



UNIUNEA EUROPEANĂ

PARLAMENTUL EUROPEAN

CONSILIUL

**Bruxelles, 13 iulie 2023
(OR. en)**

2021/0210 (COD)

PE-CONS 26/23

**TRANS 178
MAR 71
ENV 464
ENER 228
IND 228
COMPET 411
CODEC 789
ECO 36
RECH 168**

ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE

Subiect: **REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute
de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE**

REGULAMENTUL (UE) 2023/...
AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din ...

**privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile
și cu emisii scăzute de carbon în 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 100
alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară²,

¹ JO C 152, 6.4.2022, p. 145.

² Poziția Parlamentului European din 11 iulie 2023 [(OJ ...)/(nepublicată încă în Jurnalul Oficial)] și Decizia Consiliului din

întrucât:

- (1) Transportul maritim reprezintă aproximativ 75 % din comerțul exterior al Uniunii și 31 % din comerțul său intern în ceea ce privește volumul. În fiecare an, aproximativ 400 de milioane de pasageri se îmbarcă sau debarcă în porturi din statele membre, dintre care aproximativ 14 milioane pe nave de croazieră. Prin urmare, transportul maritim este o componentă esențială a sistemului de transport al Uniunii și joacă un rol esențial pentru economia Uniunii. Piața transportului maritim face obiectul unei concurențe puternice între actorii economici din Uniune și din afara acesteia; prin urmare, stabilirea unor condiții de concurență echitabile este esențială. Stabilitatea și prosperitatea pieței transportului maritim și ale actorilor săi economici se bazează pe un cadru de politici clare și armonizate, în temeiul căruia operatorii de transport maritim, porturile și alți actori din sector își pot desfășura activitatea pe baza egalității de șanse. În cazul în care apar denaturări ale pieței, acestea riscă să dezavantajeze operatorii de transport maritim sau porturile în raport cu concurenții lor din sectorul transportului maritim sau din alte sectoare ale transporturilor. La rândul său, acest dezavantaj poate conduce la o pierdere a competitivității sectorului transportului maritim, la pierderi de locuri de muncă și la o pierdere a conectivității pentru cetățeni și întreprinderi.

- (2) Potrivit Raportului privind economia albastră a UE din 2022, economia albastră a UE a creat în total aproximativ 5,7 milioane de locuri de muncă în anul 2014, dintre care 3,2 milioane au fost create prin ocuparea directă a forței de muncă în sectoarele consacrate și încă 2,5 milioane au fost generate prin intermediul lanțurilor de aprovizionare respective. Respectivul raport a arătat, de asemenea, că numai porturile maritime ale Uniunii au creat aproximativ 2,5 milioane de locuri de muncă (directe și indirecte) în anul 2014. Dintre aceste locuri de muncă, doar aproximativ 0,5 milioane sunt incluse în statisticile sectoriale, deoarece porturile maritime generează locuri de muncă și beneficii economice în alte sectoare, cum ar fi logistica și serviciile de transport maritim. Cele șapte sectoare consacrate ale economiei albastre a UE au generat o valoare adăugată brută de 183,9 miliarde EUR în 2019¹.

¹ Comisia Europeană, Direcția Generală Afaceri Maritime și Pescuit, Centrul Comun de Cercetare, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J. et al., The EU blue economy report 2022, Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) După cum se indică în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”, în comparație cu alte moduri de transport, transportul maritim rămâne cel mai eficient mod de transport din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon per tonă km. În același timp, traficul naval înspre sau dinspre porturile din Spațiul Economic European reprezintă aproximativ 11 % din totalul emisiilor de CO₂ din Uniune generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO₂ din Uniune. Se preconizează că emisiile de CO₂ generate de transportul maritim vor crește dacă nu se iau măsuri suplimentare. Toate sectoarele economiei Uniunii trebuie să contribuie la reducerea rapidă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) până la emisii nete zero până cel târziu în 2050, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Prin urmare, este esențial ca Uniunea să stabilească o cale adecvată către tranziția ecologică rapidă a sectorului transportului maritim, care ar contribui și la menținerea și promovarea în continuare a poziției Uniunii de lider la nivel mondial în domeniul tehnologiilor, al serviciilor și al soluțiilor verzi, precum și la stimularea în continuare a creării de locuri de muncă în lanțurile valorice aferente, menținându-se totodată competitivitatea.

