

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****(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 European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Directiva 2009/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ și Decizia nr. 406/2009/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, care solicită tuturor sectoarelor economice, inclusiv sectorului transportului maritim internațional, să contribuie la realizarea unor reduceri de emisii, prevede că, în cazul în care, până la 31 decembrie 2011 nu este aprobat de către statele membre în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) sau de către Comunitate în cadrul Convenției-cadru a Organizației Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice niciun acord internațional care să includă emisiile provenite din transportul maritim internațional printre obiectivele de reducere a emisiilor, Comisia ar trebui să înainteze o propunere care să intre în vigoare până în 2013 privind includerea emisiilor generate de transportul maritim internațional în cadrul angajamentului Comunității de reducere a emisiilor. O asemenea propunere ar trebui să reducă orice impact negativ asupra competitivității Comunității, luând în considerare eventualele beneficii pentru mediu.
- (2) Transportul maritim are un impact asupra climei la nivel global și asupra calității aerului ca rezultat al emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și al altor emisii pe care le generează, cum sunt emisiile de oxizi de azot (NO_x), oxizi de sulf (SO_x), metan (CH₄), particule în suspensie (PS) și negru de fum (BC).
- (3) 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. Potrivit evaluării de impact care însoțește prezenta propunere de regulament, emisiile de CO₂ generate de transportul maritim internațional care au legătură cu Uniunea au crescut cu 48 % în perioada 1990-2007.
- (4) Având în vedere faptul că se îmbunătățesc cu rapiditate cunoștințele științifice cu privire la impactul pe care emisiile generate de transportul maritim, altele decât cele de CO₂, le au asupra climei globale, ar trebui ca, în contextul prezentului regulament, să se efectueze periodic o evaluare actualizată a impactului respectiv. Pe baza evaluărilor sale, Comisia ar trebui să analizeze implicațiile asupra politicilor și măsurilor, în vederea reducerii emisiilor respective.
- (5) Rezoluția Parlamentului European din 5 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 interne de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % în comparație cu nivelurile din anul 1990. Parlamentul European a subliniat, de asemenea, că toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru ca Uniunea să poată contribui în mod echitabil la eforturile globale.

⁽¹⁾ JO C 67, 6.3.2014, p. 170.

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 16 aprilie 2014 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Poziția în primă lectură a Consiliului din 5 martie 2015 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din 28 aprilie 2015 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ Directiva 2009/29/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 de modificare a Directivei 2003/87/CE în vederea îmbunătățirii și extinderii sistemului comunitar de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră (JO L 140, 5.6.2009, p. 63).

⁽⁴⁾ Decizia nr. 406/2009/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind efortul statelor membre de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră astfel încât să respecte angajamentele Comunității de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră până în 2020 (JO L 140, 5.6.2009, p. 136).

- (6) În concluziile sale din 23-24 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, printre altele, pentru promovarea reducerii emisiilor și a eficienței energetice în transporturi.
- (7) Cel de al șaptelea program de acțiune privind mediul (PAM) ⁽¹⁾ subliniază că toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră pentru ca Uniunea să se poată achita de partea care îi revine în cadrul eforturilor globale. În acest context, cel de al șaptelea PAM evidențiază necesitatea ancorării Cărții albe privind transporturile din 2011 într-un cadru de politică solid.
- (8) În iulie 2011, OMI a adoptat măsuri tehnice și operaționale, în special Indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) pentru navele noi și Planul de gestionare a eficienței energetice a navelor (SEEMP), care vor aduce îmbunătățiri în ceea ce privește reducerea creșterii preconizate a emisiilor de gaze cu efect de seră, însă doar aceste măsuri, singure, nu pot duce la reducerile absolute ale emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim internațional care sunt necesare pentru ca aceste eforturi să contribuie la îndeplinirea obiectivului general de limitare la 2 °C a creșterii temperaturilor la nivel mondial.
- (9) Potrivit datelor furnizate de OMI, consumul de energie și emisiile de CO₂ specifice ale navelor ar putea fi reduse cu până la 75 % prin aplicarea unor măsuri operaționale și prin implementarea unor tehnologii existente, iar măsurile respective pot fi considerate în mare parte eficiente din punctul de vedere al costurilor și de așa natură, încât să poată oferi sectorului beneficii nete, deoarece costurile reduse ale combustibililor asigură amortizarea oricărui costuri operaționale sau investiționale.
- (10) Cea mai bună opțiune posibilă pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim la nivelul Uniunii rămâne instituirea unui sistem de monitorizare, raportare și verificare (sistem MRV) a emisiilor de CO₂ bazat pe consumul de combustibili al navelor, ca primă fază a unei abordări etapizate pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, alături de emisiile generate de alte sectoare care contribuie deja la angajamentul respectiv. Accesul public la datele privind emisiile va contribui la eliminarea obstacolelor de pe piață care împiedică asimilarea multor măsuri cu costuri negative care ar reduce emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.
- (11) Adoptarea de măsuri pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de combustibili este îngreunată de existența pe piață a unor bariere precum lipsa unor informații fiabile referitoare la eficiența navelor în ceea ce privește combustibilii sau la eficiența tehnologiilor disponibile de modernizare a navelor, lipsa accesului la finanțare pentru investițiile în eficiența navelor și motivațiile divergente generate de faptul că proprietarii navelor nu ar beneficia de investițiile lor în eficiența navelor când costurile combustibililor sunt suportate de operatori.
- (12) Rezultatele consultării cu părțile interesate și discuțiile cu partenerii internaționali indică faptul că ar trebui aplicată o abordare etapizată pentru includerea emisiilor generate de transportul maritim în angajamentul Uniunii privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, prima etapă fiind implementarea unui sistem MRV robust pentru reducerea emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim, stabilirea unui preț pentru emisiile respective urmând într-o etapă ulterioară. Această abordare facilitează realizarea unor progrese semnificative la nivel internațional în ceea ce privește stabilirea de comun acord a unor obiective de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și a unor măsuri suplimentare pentru realizarea reducerilor respective la un cost minim.
- (13) Se preconizează că introducerea unui sistem MRV la nivelul Uniunii va duce la reduceri ale emisiilor de până la 2 % în comparație cu scenariul statu-quo și la reduceri cu până la 1,2 miliarde EUR ale costurilor nete agregate până în 2030, deoarece ar putea contribui la înlăturarea barierelor de pe piață, îndeosebi a celor legate de lipsa informațiilor referitoare la eficiența navelor, prin furnizarea de informații comparabile și fiabile privind consumul de combustibil și eficiența energetică pe piețele relevante. Această reducere a costurilor de transport ar trebui să faciliteze comerțul internațional. De asemenea, un sistem MRV robust este o condiție pentru orice măsură bazată pe piață, standard de eficiență sau altă măsură, indiferent dacă se aplică la nivelul Uniunii sau la nivel mondial. De asemenea, sistemul furnizează date fiabile pentru stabilirea unor obiective precise de reducere a emisiilor și pentru evaluarea progresului înregistrat în ceea ce privește contribuția transportului maritim la realizarea unei economii cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Având în vedere natura internațională a transportului maritim, metoda preferată și cea mai eficace pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră în transportul maritim internațional ar fi prin acord global.

