 alineatul (3), articolul 21 alineatul (2) și anexa II litera A punctul (1) din Regulamentul UE privind MRV vor fi modificate.

3. Conținutul minim al planurilor de monitorizare ar trebui raționalizat pentru a ține seama de „Orientările OMI privind elaborarea unui plan de gestionare a eficienței energetice a navelor (SEEMP)”, cu excepția dispozițiilor care sunt necesare pentru a asigura monitorizarea și raportarea numai a datelor referitoare la UE în conformitate cu Regulamentul UE privind MRV. Pentru a realiza acest lucru, articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul UE privind MRV va fi modificat.

În același timp, anumite caracteristici relevante ale Regulamentului UE privind MRV ar trebui menținute. Acestea sunt după cum urmează:

1. Domeniul de aplicare în ceea ce privește navele și activitățile care intră sub incidența Regulamentului UE privind MRV va fi menținut (incluzând astfel majoritatea navelor de peste 5000 TB care fac escală în porturile UE în scopuri de transport maritim). Activitățile navelor care nu sunt considerate transport maritim, cum ar fi dragarea, pozarea de conducte și activitățile de sprijinire a instalațiilor offshore, continuă să nu facă obiectul cerințelor de monitorizare și de raportare.
2. Emisiile de CO₂ ale navelor din porturile Uniunii trebuie, de asemenea, să fie monitorizate și raportate separat, astfel încât să se stimuleze utilizarea măsurilor disponibile pentru reducerea emisiilor de CO₂ în porturile UE și să se sporească în continuare conștientizarea emisiilor generate de transportul maritim. De asemenea, datele privind călătoriile interne ale oricărui stat membru al UE trebuie monitorizate și raportate astfel încât să permită autorităților din statele membre să dispună de date solide și comparabile cu privire la emisiile generate de transportul maritim național. Dispozițiile actuale privind MRV referitoare la verificarea datelor de către terți acreditați trebuie păstrate astfel încât să se mențină obiectivul UE de a furniza informații solide și comparabile în timp pentru luarea de decizii ulterioare la nivelul UE sau la nivel mondial.
3. Dispozițiile Regulamentului UE privind MRV referitoare la publicarea datelor privind emisiile de CO₂ și eficiența energetică a navelor individuale trebuie, de asemenea, menținute pentru a contribui la eliminarea barierelor de pe piață care împiedică adoptarea de tehnologii și comportamente mai eficiente din punct de vedere energetic în acest sector.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a ține seama în mod corespunzător de sistemul global de colectare a datelor în ceea ce privește datele referitoare la consumul de păcură al navelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 192 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹³,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară¹⁴,

întrucât:

- (1) Transportul maritim are un impact asupra climatului global, ca urmare a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) generate de acesta. În 2015, acesta a generat 13 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale Uniunii provenind din sectorul transportului¹⁵. Transportul maritim internațional rămâne singurul mijloc de transport care nu este inclus în angajamentele Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.
- (2) Toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, în conformitate cu angajamentul colegiitorilor, astfel cum este exprimat

¹² JO C [...], [...], p. [...].

¹³ XXX

¹⁴ XXX

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

în Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶ și în Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului¹⁷.

- (3) Rezoluția Parlamentului European din februarie 2014 referitoare la un cadru pentru 2030 pentru politici în domeniul climei și al energiei a invitat Comisia și statele membre să stabilească pentru anul 2030 un obiectiv obligatoriu pentru Uniune de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % în comparație cu nivelurile înregistrate în 1990. Parlamentul European a remarcat, de asemenea, că va fi necesar ca toate sectoarele economice să își aducă aportul la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru ca Uniunea să poată contribui în mod echitabil la eforturile globale.
- (4) În concluziile sale din 24 octombrie 2014, Consiliul European a aprobat un obiectiv obligatoriu pentru Uniune de reducere a emisiilor interne de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030 în comparație cu 1990. Consiliul European a afirmat, de asemenea, importanța reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și riscurile legate de dependența de combustibilii fosili în sectorul transporturilor și a invitat Comisia să examineze în continuare instrumentele și măsurile pentru o abordare cuprinzătoare și neutră din punct de vedere tehnologic, inclusiv pentru promovarea reducerii emisiilor, a surselor de energie regenerabile și a eficienței energetice în transporturi.
- (5) Pe baza Cărții albe a Uniunii privind transporturile¹⁸ din 2011, Comisia a adoptat, în 2013, o strategie pentru integrarea progresivă a emisiilor generate de transportul maritim în politica Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră¹⁹.
- (6) În aprilie 2015, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim²⁰ („Regulamentul UE privind MRV”), care a fost completat în 2016 cu două regulamente delegate²¹ și două regulamente de punere în aplicare²². Scopul Regulamentului UE privind MRV este de

¹⁶ Regulamentul (UE) 2018/842 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind reducerea anuală obligatorie a emisiilor de gaze cu efect de seră de către statele membre în perioada 2021-2030 în vederea unei contribuții la acțiunile climatice de respectare a angajamentelor asumate în temeiul Acordului de la Paris și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 (JO L 156, 19.6.2018, p. 26).