¹ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

- (4) Pentru a consolida angajamentul Uniunii în materie de climă în temeiul Acordului de la Paris¹, adoptat în temeiul Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice („Acordul de la Paris”), Regulamentul (UE) 2021/1119 vizează reducerea emisiilor de GES (emisii după deducerea absorbțiilor) cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030 și plasează Uniunea pe traiectoria realizării neutralității climatice până cel târziu în 2050. În plus, sunt necesare diverse instrumente de politică complementare pentru a promova și a accelera utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon produși în mod durabil, inclusiv în sectorul transportului maritim, respectând totodată principiul neutralității tehnologice. Dezvoltarea și implementarea tehnologiei necesare trebuie să fie demarate până în 2030, în pregătirea unei schimbări mult mai rapide după anul respectiv. Este esențial și să se încurajeze inovarea și să se sprijine cercetarea în sprijinul unor inovații emergente și viitoare, cum ar fi combustibilii alternativi emergenți, proiectarea ecologică, biomateriile, propulsia eoliană și propulsia asistată de vânt.

¹ JO L 282, 19.10.2016, p. 4.

- (5) În contextul tranziției către combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și către surse alternative de energie, este esențial să se asigure funcționarea corespunzătoare și concurența loială pe piața transportului maritim din Uniune în ceea ce privește combustibilii maritimi, care reprezintă o parte substanțială din costurile suportate de societăți și de operatori. Prin urmare, măsurile de politică ar trebui să fie eficiente din punctul de vedere al costurilor. Diferențele dintre statele membre în ceea ce privește cerințele în materie de combustibili pot afecta în mod semnificativ performanța economică a operatorilor de nave și pot avea un impact negativ asupra concurenței de pe piață. Ca urmare a naturii internaționale a transportului maritim, operatorii de nave pot efectua cu ușurință buncherajul în țări terțe și pot transporta cantități mari de combustibil, ceea ce ar putea contribui și la un risc de pierdere a competitivității porturilor din Uniune în comparație cu cele din afara Uniunii. Această situație ar putea duce la relocarea emisiilor de carbon și la efecte negative asupra competitivității sectorului, dacă disponibilitatea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în porturile maritime aflate sub jurisdicția unui stat membru nu este însoțită de cerințe privind utilizarea acestora care să se aplice tuturor navelor care sosesc și pleacă din porturile maritime aflate sub jurisdicția statelor membre. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să stabilească măsuri pentru a se asigura că penetrarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe piața combustibililor maritimi se desfășoară în condiții de concurență loială pe piața transportului maritim din Uniune.
- (6) Sectorul transportului maritim este supus unei concurențe internaționale puternice. Diferențele majore în materie de sarcini de reglementare dintre statele de pavilion au dus adesea la recurgerea la practici nedorite, cum ar fi schimbarea pavilionului navelor. Caracterul global intrinsec al acestui sector pune în evidență cât sunt de importante o abordare care să fie aceeași indiferent de pavilion și un mediu de reglementare favorabil, care ar contribui la atragerea de noi investiții și la păstrarea competitivității porturilor, a proprietarilor și a operatorilor de nave din Uniune.