(1) Decizia nr. 1386/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind un Program general al Uniunii de acțiune pentru mediu până în 2020 „O viață bună, în limitele planetei noastre” (JO L 354, 28.12.2013, p. 171).

- (14) Toate călătoriile în interiorul Uniunii, toate călătoriile de la ultimul port din afara Uniunii până la primul port de escală din Uniune și toate călătoriile de la un port din Uniune până la următorul port de escală din afara Uniunii, inclusiv călătoriile cu balast, ar trebui considerate relevante în scopul monitorizării. Ar trebui să fie incluse, de asemenea, emisiile de CO₂ din porturile Uniunii, inclusiv emisiile generate când navele se află la dană sau se deplasează în interiorul unui port, în special atunci când sunt disponibile măsuri specifice pentru reducerea sau evitarea acestor emisii. Aceste reguli ar trebui aplicate în mod nediscriminatoriu tuturor navelor, indiferent de pavilionul lor. Cu toate acestea, deoarece se axează pe transportul maritim, prezentul regulament nu ar trebui să stabilească cerințe de monitorizare, raportare și verificare pentru deplasările și activitățile navelor care nu servesc scopului de a transporta mărfuri sau călători în scopuri comerciale, de exemplu, activitățile de dragare, spargerea gheții, pozarea de conducte sau cele ale instalațiilor offshore.
- (15) Pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pentru navele care operează în condiții climatice mai puțin favorabile, ar trebui să fie posibil să se adauge informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață la datele monitorizate pe baza prezentului regulament.
- (16) Sistemul MRV propus ar trebui să ia forma unui regulament, având în vedere caracterul complex și foarte tehnic al dispozițiilor care urmează să fie introduse, necesitatea unor reguli uniforme aplicabile în întreaga Uniune pentru a reflecta caracterul internațional al transportului maritim, cu numeroase nave așteptate să facă escală în porturi din diferite state membre, precum și pentru a facilita implementarea sistemului în întreaga Uniune.
- (17) Un sistem MRV al Uniunii robust și specific pentru nave ar trebui să se bazeze pe calcularea emisiilor generate de combustibilul utilizat în timpul călătoriilor înspre și dinspre porturile Uniunii, deoarece datele referitoare la vânzarea combustibililor nu ar putea furniza estimări suficient de precise privind consumul de combustibil în contextul specific vizat, din cauza capacităților mari ale rezervoarelor navelor.
- (18) De asemenea, sistemul MRV al Uniunii ar trebui să vizeze și alte informații relevante, permițând stabilirea eficienței navelor sau o analiză mai aprofundată a factorilor care determină evoluția emisiilor, menținând, în același timp, confidențialitatea informațiilor comerciale sau industriale. De asemenea, acest domeniu de aplicare aliniază sistemul MRV al Uniunii la inițiativele internaționale de introducere a unor standarde de eficiență pentru navele existente, cuprinzând și măsuri operaționale, și contribuie la înlăturarea barierelor de pe piață legate de lipsa informațiilor.
- (19) Pentru a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, mai ales în cazul întreprinderilor mici și mijlocii, și pentru a se optimiza raportul dintre costuri și beneficii al sistemului MRV fără a periclita obiectivul de a viza o pondere predominantă a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, regulile pentru MRV ar trebui să se aplice doar marilor poluatori. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor care sosesc în și pleacă din porturile Uniunii, a fost selectat un prag de tonaj brut de 5 000 de tone (GT). Navele de peste 5 000 de tone (GT) reprezintă aproximativ 55 % din numărul navelor care fac escală în porturile Uniunii și generează aproximativ 90 % din emisiile aferente. Acest prag nediscriminatoriu ar garanta faptul că sunt vizați cei mai relevanți poluatori. Un prag mai scăzut ar crea o sarcină administrativă mai mare, în vreme ce un prag mai ridicat ar limita cantitatea de emisii vizată și deci eficacitatea sistemului MRV în ceea ce privește mediul.
- (20) Pentru a se reduce și mai mult efortul administrativ al proprietarilor și operatorilor de nave, regulile de monitorizare ar trebui să se concentreze pe CO₂, deoarece acesta este cel mai relevant gaz cu efect de seră emis de transportul maritim.
- (21) Regulile ar trebui să țină cont de cerințele existente și de datele deja disponibile la bordul navelor; prin urmare, societăților ar trebui să li se ofere posibilitatea de a selecta una dintre următoarele patru metode de monitorizare: utilizarea documentelor privind operațiunea de buncheraj, monitorizarea la bord a tancurilor cu combustibil pentru nave, debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile sau măsurarea directă a emisiilor. Un plan de monitorizare specific fiecărei nave ar trebui să documenteze alegerea făcută și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea metodei selectate.
- (22) Orice societate care deține responsabilitatea pentru o perioadă întreagă de raportare în cazul unei nave care desfășoară activități de transport ar trebui considerată responsabilă pentru îndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare aferente respectivei perioade de raportare, inclusiv pentru transmiterea unui raport privind emisiile verificat ca fiind satisfăcător. În cazul unei schimbări a societății, noua societate ar trebui să fie responsabilă numai pentru îndeplinirea cerințelor de monitorizare și raportare aferente perioadei de raportare în care a avut loc schimbarea societății. Pentru a se facilita îndeplinirea acestor cerințe, noua societate ar trebui să primească un exemplar al celui mai recent plan de monitorizare și documentul de conformitate, dacă este cazul.