¹⁷ Directiva (UE) 2018/410 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 martie 2018 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea rentabilizării reducerii emisiilor de dioxid de carbon și a sporirii investițiilor în acest domeniu și a Deciziei (UE) 2015/1814 (JO L 76, 19.3.2018, p. 3).

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM(2013) 479.

²⁰ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

²¹ Regulamentul delegat (UE) 2016/2072 al Comisiei privind activitățile de verificare și acreditarea verificatorilor în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 320, 26.11.2016, p. 5); Regulamentul delegat (UE) 2016/2071 al Comisiei din 22 septembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește metodele de monitorizare a emisiilor de dioxid de carbon și normele de monitorizare a altor informații relevante (JO L 320, 26.11.2016, p. 1).

²² Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1927 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 de stabilire a formularelor pentru planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile și documentele de conformitate, în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul

a colecta date cu privire la emisiile generate de transportul maritim pentru elaborarea de politici suplimentare și stimularea reducerii emisiilor prin furnizarea de informații referitoare la eficiența navelor pe piețele relevante. Regulamentul UE privind MRV obligă companiile să monitorizeze, să raporteze și să verifice consumul de carburant, emisiile de CO₂ și eficiența energetică a navelor lor în călătoriile către și dinspre porturile din Spațiul Economic European (SEE), anual, începând din 2018. Acesta se aplică, de asemenea, emisiilor de CO₂ generate în porturile SEE. Primele rapoarte privind emisiile trebuie să fie prezentate până la 30 aprilie 2019.

- (7) Articolul 22 din Regulamentul UE privind MRV prevede că, în cazul unui acord internațional privind un sistem global de monitorizare, raportare și verificare, Comisia va revizui Regulamentul UE privind MRV și, dacă este oportun, va propune amendamente pentru a asigura alinierea cu acordul internațional respectiv.
- (8) În conformitate cu Acordul de la Paris adoptat în decembrie 2015 la cea de a 21-a Conferință a părților la Convenția-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC)²³, Uniunea și statele sale membre s-au angajat în atingerea unui obiectiv de reducere a emisiilor la nivelul întregii economii. Se depun eforturi de limitare a emisiilor maritime internaționale prin intermediul Organizației Maritime Internaționale (OMI), iar acestea ar trebui încurajate. OMI a adoptat²⁴, în octombrie 2016, un sistem de colectare a datelor privind consumul de păcură al navelor („sistemul global de colectare a datelor al OMI”).
- (9) Având în vedere coexistența acestor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare, Comisia a evaluat, în conformitate cu articolul 22 din Regulamentul UE privind MRV, modalitatea de aliniere a celor două sisteme astfel încât să reducă sarcinile administrative pentru nave, menținând în același timp obiectivele Regulamentului UE privind MRV.
- (10) Evaluarea impactului a indicat că o aliniere parțială a celor două sisteme de monitorizare, raportare și verificare ar putea contribui la reducerea sarcinii administrative pentru companiile de transport maritim, păstrând în același timp obiectivele-cheie ale Regulamentului UE privind MRV. O astfel de aliniere parțială nu ar trebui, cu toate acestea, să modifice guvernanta, domeniul de aplicare sau cerințele privind verificarea, transparența și raportarea cu privire la emisiile de CO₂ din cadrul Regulamentului UE privind MRV deoarece acest lucru ar aduce o gravă atingere obiectivelor regulamentului și ar afecta capacitatea sa de a susține deciziile viitoare cu privire la elaborarea politicilor și de a stimula adoptarea de măsuri și comportamente de ameliorare a eficienței energetice în domeniul transportului maritim. Orice modificare a Regulamentului UE privind MRV ar trebui, prin urmare, să limiteze alinierea cu sistemul global de colectare a datelor al OMI la definiții, parametri de monitorizare, planuri și formate-cadru de monitorizare.
- (11) Modificările aduse Regulamentului UE privind MRV ar trebui să garanteze că aceleași entități juridice sunt responsabile pentru monitorizare în perioade de raportare

maritim (JO L 299, 5.11.2016, p. 1-21); Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/1928 al Comisiei din 4 noiembrie 2016 privind determinarea încărcăturii transportate de alte categorii de nave decât navele de pasageri, navele ro-ro și navele container, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim (JO L 299, 5.11.2016, p. 22-25).

²³ Acordul de la Paris (JO L 282, 19.10.2016, p. 4-18).

²⁴ Rezoluția MEPC.278 (70) a OMI de modificare a anexei VI la MARPOL.

calculate în mod similar în care activitățile navelor se încadrează în ambele sisteme. Astfel, definițiile privind societățile și perioadele de raportare, inclusiv raportarea în cazul schimbării societăților, ar trebui modificate pentru a ține seama de dispozițiile OMI.