- (7) Pentru a avea un efect asupra tuturor activităților din sectorul transportului maritim, prezentul regulament ar trebui să se aplice unei jumătăți din cantitatea de energie utilizată de o navă care sosește într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru dintr-un alt port aflat în afara jurisdicției unui stat membru, unei jumătăți din cantitatea de energie utilizată de o navă care pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și sosește într-un port aflat în afara jurisdicției unui stat membru, întregii cantități de energie utilizate de o navă care sosește într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru dintr-un alt un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, precum și cantității de energie utilizată de o navă într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru. Un astfel de cadru de aplicare ar asigura eficacitatea prezentului regulament, inclusiv prin creșterea impactului pozitiv al unui astfel de cadru asupra mediului. Cadrul respectiv ar trebui să limiteze riscul de escale cu scop de eludare în port și riscul delocalizării sau al redirectionării activităților în afara Uniunii. Pentru a asigura buna funcționare a traficului maritim și pentru a evita denaturarea pieței interne, ar trebui asigurate condiții de concurență echitabile între operatorii de transport maritim și între porturi în ceea ce privește toate călătoriile care încep sau se încheie în porturi aflate sub jurisdicția statelor membre, precum și staționarea navelor în asemenea porturi, prin intermediul unor norme uniforme prevăzute în prezentul regulament.

- (8) Este esențial ca Comisia și autoritățile competente ale statelor membre să se asigure în permanență că procedurile lor administrative reflectă cele mai bune practici și să ia măsuri pentru a asigura coerența, pentru a evita suprapunerile în legislația sectorială și pentru a simplifica procesul de asigurare a respectării aplicării prezentului regulament, reducând astfel la minimum sarcina administrativă pentru proprietari de nave, operatori de nave, porturi și verficatori.
- (9) Prezentul regulament ar trebui să fie corelat cu Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului¹⁺, cu Directiva (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului², cu o directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului³,

¹ Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE (JO L ..., ..., p).

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 25/23 [2021/0223(COD)] și a se introduce numărul, data, titlul și referința de publicare în JO a regulamentului respectiv în nota de subsol.

² Directiva (UE) 2023/959 a Parlamentului European și a Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Directivei 2003/87/CE de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și a Deciziei (UE) 2015/1814 privind înființarea și funcționarea unei rezerve pentru stabilitatea pieței aferentă schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră (JO L 130, 16.5.2023, p. 134).

³ Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2018, p. 82).

a Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului¹ și a Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului² privind promovarea energiei din surse regenerabile și de abrogare a Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului³ și cu o directivă a Consiliului privind restructurarea cadrului Uniunii de impozitare a produselor energetice și a energiei electrice (reformare) pentru a asigura gradul necesar de securitate juridică și a investițiilor. O astfel de concordanță ar asigura un cadru legislativ coerent pentru sectorul transportului maritim, care să contribuie la creșterea semnificativă a producției de combustibili alternativi durabili, să asigure implementarea infrastructurii necesare și să stimuleze folosirea acestor combustibili de către tot mai multe nave.

-
- ¹ Regulamentul (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2018 privind guvernanța uniunii energetice și a acțiunilor climatice, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 663/2009 și (CE) nr. 715/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE și 2013/30/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, a Directivelor 2009/119/CE și (UE) 2015/652 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 328, 21.12.2018, p. 1).
- ² Directiva 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 1998 privind calitatea benzinei și a motorinei și de modificare a Directivei 93/12/CEE a Consiliului (JO L 350, 28.12.1998, p. 58).
- ³ Directiva (UE) 2015/652 a Consiliului din 20 aprilie 2015 de stabilire a metodelor de calcul și a cerințelor de raportare în temeiul Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind calitatea benzinei și a motorinei (JO L 107, 25.4.2015, p. 26).