- (23) Alte gaze cu efect de seră, alți factori cu efect nociv asupra climei sau alți poluanți atmosferici nu ar trebui să fie incluși în sistemul MRV al Uniunii în această etapă, pentru a se evita cerințele privind instalarea unui instrument de măsurare care nu este suficient de fiabil sau nu este disponibil pe piață, acestea putând împiedica punerea în aplicare a sistemului MRV al Uniunii.
- (24) Convenția Internațională a OMI privind prevenirea poluării de către vapoare (MARPOL) prevede aplicarea obligatorie a EEDI pentru navele noi și a SEEMP pentru întreaga flotă de la nivel mondial.
- (25) Pentru a se reduce la minimum sarcina administrativă pentru proprietarii și operatorii de nave, raportarea și publicarea informațiilor raportate ar trebui organizate anual. Aspectele de confidențialitate ar trebui să fie abordate prin restricționarea publicării informațiilor privind emisiile, consumul de combustibil și eficiența energetică limitate la valori medii anuale și la cifre agregate. Pentru a se asigura că protecția intereselor economice legitime care prevealează asupra interesului public în ceea ce privește declararea nu este subminată, ar trebui să se aplice la cererea societății, în cazuri excepționale, un nivel diferit de agregare a datelor. Datele raportate Comisiei ar trebui să fie completate de statistici, în măsura în care datele respective sunt relevante pentru dezvoltarea, producția și diseminarea statisticilor europene în conformitate cu Decizia 2012/504/UE a Comisiei ⁽¹⁾.
- (26) Verificarea de către verificatori acreditați ar trebui să garanteze că planurile de monitorizare și rapoartele privind emisiile sunt corecte și conforme cerințelor stabilite în prezentul regulament. Ca un element important pentru simplificarea verificării, verificatorii ar trebui să controleze credibilitatea datelor prin compararea datelor raportate cu datele estimate în baza datelor rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor. Respectivă estimări ar putea fi furnizate de Comisie. Pentru a se asigura imparțialitatea, verificatorii ar trebui să fie entități juridice independente și competente și ar trebui să fie acreditați de organismele naționale de acreditare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (27) La bordul navelor ar trebui păstrat un document de conformitate emis de un verificator, pentru a se demonstra îndeplinirea cerințelor de monitorizare, raportare și verificare. Verificatorii ar trebui să informeze Comisia în privința emiterii acestor documente.
- (28) Pe baza experienței dobândite datorită unor sarcini similare în ceea ce privește siguranța maritimă, Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) ar trebui, în limitele mandatului său, să sprijine Comisia prin îndeplinirea anumitor atribuții.
- (29) Asigurarea respectării cerințelor referitoare la sistemul MRV ar trebui să se bazeze pe instrumente existente, mai exact cele instituite în temeiul Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ și al Directivei 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, precum și pe informațiile referitoare la emiterea documentelor de conformitate. Documentul care confirmă că nava respectă cerințele de monitorizare și raportare ar trebui să fie adăugat pe lista certificatelor și a documentelor menționate în anexa IV la Directiva 2009/16/CE.
- (30) Statele membre ar trebui să facă eforturi să inspecteze navele care intră în porturile aflate sub jurisdicția lor și pentru care anumite informații solicitate privind documentul de conformitate nu sunt disponibile.
- (31) Nerespectarea dispozițiilor prezentului regulament ar trebui să fie sancționată. Statele membre ar trebui să stabilească regimul sancțiunilor. Sancțiunile respective ar trebui să aibă un caracter eficace, proporțional și disuasiv.
- (32) În cazul navelor care nu au respectat cerințele de monitorizare și raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și atunci când alte măsuri de asigurare a respectării nu au succes, ar trebui să se prevadă posibilitatea expulzării. Respectiva măsură ar trebui să se aplice astfel încât să permită rectificarea situației de neregularitate într-o perioadă de timp rezonabilă.
- (33) Statele membre care nu au porturi maritime pe teritoriul lor și care nu au nave care le arborează pavilionul și care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament sau care și-au închis registrul național al navelor ar trebui să poată deroga de la dispozițiile din prezentul regulament referitoare la sancțiuni, atât timp cât nicio astfel de navă nu este sub pavilionul lor.

⁽¹⁾ Decizia 2012/504/UE a Comisiei din 17 septembrie 2012 privind Eurostat (JO L 251, 18.9.2012, p. 49).

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93 (JO L 218, 13.8.2008, p. 30).

⁽³⁾ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

⁽⁴⁾ Directiva 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion (JO L 131, 28.5.2009, p. 132).

- (34) Sistemul MRV al Uniunii ar trebui să servească drept model pentru implementarea unui sistem MRV la nivel mondial. Este preferabil un sistem MRV la nivel mondial, deoarece ar putea fi considerat mai eficace datorită domeniului său de aplicare mai amplu. În acest context și pentru a se facilita elaborarea în cadrul OMI a regulilor internaționale pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia ar trebui să împărtășească în mod regulat informațiile relevante legate de punerea în aplicare a prezentului regulament cu OMI și cu alte organisme internaționale relevante și să transmită informații relevante către OMI. Când se ajunge la un acord asupra unui sistem MRV la nivel mondial, Comisia ar trebui să revizuiască sistemul MRV al Uniunii, în vederea alinierii acestuia la sistemul MRV la nivel mondial.
- (35) Pentru a se ține cont de regulile internaționale relevante și de standardele internaționale și europene, precum și de evoluțiile tehnologice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește revizuirea anumitor aspecte tehnice legate de monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ generate de nave și specificarea mai în detaliu a regulilor pentru verificarea activităților și a metodelor pentru acreditarea verificatorilor. Este deosebit de important ca în timpul lucrărilor pregătitoare Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Comisia, atunci când pregătește și elaborează acte delegate, ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.
- (36) În scopul asigurării unor condiții uniforme pentru utilizarea formatelor-cadru pentru monitorizarea emisiilor de CO₂ și a altor informații relevante, pentru utilizarea sistemelor automatizate și a formatelor-cadru electronice pentru raportarea coerentă a emisiilor de CO₂ și a altor informații relevante către Comisie și autoritățile statelor de pavilion implicate, pentru precizarea regulilor tehnice prin care se specifică parametrii aplicabili altor categorii de nave decât navele de pasageri, navele ro-ro și navele container, precum și pentru revizuirea parametrilor respectivi, ar trebui să se confere Comisiei competențe de executare. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.
- (37) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO₂ generate de nave ca o primă fază a unei abordări etapizate pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, având în vedere caracterul internațional al transportului maritim, ci, date fiind amploarea și efectele, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat.
- (38) Dispozițiile de instituire a sistemului MRV ar trebui să fie în conformitate cu Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ și cu Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾.
- (39) Prezentul regulament ar trebui să intre în vigoare la 1 iulie 2015, pentru a se garanta faptul că statele membre și părțile interesate relevante dispun de suficient timp pentru a lua măsurile necesare pentru aplicarea eficace a prezentului regulament înainte de începerea primei perioade de raportare, la 1 ianuarie 2018,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul

Prezentul regulament stabilește reguli pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de dioxid de carbon (CO₂) și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de CO₂ generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁽²⁾ Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date (JO L 281, 23.11.1995, p. 31).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).

*Articolul 2***Domeniul de aplicare**

- (1) Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone, în ceea ce privește emisiile de CO₂ generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.
- (2) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.