- (12) Ar trebui să se țină seama de dispozițiile internaționale ale sistemului global de colectare a datelor al OMI privind datele care urmează să fie monitorizate și raportate anual, astfel încât să se asigure colectarea de date raționalizate pentru activitățile navelor care intră sub incidența ambelor sisteme. Pentru a face acest lucru, ar trebui să se raporteze parametrul „tonajul deadweight”, însă parametrul „marfa transportată” ar trebui să rămână ca parametru raportat pe bază voluntară. „Timpul pe mare” ar trebui înlocuit cu definiția sistemului global de colectare a datelor al OMI referitoare la „orele în mișcare”. În cele din urmă, calculul „distanței parcurse” ar trebui să se bazeze pe sistemul global de colectare a datelor al OMI²⁵ pentru a reduce sarcina administrativă.
- (13) Conținutul planurilor de monitorizare ar trebui raționalizat pentru a lua în considerare sistemul global de colectare a datelor al OMI, cu excepția acelor părți ale planului care sunt necesare pentru a asigura monitorizarea și raportarea numai a datelor referitoare la Uniune în temeiul Regulamentului UE privind MRV. Prin urmare, orice dispoziții „per călătorie” ar trebui să rămână în cadrul planului de monitorizare.
- (14) Amânarea datei de aplicare este necesară pentru a se asigura că monitorizarea, raportarea și verificarea aflate în desfășurare sunt puse în aplicare în mod consecvent pentru perioada de raportare.
- (15) Obiectivul Regulamentului (UE) 2015/757 este de a monitoriza, raporta și verifica emisiile de CO₂ generate de navele care fac escală în porturile din SEE, ca prim pas al unei abordări etapizate de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Acest lucru nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, datorită amplitudinii și efectelor sale. Ar trebui să se țină seama de sistemul global de colectare a datelor al OMI, iar prezentul regulament asigură comparabilitatea și fiabilitatea continuă a datelor colectate pe baza unui set unic de cerințe. Uniunea poate să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului menționat.
- (16) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2015/757 ar trebui modificat în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

- (1) Articolul 3 se modifică după cum urmează:

- (a) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) „societate” înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care a fost de acord să preia toate sarcinile și responsabilitățile

²⁵

Rezoluția MEPC 282 (70) a OMI.

impuse de Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului;”;

(b) litera (m) se înlocuiește cu următorul text:

„(m) „perioadă de raportare” înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie inclusiv. În cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți, datele respective se înregistrează pentru anul calendaristic în cauză;”;

(c) se adaugă o literă nouă (p):

„(p) „tonajul deadweight” înseamnă diferența în tone dintre deplasamentul unei navei într-o apă cu o densitate relativă de 1025 kg/m³ la pescajul de încărcare de vară și deplasamentul navei goale. Pescajul de încărcare de vară este pescajul maxim de vară certificat în broșura de stabilitate aprobată de administrație sau de o organizație recunoscută de aceasta.”.

(2) Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (3) se modifică după cum urmează:

(i) literele (a), (b) și (c) se înlocuiesc cu următorul text:

„(a) detaliile navei, inclusiv denumirea, numărul de identificare OMI, tipul navei și numele societății;”;

„(b) o descriere a motoarelor navei și a altor tipuri de consumatori de păcură și a tipurilor de păcură;”;

„(c) factorii de emisie;”;

(ii) litera (d) se elimină;

(iii) litera (g) se elimină;

(iv) la litera (h), punctul (iii) se înlocuiește cu următorul text:

„(iii) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea orelor în mișcare;”;

(v) litera (i) se înlocuiește cu următorul text:

„(i) calitatea datelor, inclusiv procedurile de identificare și de soluționare a lacunelor în materie de date;”.

(3) La articolul 9, alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(a) literele (e) și (f) se înlocuiesc cu următorul text:

„(e) orele în mișcare;”;

„(f) marfa transportată, pe bază voluntară;”.

(4) Articolul 10 se modifică după cum urmează:

(a) litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) numărul total de ore în mișcare;”.

(5) Articolul 11 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Atunci când se schimbă societatea, societatea anterioară prezintă Comisiei și autorităților statului de pavilion în cauză, cât mai aproape posibil de ziua finalizării schimbării și nu mai târziu de trei luni după momentul respectiv, un raport care să cuprindă aceleași elemente ca raportul privind emisiile, dar care să fie limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa.”;

(b) la alineatul (3) litera (a) se adaugă un punct nou (xi):

„(xi) tonajul deadweight al navei;”.

(6) La articolul 21 alineatul (2), litera (g) se înlocuiește cu următorul text:

„(g) numărul total anual de ore în mișcare;”.

(7) Anexa II se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie a anului următor celui în care intră în vigoare prezentul act. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,
Pentru Parlamentul European,

Președintele

Pentru Consiliu,

Președintele