- (10) Ar trebui să aibă loc consultări între organismul de administrare al portului și utilizatorii portuari și alte părți interesate relevante, astfel cum se prevede la articolul 15 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului¹, pentru a coordona disponibilitatea serviciilor portuare în ceea ce privește aprovizionarea cu combustibili alternativi planificată și instalată în porturi, precum și în ceea ce privește cererea preconizată din partea navelor care fac escală în porturile respective.
- (11) Normele prevăzute în prezentul regulament ar trebui să se aplice în mod nediscriminatoriu navelor indiferent de pavilionul acestora. Din motive de corelare cu normele Uniunii și cu normele internaționale în domeniul transportului maritim și pentru a limita sarcina administrativă, prezentul regulament ar trebui să se aplice navelor cu un tonaj brut (TB) de peste 5 000 de tone, dar nu ar trebui să se aplice navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu o construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale. Deși navele care au un TB peste 5 000 de tone reprezintă doar aproximativ 55 % din totalul navelor care fac escale în porturi în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului², ele sunt responsabile pentru aproximativ 90 % din emisiile de CO₂ generate de sectorul transportului maritim. Comisia ar trebui să reevalueze periodic situația, în vederea extinderii în cele din urmă a domeniului de aplicare al prezentului regulament la navele care au un TB sub 5 000 de tone.

¹ Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2017 de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor (JO L 57, 3.3.2017, p. 1).

² 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).

- (12) Statele membre care nu au porturi maritime pe teritoriul lor, nu au verficatori acreditați, nu au nave care le arborează pavilionul și care să intre în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care nu sunt state de administrare în sensul prezentului regulament nu trebuie să ia nicio măsură cu privire la cerințele aferente din prezentul regulament, atât timp cât respectivele circumstanțe persistă.
- (13) Având în vedere costurile crescute pentru navele care respectă cerințele prezentului regulament, absența unei măsuri globale exacerbează riscul de eludare. Escalele cu scop de eludare în porturi din afara Uniunii și relocarea activităților de transbordare în porturi din afara Uniunii nu numai că vor diminua beneficiile de mediu ale internalizării costului emisiilor generate de activitățile de transport maritim, ci pot conduce la emisii suplimentare din cauza distanței suplimentare parcurse de nave pentru a eluda aplicarea prezentului regulament. Prin urmare, este oportun să se excludă din conceptul de „port de escală” anumite opriri efectuate în porturi din afara Uniunii. Respectiva excludere ar trebui să vizeze porturile din vecinătatea Uniunii în care riscul de eludare este cel mai mare. O limită de 300 de mile marine de un port aflat sub jurisdicția unui stat membru constituie un răspuns proporțional la practicile de eludare, echilibrând sarcina suplimentară și riscul de eludare. În plus, excluderea din conceptul de port de escală ar trebui să vizeze numai opririle navelor portcontainer în anumite porturi din afara Uniunii, în care transbordarea containerelor reprezintă cea mai mare parte a traficului de containere. Pentru astfel de transporturi și în absența unor măsuri de atenuare, riscul de eludare constă, de asemenea, într-o posibilă mutare a nodului portuar către porturi din afara Uniunii, ceea ce agravează efectele eludării. Pentru a asigura proporționalitatea și tratamentul egal al măsurii globale, ar trebui să se ia în considerare măsurile din țările terțe care sunt echivalente cu prezentul regulament.

- (14) Pentru a lua în considerare situația specifică a regiunilor insulare, astfel cum se subliniază în articolul 174 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), precum și necesitatea de a menține conectivitatea dintre insule și regiunile periferice ale Uniunii și regiunile centrale ale Uniunii, ar trebui permise derogări temporare pentru călătoriile efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de croazieră, între un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port de escală aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru, situat pe o insulă cu mai puțin de 200 000 de rezidenți permanenți.
- (15) Având în vedere caracteristicile și constrângerile speciale ale regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, în special depărtarea și insularitatea acestora, ar trebui să se acorde o atenție deosebită menținerii accesibilității și conectivității eficiente a acestora prin intermediul transportului maritim. Prin urmare, în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament, doar jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică ar trebui să fie inclusă în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Din aceleași motive, ar trebui permise derogări temporare pentru călătoriile între un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și un alt port de escală situat într-o regiune ultraperiferică, precum și pentru energia utilizată de către nave în timpul staționării lor în porturile de escală ale regiunilor ultraperiferice corespunzătoare.