*Articolul 3***Definiții**

În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

- (a) „emisii de CO₂” înseamnă eliberarea de CO₂ în atmosferă de către nave;
- (b) „port de escală” înseamnă portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri; prin urmare, sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, precum și opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare;
- (c) „călătorie” înseamnă orice deplasare a unei nave care începe sau se termină într-un port de escală și servește scopului de a transporta pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale;
- (d) „societate” înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia;
- (e) „tonaj brut” (GT) înseamnă tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la 23 iunie 1969 la Londra, sau orice altă convenție ulterioară;
- (f) „verificator” înseamnă o entitate juridică ce desfășoară activități de verificare și care este acreditată de un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 și al prezentului regulament;
- (g) „verificare” înseamnă activitățile desfășurate de un verificator pentru a evalua conformitatea documentelor transmise de societate cu cerințele prezentului regulament;
- (h) „document de conformitate” înseamnă un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator, document care confirmă că acea navă respectă cerințele prezentului regulament pentru o anumită perioadă de raportare;
- (i) „alte informații relevante” înseamnă informații în ceea ce privește emisiile de CO₂ generate de consumul de combustibili, transportul efectuat și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor;
- (j) „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;
- (k) „incertitudine” înseamnă un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor accidentali, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile sugerate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor;
- (l) „prudent” înseamnă că un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor sau a cantităților de marfă transportate;
- (m) „perioadă de raportare” înseamnă un an calendaristic în timpul căruia emisiile de CO₂ trebuie monitorizate și raportate. În cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți, datele de monitorizare și raportare se înregistrează pentru primul an calendaristic în cauză;

- (n) „navă la dană” înseamnă o navă care este amarată sau ancorată în siguranță într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri;
- (o) „clasă de gheață” înseamnă notația atribuită navei de către autoritățile naționale competente ale statului de pavilion sau de o organizație recunoscută de statul respectiv, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare.

CAPITOLUL II

MONITORIZARE ȘI RAPORTARE

SECȚIUNEA 1

Principii și metode pentru monitorizare și raportare

Articolul 4

Principii comune pentru monitorizare și raportare

- (1) În conformitate cu articolele 8-12, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, parametri relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți are loc în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru orice călătorie care începe sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.
- (2) Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile de CO₂ generate prin arderea combustibililor atât în timp ce navele se află pe mare, cât și în timp ce se află la dană. Societățile iau măsurile adecvate pentru a împiedica orice absență a datelor pentru perioada de raportare.
- (3) Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. În acest scop, societățile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator.
- (4) Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele pentru monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, într-un mod transparent care să permită reproducerea determinării emisiilor de CO₂ de către verificator.
- (5) Societățile se asigură că determinarea emisiilor de CO₂ nu este nici sistematic, nici intenționat inexactă. Societățile verifică și reduc orice sursă de inexactitate.
- (6) Societățile trebuie să creeze condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor referitoare la emisiile de CO₂ care urmează a fi monitorizate și raportate.
- (7) În cadrul monitorizării și al raportării ulterioare, societățile fac eforturi pentru a ține cont de recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) sau (4).

Articolul 5

Metode pentru monitorizarea emisiilor de CO₂ și alte informații relevante

- (1) În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile de CO₂ pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I, și monitorizează alte informații relevante, în conformitate cu regulile prevăzute în anexa II sau adoptate în temeiul respectivei anexe.
- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica metodele prevăzute în anexa I și regulile menționate în anexa II, pentru a lua în considerare regulile internaționale relevante, precum și standardele internaționale și europene. Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica anexele I și II în scopul de a perfecționa elementele metodelor de monitorizare prevăzute în anexele respective din perspectiva progreselor tehnologice și științifice.

SECȚIUNEA 2

Planul de monitorizare

Articolul 6

Conținutul și transmiterea planului de monitorizare

- (1) Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de CO₂ și a altor informații relevante.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după 31 august 2017, societatea transmite verificatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și în cel mult două luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

(3) Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă privind metoda de monitorizare a unei anumite nave și conține cel puțin următoarele elemente:

- (a) identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare OMI al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;
- (b) numele societății și adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;
- (c) o descriere a următoarelor surse de emisii de CO₂ de la bordul navei: motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, cazanele și generatoarele de gaze inerte, precum și tipurile de combustibil utilizate;
- (d) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea listei surselor de emisii de CO₂ pentru perioada de raportare;
- (e) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei călătoriilor;
- (f) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, inclusiv:
 - (i) metoda aleasă dintre metodele prevăzute în anexa I pentru calcularea consumului de combustibil al fiecărei surse de emisii de CO₂, inclusiv o descriere a instrumentului de măsurare utilizat, după caz;
 - (ii) procedurile pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului aflat deja în rezervoare, o descriere a instrumentelor de măsurare utilizate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurări, după caz;
 - (iii) metoda aleasă pentru determinarea densității, după caz;
 - (iv) o procedură care să garanteze că incertitudinea totală corespunzătoare măsurărilor de combustibil îndeplinește cerințele prezentului regulament, cu referiri, ori de câte ori este posibil, la legislația națională, la clauzele din contractele cu clienții sau la standardele de precizie ale furnizorilor de combustibil;
- (g) factorii de emisie individuali utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodele de determinare a factorilor de emisie, inclusiv metodologia de eșantionare, metodele de analiză și o descriere a laboratoarelor utilizate cu acreditarea ISO 17025 a respectivelor laboratoare, dacă este cazul;
- (h) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv:
 - (i) procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței;
 - (ii) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz;
 - (iii) procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire;
- (i) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea lipsei de date; și
- (j) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor.

(4) Planul de monitorizare poate conține, de asemenea, informații privind clasa de gheață a navei și/sau procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse și a timpului petrecut pe mare atunci când se navighează prin gheață.

(5) Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate bazate pe formate-cadru. Aceste formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea lor uniformă, se stabilesc de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

Articolul 7

Modificarea planului de monitorizare

(1) Societățile verifică regulat, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă metoda de monitorizare poate fi îmbunătățită.

- (2) Societățile modifică planul de monitorizare în oricare dintre următoarele situații:
- (a) dacă se schimbă societatea;
 - (b) dacă apar noi emisii de CO₂, generate de surse noi de emisii sau datorate utilizării de noi combustibili care nu au fost încă incluși în planul de monitorizare;
 - (c) dacă schimbarea disponibilității datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea determinării emisiilor de CO₂;
 - (d) dacă datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate s-au dovedit a fi incorecte;
 - (e) dacă oricare parte a planului de monitorizare este identificată ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar societatea trebuie să îl revizuiască, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1).
- (3) Societățile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.
- (4) Modificările aduse planului de monitorizare în conformitate cu literele (b), (c) și (d) de la alineatul (2) din prezentul articol sunt supuse unei evaluări din partea vericatorului, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1). În urma evaluării, vericatorul notifică societatea dacă modificările respective sunt conforme.