- (16) Statele membre care nu au o frontieră terestră comună cu niciun alt stat membru depind în mod deosebit de conexiunea lor maritimă cu restul Uniunii, în special pentru a menține conectivitatea necesară pentru cetățenii lor. Aceste state membre trebuie să se bazeze pe contracte de achiziții publice de servicii sau pe obligații de serviciu public pentru a atinge obiectivul de menținere a conectivității prin intermediul navelor de pasageri. Ar trebui permisă o derogare temporară pentru a le permite statelor membre să răspundă nevoii imperioase de a furniza un serviciu de interes economic general și să asigure conectivitatea, precum și coeziunea economică, socială și teritorială.
- (17) Pe lângă posibilitatea generală ca statele membre să excepteze călătoriile efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de croazieră, către insule cu mai puțin de 200 000 de rezidenți permanenți, ar trebui să se permită o derogare similară în ceea ce privește călătoriile interne către insule care sunt efectuate în cadrul unui contract de achiziții publice de servicii sau care fac obiectul unei obligații de serviciu public. Astfel de contracte și obligații au fost stabilite de statele membre pentru a asigura un nivel adecvat de conectivitate cu regiunile insulare la prețuri accesibile, care altfel nu ar fi fost atins de forțele pieței. Statele membre ar trebui să aibă dreptul de a excepta temporar astfel de călătorii efectuate de nave de pasageri între partea continentală și o insulă a aceluiași stat membru, pentru a menține condițiile în care au fost stabilite contractele de achiziții publice de servicii sau obligațiile de serviciu public și pentru a asigura conectivitatea durabilă, precum și coeziunea economică, socială și teritorială a insulei în cauză.

- (18) Articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului¹ prevede că porturile situate în Ceuta și Melilla trebuie tratate în același mod ca porturile insulare. Deși nu sunt porturi insulare prin natura lor, poziția lor geografică în Africa continentală și lipsa legăturilor terestre cu Spania înseamnă că, în raport cu Europa continentală și în special cu Spania, aceste porturi sunt comparabile cu porturile insulare. Prin urmare, Ceuta și Melilla ar trebui considerate porturi insulare în ceea ce privește exceptarea temporară pentru cabotajul maritim între partea continentală a unui stat membru și insulele aflate sub jurisdicția sa.
- (19) Navigarea în condiții de gheață, în special în părțile nordice ale Mării Baltice, precum și proprietățile tehnice ale navelor cu clasă de gheață generează costuri suplimentare pentru transportul maritim și aceste costuri ar putea fi majorate în continuare prin prezentul regulament. Astfel de costuri suplimentare ale navelor cu clasă de gheață ca urmare a navigării în condiții de gheață și datorită proprietăților lor tehnice ar trebui să fie atenuate pentru a păstra condiții de concurență echitabile. Prin urmare, societăților ar trebui să li se permită să aplice o cantitate ajustată limitată din consumul de energie la bord pentru navele cu clasă de gheață. În plus, pentru o perioadă limitată de timp, prezentul regulament ar trebui să permită exceptarea unei părți din energia suplimentară utilizată în timpul navigării în condiții de gheață pentru perioadele specifice în care navele cu clasă de gheață se confruntă cu navigarea în condiții de gheață. În acest scop, ar trebui stabilită o metodologie verificabilă pentru a permite corelarea între ponderea de energie exceptată și navigarea efectivă în condiții de gheață. Comisia ar trebui să reevalueze o astfel de metodologie, în special având în vedere robustețea monitorizării datelor necesare pentru raportarea distanței și a energiei suplimentare aferente navigării în condiții de gheață, în vederea unei posibile prelungiri a acestei măsuri.

¹ Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7).

- (20) Entitatea responsabilă pentru asigurarea respectării prezentului regulament ar trebui să fie societatea, definită ca fiind proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea navei de la proprietarul navei și care, asumându-și această responsabilitate, a fost de acord să preia toate obligațiile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării, astfel cum a fost pus în aplicare în cadrul Uniunii prin Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Definiția termenului de „societate” în temeiul prezentului regulament este conformă cu sistemul global de colectare a datelor instituit în 2016 de Organizația Maritimă Internațională (OMI).
- (21) Dezvoltarea și introducerea de combustibili și de soluții energetice noi necesită o abordare coordonată pentru a corela cererea, oferta și asigurarea unei infrastructuri de distribuție adecvate. Cu toate că actualul cadru de reglementare al Uniunii abordează deja parțial producția de combustibili prin Directiva (UE) 2018/2001 și distribuția de combustibili prin Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului², este necesar și un instrument care să stabilească niveluri din ce în ce mai ridicate ale cererii de combustibili maritimi din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon.

¹ Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 februarie 2006 privind aplicarea Codului Internațional de Management al Siguranței pe teritoriul Comunității și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 3051/95 al Consiliului (JO L 64, 4.3.2006, p. 1).

² Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (JO L 307, 28.10.2014, p. 1).

- (22) Deși instrumente precum tariful carbonului sau obiective privind intensitatea emisiilor de carbon care provin din activități promovează îmbunătățirea eficienței energetice, acestea nu sunt adecvate pentru a realiza o tranziție semnificativă către combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe termen scurt și mediu. Prin urmare, este necesară o abordare specifică în materie de reglementare, dedicată utilizării combustibililor maritimi din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie, cum ar fi energia eoliană sau energia electrică.
- (23) Intervenția politicilor pentru stimularea cererii de combustibili maritimi din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon ar trebui să se bazeze pe obiective și să respecte principiul neutralității tehnologice. În consecință, ar trebui stabilite limite pentru intensitatea emisiilor de GES generate de energia utilizată la bordul navelor, fără a se impune utilizarea unui anumit combustibil sau a unei anumite tehnologii. Astfel de limite ar trebui stabilite în raport cu o valoare de referință, care să corespundă intensității medii a emisiilor de GES ale flotelor, generate de energia utilizată la bordul navelor în 2020, determinată pe baza datelor monitorizate și raportate în cadrul Regulamentului (UE) 2015/757, a metodologiei și a valorilor implicite prevăzute în anexele I și II la prezentul regulament.

- (24) Ar trebui promovate dezvoltarea și utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, cu maturitate comercială, cu un înalt potențial de durabilitate, de inovare și de creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare. Acest lucru va sprijini crearea unor piețe inovatoare și competitive ale combustibililor și va asigura o aprovizionare suficientă cu combustibili maritimi durabili pe termen scurt și lung pentru a contribui la ambițiile Uniunii în materie de decarbonizare a transporturilor, consolidând, în același timp, eforturile Uniunii în vederea atingerii unui nivel ridicat de protecție a mediului. În acest scop, combustibilii maritimi durabili produși din materiile prime enumerate în părțile A și B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001, precum și combustibilii maritimi sintetici ar trebui să fie eligibili. În special, combustibilii maritimi durabili produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001 sunt esențiali, deoarece în scurt timp va fi deja disponibilă cea mai matură tehnologie din punct de vedere comercial pentru producerea unor astfel de combustibili maritimi în vederea decarbonizării transportului maritim.