SECȚIUNEA 3

Monitorizarea emisiilor de CO₂ și alte informații relevante

Articolul 8

Monitorizarea activităților într-o perioadă de raportare

Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile de CO₂ pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, prin aplicarea metodei corespunzătoare de determinare a emisiilor de CO₂ dintre cele prezentate în anexa I partea B și prin calcularea emisiilor de CO₂ în conformitate cu anexa I partea A.

Articolul 9

Monitorizarea per călătorie

(1) Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și pentru fiecare călătorie înspre sau dinspre un astfel de port, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea A, următorii parametrii:

- (a) portul de pornire și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;
- (b) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, în total;
- (c) emisiile de CO₂;
- (d) distanța parcursă;
- (e) timpul petrecut pe mare;
- (f) marfa transportată;
- (g) transportul efectuat.

Societățile pot monitoriza, de asemenea, informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.

(2) Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol și fără a aduce atingere articolului 10, o societate este exonerată de obligația de a monitoriza informațiile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol pentru fiecare călătorie în ceea ce privește o anumită navă, în cazul în care:

- (a) toate călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru; și
- (b) nava, în conformitate cu programul său, efectuează peste 300 de călătorii în cursul perioadei de raportare.

*Articolul 10***Monitorizarea per an**

Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă și pentru fiecare an calendaristic, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea B, următorii parametri:

- (a) cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;
- (b) emisiile de CO₂ agregate totale generate în domeniul de aplicare a prezentului regulament;
- (c) emisiile de CO₂ agregate generate din toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (d) emisiile de CO₂ agregate generate din toate călătoriile care au început din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (e) emisiile de CO₂ agregate generate din toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
- (f) emisiile de CO₂ generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;
- (g) distanța totală parcursă;
- (h) timpul total petrecut pe mare;
- (i) transportul total efectuat;
- (j) eficiența energetică medie.

Societățile pot monitoriza informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.

Societățile pot, de asemenea, să monitorizeze consumul de combustibil și emisiile de CO₂, făcând diferențierea pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare.

*SECȚIUNEA 4***Raportare***Articolul 11***Conținutul raportului privind emisiile**

(1) Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și autorităților statelor de pavilion în cauză un raport privind emisiile referitor la emisiile de CO₂ și la alte informații relevante pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport care a fost verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verificator, în conformitate cu articolul 13.

(2) Atunci când se schimbă societatea, noua societate se asigură că fiecare navă aflată în responsabilitatea sa respectă cerințele prezentului regulament pe întreaga perioadă de raportare în care preia responsabilitatea pentru nava în cauză.

(3) În raportul privind emisiile, societățile includ următoarele informații:

- (a) datele de identificare a navei și a societății, inclusiv:
 - (i) denumirea navei;
 - (ii) numărul de identificare OMI;
 - (iii) portul de înmatriculare sau portul de origine;
 - (iv) clasa de gheață a navei, dacă aceasta este menționată în planul de monitorizare;
 - (v) eficiența tehnică a navei [indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) sau valoarea estimată a indicelui (EIV) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz];
 - (vi) numele proprietarului navei;
 - (vii) adresa proprietarului navei și locul principal de desfășurare a activității acestuia;

- (viii) denumirea societății (dacă este diferită de proprietarul navei);
 - (ix) adresa societății (dacă este diferită de a proprietarului navei) și locul principal de desfășurare a activității acesteia;
 - (x) adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;
- (b) identitatea verficatorului care a evaluat raportul privind emisiile;
 - (c) informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine aferent;
 - (d) rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu articolul 10.

Articolul 12

Formatul raportului privind emisiile

- (1) Raportul privind emisiile se transmite cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.
- (2) Prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice prin care se stabilește formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

CAPITOLUL III

VERIFICARE ȘI ACREDITARE

Articolul 13

Domeniul activităților de verificare și raportul de verificare

(1) Verficatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la articolele 6 și 7. În cazul în care evaluarea efectuată de către verficator identifică neconformități cu cerințele menționate, societatea respectivă își revizuieste planul de monitorizare în consecință și transmite planul revizuit pentru evaluarea finală de către verficator înainte de începerea perioadei de raportare. Societatea stabilește de comun acord cu verficatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizui. Calendarul respectiv nu poate depăși, în nici un caz, data la care începe perioada de raportare.

(2) Verficatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile cu cerințele prevăzute la articolele 8-12 și în anexele I și II.

În special, verficatorul evaluează dacă emisiile de CO₂ și celelalte informații relevante incluse în raportul privind emisiile au fost determinate în conformitate cu articolele 8, 9 și 10 și cu planul de monitorizare.

(3) În cazul în care verficatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea de verificare că raportul privind emisiile nu conține inexactități materiale, verficatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile a fost considerat satisfăcător în urma verificării. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verficator.

(4) În cazul în care concluzia evaluării de verificare este că raportul privind emisiile conține inexactități sau neregularități în raport cu cerințele prezentului regulament, verficatorul informează în timp util societatea în legătură cu acest lucru. Societatea corectează în acest caz inexactitățile sau neregularitățile, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare, și transmite verficatorului raportul privind emisiile revizuit și orice altă informație necesară pentru corectarea neregularităților identificate. În raportul său de verificare, verficatorul declară dacă inexactitățile sau neregularitățile identificate în timpul evaluării de verificare au fost corectate de societate. În cazul în care inexactitățile sau neregularitățile comunicate nu au fost corectate și acestea, în mod individual sau cumulate, conduc la inexactități materiale, verficatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile nu respectă prezentul regulament.

Articolul 14

Obligații generale și principii pentru verficatori

(1) Verficatorul este independent de societate sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop, nici verficatorul, nici o altă parte a aceleiași entități juridice nu poate fi o societate, un operator de navă sau un proprietar al unei societăți și nu poate fi deținut de aceștia și nici nu are cu societatea în cauză relații care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.

(2) Când efectuează verificarea raportului privind emisiile și a procedurilor de monitorizare aplicate de societate, verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și a datelor și informațiilor raportate referitoare la emisiile de CO₂, în special:

- (a) atribuirea consumului de combustibil la călătorii;
- (b) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurile și calculele aferente;
- (c) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;
- (d) calculele care au dus la determinarea emisiilor de CO₂ totale;
- (e) calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.

(3) Verificatorul ia în considerare numai rapoartele privind emisiile transmise în conformitate cu articolul 12, atunci când datele și informațiile fiabile și credibile permit determinarea cu un grad rezonabil de certitudine a emisiilor de CO₂ și cu condiția să fie îndeplinite următoarele condiții:

- (a) datele raportate sunt coerente, având în vedere datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;
- (b) datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor;
- (c) colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu regulile aplicabile; și
- (d) înregistrările relevante ale navei sunt complete și coerente.