- (25) Schimbarea indirectă a destinației terenurilor are loc atunci când cultivarea culturilor de cereale destinate biocombustibililor, biolichidelor și combustibililor din biomasă înlocuiește producția tradițională de cereale pentru alimente și furaje. Această cerere suplimentară sporește presiunea la care sunt supuse terenurile și poate conduce la extinderea terenurilor agricole în zone cu rol în stocarea unor cantități ridicate de carbon, cum ar fi pădurile, zonele umede și turbăriile, cauzând astfel emisii suplimentare de GES și pierderea biodiversității. Cercetările au arătat că amploarea efectului depinde de o varietate de factori, inclusiv de tipul de materie primă utilizată pentru producția de combustibili, de nivelul cererii suplimentare de materii prime generate de utilizarea biocombustibililor, a biolichidelor și a combustibililor din biomasă și de măsura în care terenurile care stochează cantități ridicate de carbon sunt protejate la nivel mondial. Nivelul emisiilor de GES cauzate de schimbarea indirectă a destinației terenurilor nu poate fi determinat fără echivoc, cu nivelul de precizie necesar pentru stabilirea factorilor de emisie necesari pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. Cu toate acestea, există dovezi că toți combustibilii produși din materii prime afectează schimbarea indirectă a destinației terenurilor în diferite grade. Pe lângă emisiile de GES legate de schimbarea indirectă a destinației terenurilor, care poate să anuleze parțial sau integral reducerile de emisii de GES generate de biocombustibili, biolichide sau combustibilii din biomasă, schimbarea indirectă a destinației terenurilor prezintă riscuri pentru biodiversitate. Respectivul riscuri sunt deosebit de grave dacă sunt corelate cu o potențială expansiune importantă a producției determinată de o creștere semnificativă a cererii. În consecință, utilizarea combustibililor pe bază de culturi alimentare și furajere nu ar trebui promovată în temeiul prezentului regulament. Directiva (UE) 2018/2001 limitează deja și stabilește un plafon pentru contribuția acestor biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă la obiectivele de reducere a emisiilor de GES în sectorul transporturilor rutiere și sectorul transporturilor feroviare, având în vedere beneficiile lor mai scăzute pentru mediu, performanțele mai scăzute ale acestora în ceea ce privește potențialul de reducere a emisiilor de GES și preocupările mai mari legate de durabilitate.

- (26) Pentru a crea un cadru juridic clar și previzibil și, astfel, pentru a încuraja dezvoltarea timpurie a pieței și introducerea celor mai durabile și inovatoare tehnologii din domeniul combustibililor cu potențial de creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare, este nevoie de un stimulent specific pentru combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO). Acest stimulent este justificat de faptul că respectivele tipuri de combustibil au un potențial ridicat de a introduce energie din surse regenerabile în mixul de combustibili pentru propulsia navelor, de potențialul semnificativ de decarbonizare al acestor combustibili, precum și de costurile de producție estimate ale acestora pe termen scurt și mediu. Atunci când sunt produși din energie electrică din surse regenerabile și din carbon captat direct din aer, combustibilii sintetici pot asigura reduceri ale emisiilor cu până la 100 % în comparație cu combustibilii fosili. Aceștia prezintă și avantaje considerabile în comparație cu alte tipuri de combustibili durabili în ceea ce privește utilizarea eficientă a resurselor în procesul de producție, în special în ceea ce privește necesarul de apă. Totuși, costurile de producție ale RFNBO sunt în prezent mult mai mari decât prețul de piață al combustibililor convenționali și se preconizează că se vor menține la același nivel crescut pe termen mediu. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să prevadă o combinație de măsuri pentru a asigura sprijinul pentru adoptarea RFNBO durabili, inclusiv posibilitatea de a utiliza un „multiplicator” până la sfârșitul anului 2033, permițând ca energia obținută din RFNBO să fie luată în calcul de două ori. În plus, un obiectiv secundar de 2 % din RFNBO ar trebui să se aplice începând din 2034 dacă, în urma monitorizării pieței, Comisia raportează că ponderea RFNBO în combustibilii de buncheraj maritim utilizați de navele care intră sub incidența prezentului regulament este mai mică de 1 % până în 2031. Această combinație de măsuri de sprijinire a RFNBO este menită să le ofere operatorilor de nave și furnizorilor de combustibili un semnal de oportunitate pentru investiții pentru adoptarea acestui tip de combustibil din surse regenerabile, adaptabil și durabil, deoarece furnizează atât un obiectiv final care le oferă furnizorilor de combustibili siguranță în ceea ce privește cererea minimă viitoare, cât și posibilitatea ca piața să găsească cea mai eficientă modalitate de a se adapta în consecință. Având în vedere că încă nu a fost dezvoltată o piață pentru RFNBO din sectorul maritim, prezentul regulament include garanții și flexibilitate în ceea ce privește diferite scenarii posibile de adoptare pe piață.