Articolul 15

Proceduri de verificare

(1) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, prin compararea emisiilor de CO₂ raportate cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. Dacă se constată abateri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.

(2) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuiind toate sursele de date și metodologiile utilizate.

(3) Verificatorul ia în considerare orice metodă eficace de control al riscurilor aplicată de societate pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.

(4) Societatea furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite să desfășoare procedurile de verificare. În timpul procesului de verificare, verificatorul poate efectua controale la fața locului pentru a determina fiabilitatea datelor și a informațiilor raportate.

(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, în vederea precizării mai detaliate a regulilor privind activitățile de verificare menționate în prezentul regulament. Atunci când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea A. Regulile stabilite prin respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

Articolul 16

Acreditarea verificatorilor

(1) Verificatorii care evaluează planurile de monitorizare și rapoartele privind emisiile și care emit rapoartele de verificare și documentele de conformitate menționate în prezentul regulament sunt acreditați pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

(2) În absența unor dispoziții specifice în prezentul regulament referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

(3) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, pentru a preciza detaliat metodele pentru acreditarea verificatorilor. Atunci când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea B. Metodele de acreditare a verificatorilor prevăzute de respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

CAPITOLUL IV

CONFORMITATE ȘI PUBLICAREA INFORMAȚIILOR*Articolul 17***Documentul de conformitate**

- (1) Atunci când raportul privind emisiile îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 11-15 și pe cele din anexele I și II, pe baza raportului de verificare, verficatorul emite un document de conformitate pentru nava în cauză.
- (2) Documentul de conformitate include următoarele informații:
 - (a) identitatea navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);
 - (b) numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei;
 - (c) identitatea verficatorului;
 - (d) data emiterii documentului de conformitate, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.
- (3) Documentele de conformitate sunt considerate valabile timp de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare.
- (4) Verficatorul informează neîntârziat Comisia și autoritatea statului de pavilion cu privire la emiterea oricărui document de conformitate. Verficatorul transmite informațiile menționate la alineatul (2) cu ajutorul sistemelor automatizate și al formatelor pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.
- (5) Prin acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice referitoare la formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

*Articolul 18***Obligația de a păstra un document de conformitate valabil la bord**

Până la data de 30 iunie a anului următor sfârșitului unei perioade de raportare, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și care au efectuat călătoriile în perioada de raportare respectivă păstrează la bord un document de conformitate valabil.

*Articolul 19***Respectarea cerințelor de monitorizare și raportare și inspecții**

- (1) Pe baza informațiilor publicate în conformitate cu articolul 21 alineatul (1), fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea de către navele care arborează pavilionul său a cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12. Statele membre iau în considerare faptul că pentru nava în cauză a fost emis un document de conformitate, în conformitate cu articolul 17 alineatul (4), drept dovadă a acestei conformități.
- (2) Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa efectuată în conformitate cu Directiva 2009/16/CE include verificarea prezenței la bordul navei a unui document de conformitate valabil.
- (3) Pentru fiecare navă pentru care nu sunt disponibile informațiile menționate la articolul 21 alineatul (2) literele (i) și (j) și care a intrat într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, respectivul stat membru poate să verifice dacă este prezent la bord un document de conformitate valabil.

*Articolul 20***Sancțiuni, schimb de informații și ordin de expulzare**

- (1) Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile pentru nerespectarea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea respectivelor sancțiuni. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și disuasive. Statele membre notifică Comisiei dispozițiile respective până la 1 iulie 2017 și notifică acesteia, neîntârziat, orice modificare ulterioară a respectivelor dispoziții.

(2) Statele membre stabilesc un schimb de informații eficiente și o cooperare eficientă între autoritățile naționale responsabile pentru asigurarea respectării cerințelor de monitorizare și raportare sau, după caz, între autoritățile naționale însărcinate să aplice procedurile de sancționare. Procedurile naționale de sancționare aplicate împotriva unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză.

(3) În cazul navelor care nu au respectat cerințele de monitorizare și raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de executare nu au asigurat respectarea acestora, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate emite un ordin de expulzare care este notificat Comisiei, EMSA, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până când societatea nu îndeplinește cerințele de monitorizare și raportare în conformitate cu articolele 11 și 18. Respectarea acelor cerințe este confirmată prin notificarea unui document de conformitate valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în primejdie.

(4) Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său în statele membre are dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe sau a unui tribunal împotriva ordinului de expulzare și este informat în mod corespunzător în acest sens de către autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare. Statele membre stabilesc și mențin proceduri corespunzătoare în acest scop.

(5) Orice stat membru care nu are porturi maritime pe teritoriul său și care și-a închis registrul național al navelor sau nu are nave care arborează pavilionul său, dintre cele care intră sub incidența prezentului regulament, poate deroga de la dispozițiile prezentului articol, câtă vreme nici o astfel de navă nu arborează pavilionul său. Orice stat membru care intenționează să se prevaleze de derogarea menționată informează Comisia până la 1 iulie 2015. Orice modificare ulterioară se comunică, de asemenea, Comisiei.

Articolul 21

Publicarea informațiilor și raportarea de către Comisie

(1) Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile de CO₂ raportate în conformitate cu articolul 11, precum și informațiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.

(2) În cadrul informațiilor puse la dispoziția publicului, Comisia include următoarele:

- (a) identitatea navei (denumirea, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);
- (b) eficiența tehnică a navei (EEDI sau EIV, după caz);
- (c) emisiile de CO₂ anuale;
- (d) consumul total anual de combustibil pentru călătorii;
- (e) consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de CO₂ per distanță parcursă în cazul călătoriilor;
- (f) consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de CO₂ per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor;
- (g) timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor;
- (h) metoda pentru monitorizare aplicată;
- (i) data emiterii și data expirării documentului de conformitate;
- (j) identitatea vericatorului care a evaluat raportul privind emisiile;
- (k) orice alte informații monitorizate și raportate în mod voluntar în conformitate cu articolul 10.

(3) În cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe specifice, declararea unei categorii de date agregate în conformitate cu alineatul (2) care nu se referă la emisii de CO₂ ar submina cu titlu excepțional protecția intereselor comerciale care merită să fie protejate ca interes economic legitim care prevalează asupra interesului public în ceea ce privește declararea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, se aplică în mod specific datelor respective, la cererea societății, un nivel diferit de agregare, astfel încât să se protejeze astfel de interese. Dacă nu este posibilă aplicarea unui nivel diferit de agregare, Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 6 septembrie 2006 privind aplicarea, pentru instituțiile și organismele comunitare, a dispozițiilor Convenției de la Aarhus privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în domeniul mediului (JO L 264, 25.9.2006, p. 13).

- (4) Comisia publică un raport anual privind emisiile de CO₂ și alte informații relevante provenite din sectorul transportului maritim, inclusiv rezultate agregate și explicate, cu scopul de a informa publicul și de a permite evaluarea emisiilor de CO₂ și a eficienței energetice a transportului maritim, în funcție de mărime, tip de nave, activitate sau orice altă categorie considerată relevantă.
- (5) Comisia evaluează la fiecare doi ani impactul general al sectorului transportului maritim asupra climei globale, inclusiv prin intermediul emisiilor altele decât cele de CO₂ sau al efectelor acestora.
- (6) În limitele mandatului său, EMSA sprijină Comisia în activitatea sa de respectare a prezentului articol și a articolelor 12 și 17 din prezentul regulament, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

CAPITOLUL V

COOPERARE INTERNAȚIONALĂ

Articolul 22

Cooperare internațională

- (1) Comisia informează periodic OMI și alte organisme internaționale relevante în privința punerii în aplicare a prezentului regulament fără a aduce atingere repartizării competențelor sau procedurilor de adoptare a deciziilor, astfel cum se prevede în tratate.
- (2) Comisia și, după caz, statele membre mențin schimbul tehnic cu țări terțe, în special dezvoltarea în continuare a metodelor de monitorizare, organizarea raportării și verificarea rapoartelor privind emisiile.
- (3) 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 sau privind adoptarea unor măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuieste prezentul regulament și, dacă este oportun, propune modificarea prezentului regulament pentru a asigura alinierea cu acordul internațional respectiv.

CAPITOLUL VI

COMPETENȚE DELEGATE ȘI DE EXECUTARE ȘI DISPOZIȚII FINALE

Articolul 23

Exercitarea delegării de competențe

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea actelor delegate respective, Comisia să urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie 2015. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate aflate deja în vigoare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă (JO L 208, 5.8.2002, p. 1).

(5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2), al articolului 15 alineatul (5) și al articolului 16 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 24

Procedura comitetului

(1) Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 26 din Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾. Respectivul comitet reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 25

Modificarea Directivei 2009/16/CE

Următorul punct se adaugă în lista stabilită în anexa IV la Directiva 2009/16/CE:

„50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (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.”

Articolul 26

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 iulie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 29 aprilie 2015.

Pentru Parlamentul European

Președintele

M. SCHULZ

Pentru Consiliu

Președintele

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 mai 2013 privind un mecanism de monitorizare și de raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de raportare, la nivel național și al Uniunii, a altor informații relevante pentru schimbările climatice și de abrogare a Deciziei nr. 280/2004/CE (JO L 165, 18.6.2013, p. 13).

ANEXA I

Metode pentru monitorizarea emisiilor de CO₂A. CALCULAREA EMISIILOR DE CO₂ (ARTICOLUL 9)

În scopul calculării emisiilor de CO₂, societățile aplică următoarea formulă:

consum de combustibil × factor de emisie

Consumul de combustibil include combustibilul consumat de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de turbinele de gaz, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.

Consumul de combustibil la dană în interiorul porturilor se calculează separat.

În principiu, se utilizează valorile implicite pentru factorii de emisie ai combustibililor, cu excepția cazului în care societatea decide să utilizeze datele privind calitatea combustibilului incluse în documentele privind operațiunea de buncheraj și folosite pentru a demonstra conformitatea cu regulamentele aplicabile în ceea ce privește emisiile de sulf.

Respectivele valori implicite ale factorilor de emisie trebuie să se bazeze pe cele mai recente valori disponibile ale Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC). Valorile respective pot fi preluate din anexa VI la Regulamentul (UE) nr. 601/2012 al Comisiei (*).

În cazul biocombustibililor și al combustibililor alternativi nefosili, trebuie să se aplice factori de emisie adecvați.

B. METODE PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE CO₂

În planul de monitorizare, societatea stabilește care este metoda de monitorizare utilizată pentru calcularea consumului de combustibil pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea sa și se asigură că, după ce a fost aleasă, metoda este aplicată în mod consecvent.

Se utilizează consumul efectiv de combustibil în cazul fiecărei călătorii, calculat cu ajutorul uneia dintre următoarele metode:

- (a) documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – *Bunker Fuel Delivery Note*) și inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibili;
- (b) monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave;
- (c) debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile;
- (d) măsurarea directă a emisiilor de CO₂.

Se poate folosi orice combinație a metodelor menționate după evaluarea de către verificator dacă aceasta îmbunătățește precizia generală a măsurării.

1. Metoda A: BDN și inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibil

Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt definite în BDN, combinat cu inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibil, bazate pe citirea tancurilor. Combustibilul disponibil la începutul perioadei, plus livrările, minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din tanc între începutul perioadei și sfârșitul perioadei, împreună, constituie combustibilul consumat de-a lungul perioadei.

Perioada reprezintă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Această metodă nu se utilizează când BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special când marfa este utilizată drept combustibil, de exemplu gazul natural lichefiat (GNL) pierdut prin vaporizare pe durata stocării.

În temeiul regulilor actuale din anexa VI la MARPOL, este obligatorie păstrarea BDN la bord timp de trei ani după livrarea combustibilului pentru nave și trebuie să fie disponibil imediat. Inventarierea periodică a stocurilor tancurilor de combustibil de la bord se bazează pe citirea tancurilor. Se utilizează tabelele pentru tancuri relevante pentru fiecare tanc de combustibil pentru a se determina volumul la momentul citirii tancului de combustibil. Incertitudinea aferentă BDN se specifică în planul de monitorizare. Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.

(*) Regulamentul (UE) nr. 601/2012 al Comisiei din 21 iunie 2012 privind monitorizarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră în conformitate cu Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 181, 12.7.2012, p. 30).

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:

- (a) sistemele de măsură aflate la bordul navei; sau
- (b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN.

Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.

2. Metoda B: monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave

Această metodă se bazează pe citirea tancului în cazul tuturor tancurilor de combustibil de la bord. Citirile tancurilor se efectuează zilnic atunci când nava se află în larg și la fiecare alimentare a navei sau scoatere de combustibil din tancuri.

Variațiile cumulative ale nivelului de combustibil din tanc între două citiri constituie consumul de combustibil din perioada respectivă.

Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.

În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:

- (a) sistemele de măsură aflate la bordul navei; sau
- (b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în BDN;
- (c) densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, după caz.

Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.

3. Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile

Această metodă se bazează pe debitele de combustibili măsurate la bord. Datele de la toate debitmetrele legate la sursele de emisii de CO₂ relevante sunt combinate pentru a determina consumul de combustibil total într-o anumită perioadă.

Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se monitorizeze tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.

Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată debitmetrelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.

În cazul în care cantitatea de combustibil consumată este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:

- (a) sistemele de măsură aflate la bordul navei; sau
- (b) densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în BDN.

Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.

4. Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de CO₂

Măsurările directe ale emisiilor de CO₂ pot fi utilizate în cazul călătoriilor și pentru emisiile de CO₂ generate în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru. CO₂ emis include CO₂ emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de turbinele cu gaz, de cazane și de generatoarele de gaze inerte. În cazul navelor a căror raportare se bazează pe această metodă, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO₂ măsurate și factorul de emisii aplicabil combustibililor relevanți.

Această metodă se bazează pe determinarea debitelor emisiilor de CO₂ din coșurile de fum ale navelor prin multiplicarea concentrației de CO₂ a gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.

Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată dispozitivelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.

ANEXA II

Monitorizarea altor informații relevante

A. MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE (ARTICOLUL 9)

1. În scopul monitorizării altor informații relevante per călătorie [articolul 9 alineatul (1)], societățile respectă următoarele reguli:

- (a) pentru înregistrarea datei și orei plecării și sosirii se utilizează ora universală coordonată (GMT). Timpul petrecut pe mare se calculează pe baza informațiilor referitoare la portul de pornire și la portul de sosire și exclude ancorarea;
- (b) distanța parcursă poate fi atât distanța corespunzătoare celei mai directe rute între portul de pornire și portul de sosire, cât și distanța parcursă efectiv. În cazul în care se utilizează distanța celei mai directe rute între portul de pornire și cel de sosire, ar trebui luat în considerare factorul de corecție conservator, pentru a se garanta că distanța parcursă nu este subestimată în mod semnificativ. Planul de monitorizare specifică ce calcul este utilizat pentru distanță și, dacă este necesar, factorul de corecție folosit. Distanța parcursă se exprimă în mile marine;
- (c) transportul efectuat se determină prin înmulțirea cantității de marfă transportate cu distanța parcursă;
- (d) în cazul navelor de pasageri, în scopul exprimării încărcăturii transportate se utilizează numărul pasagerilor. În cazul tuturor celorlalte categorii de nave, cantitatea de marfă transportată se exprimă fie în tone metrice, fie în metri cubi standard de marfă, după caz;
- (e) pentru navele ro-ro, marfa transportată se definește ca număr de unități de încărcare (camioane, autoturisme etc.) sau metri liniari înmulțiți cu valori implicite pentru greutatea lor. În cazul în care mărfurile transportate de navele ro-ro au fost definite pe baza anexei B la standardul CEN EN 16258 (2012) care acoperă „Metoda pentru calcularea și declararea consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru serviciile de transport (mărfuri și pasageri)”, această definiție se consideră ca fiind conformă cu prezentul regulament.

În sensul prezentului regulament, „navă ro-ro” înseamnă o navă proiectată pentru transportul de unități de transport de marfă roll-on-roll-off sau cu spații destinate transportului de marfă roll-on-roll-off;

- (f) pentru navele container, marfa transportată se definește ca fiind greutatea totală în tone metrice a mărfurilor sau, în lipsa acesteia, drept cantitatea de unități echivalente cu douăzeci de picioare (*Twenty-foot Equivalent Units – TEU*) înmulțită cu valori implicite pentru greutatea acestora. În cazul în care mărfurile transportate de o navă container sunt definite în conformitate cu orientările OMI aplicabile sau prin intermediul instrumentelor existente în temeiul Convenției privind siguranța vieții pe mare (Convenția SOLAS), această definiție se consideră conformă cu prezentul regulament.

În sensul prezentului regulament, „navă container” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;

- (g) calculul mărfii transportate pentru alte categorii de nave decât cele de pasageri, nave ro-ro și nave container permite să se ia în calcul, după caz, greutatea și volumul mărfurilor transportate și numărul de pasageri transportați. Aceste categorii includ, printre altele, petrolierele, vrachierele, navele de transport general de mărfuri, navele container frigorifice, transportatoarele de vehicule și transportatoarele combinate.
2. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru aplicarea punctului 1 litera (g), Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, reguli tehnice care precizează parametrii aplicabili fiecăreia dintre celelalte categorii de nave menționate la litera respectivă.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă de către Comisie până cel târziu la 31 decembrie 2016, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia poate revizui, după caz, parametrii aplicabili menționați la punctul 1 litera (g). După caz, Comisia revizuieste, de asemenea, acești parametri pentru a ține seama de modificările aduse prezentei anexe în temeiul articolului 5 alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

3. În vederea respectării regulilor menționate la punctele 1 și 2, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață.

B. MONITORIZAREA PER AN (ARTICOLUL 10)

În scopul monitorizării altor informații relevante per an, societățile respectă următoarele reguli:

Valorile care urmează a fi monitorizate în temeiul articolului 10 trebuie determinate prin agregarea datelor per călătorie aferente.

Eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin patru indicatori: consumul de combustibil per distanță, consumul de combustibil per transport efectuat, emisiile de CO₂ per distanță și emisiile de CO₂ per transport efectuat, indicatori care trebuie calculați după cum urmează:

consumul de combustibil per distanță = consumul total anual de combustibil/distanța totală parcursă

consumul de combustibil per transport efectuat = consumul total anual de combustibil/transportul total efectuat

emisiile de CO₂ per distanță = emisiile de CO₂ totale anuale/distanța totală parcursă

emisiile de CO₂ per transport efectuat = emisiile de CO₂ totale anuale/transportul total efectuat.

În vederea respectării acestor reguli, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, precum și alte informații legate de consumul de combustibil și de CO₂ emis, diferențiind pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare.

ANEXA III

Elemente care trebuie luate în considerare pentru actele delegate prevăzute la articolele 15 și 16

A. PROCEDURI DE VERIFICARE

- competențele verificatorilor;
- documente pe care societățile trebuie să le furnizeze verificatorilor;
- evaluarea riscurilor care trebuie efectuată de verificatori;
- evaluarea conformității planului de monitorizare;
- verificarea raportului privind emisiile;
- nivelul de materialitate;
- asigurarea rezonabilă a verificatorilor;
- inexactități și neregularități;
- conținutul raportului de verificare;
- recomandări pentru îmbunătățiri;
- comunicarea între societăți, verificatori și Comisie.

B. ACREDITAREA VERIFICATORILOR

- modul în care se poate solicita acreditarea pentru activitățile de transport maritim;
 - modul în care organismele naționale de acreditare vor evalua verificatorii pentru a emite un certificat de acreditare;
 - modul în care organismele naționale de acreditare vor efectua supravegherea pentru a confirma menținerea acreditării;
 - cerințe pentru organismele naționale de acreditare pentru a fi competente să emită acreditarea verificatorilor pentru activități de transport maritim, inclusiv trimiteri la standarde armonizate.
-