- (27) Deși RFNBO prezintă un potențial ridicat de a răspunde nevoilor de decarbonizare în sectorul maritim, este posibil ca și alți combustibili să prezinte un potențial de decarbonizare comparabil. Factori precum maturitatea tehnologiei sau disponibilitatea pentru sectorul maritim pot afecta adoptarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în diferite porturi. Prin urmare, este esențial să se asigure neutralitatea tehnologică și să se evite discriminarea nejustificată a altor combustibili care realizează reduceri ale intensității GES similare cu RFNBO, precum și să se evite sancționarea navelor care utilizează astfel de combustibili. În acest scop este important de observat pragul de reducere a emisiilor de GES de 70%, astfel cum este prevăzut într-o directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1999 al Parlamentului European și al Consiliului și a Directivei 98/70/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind promovarea energiei din surse regenerabile și de abrogare a Directivei (UE) 2015/652 a Consiliului. Un asemenea prag poate fi atins și prin intermediul altor combustibili în afară de RFNBO, de origine biologică sau sintetică.

- (28) Sectorul transportului maritim înregistrează în prezent niveluri nesemnificative ale cererii de biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă pe bază de culturi alimentare și furajere, deoarece peste 99 % din combustibilii maritimi utilizați în prezent sunt fosili. Prin urmare, neeligibilitatea combustibililor pe bază de culturi alimentare și furajere pentru a contribui la obiectivele prezentului regulament reduce, de asemenea, orice risc de încetinire a procesului de decarbonizare a sectorului transporturilor, care ar putea rezulta, în caz contrar, din transferul biocombustibililor pe bază de culturi din transportul rutier către cel maritim. Este esențial să se reducă la minimum un astfel de transfer, deoarece transportul rutier rămâne de departe cel mai poluant sector al transporturilor, transportul maritim utilizând în prezent în principal combustibili fosili. Prin urmare, este oportun să se evite crearea unei cereri potențial mari de biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă pe bază de culturi alimentare și furajere prin promovarea utilizării acestora în conformitate cu prezentul regulament. În consecință, având în vedere emisiile suplimentare de GES și pierderea biodiversității cauzate de toate tipurile de combustibili pe bază de culturi alimentare și furajere, trebuie să se considere că factorii de emisie ai acestor combustibili sunt aceeași cu cei ai filierei celei mai puțin favorabile.

- (29) Intervalele lungi de timp asociate cu dezvoltarea și introducerea de combustibili și de soluții energetice noi în transportul maritim, precum și durata medie de viață îndelungată a navelor, cuprinsă în general între 25 și 30 de ani, necesită o acțiune rapidă și stabilirea unui cadru de reglementare clar și previzibil pe termen lung, care să faciliteze planificarea și investițiile tuturor părților interesate. Un astfel de cadru de reglementare va facilita dezvoltarea și introducerea de combustibili și de soluții energetice noi în transportul maritim și va încuraja investițiile părților interesate. Un astfel de cadru de reglementare ar trebui, de asemenea, să definească limite pentru intensitatea emisiilor de GES generate de energia utilizată la bordul navelor până în 2050. Respectivele limite ar trebui să devină mai ambițioase în timp pentru a reflecta dezvoltarea preconizată a tehnologiei și creșterea producției de combustibili maritimi din surse regenerabile și cu emisii reduse de carbon.
- (30) Prezentul regulament ar trebui să stabilească metodologia și formula pentru calcularea intensității medii anuale a emisiilor de GES generate de energia utilizată la bordul unei nave. Respectiva formulă ar trebui să se bazeze pe consumul de combustibil raportat de nave și să ia în considerare factorii de emisie relevanți ai combustibililor consumați. Utilizarea de surse alternative de energie, cum ar fi energia eoliană sau energia electrică, ar trebui, de asemenea, să se reflecte în metodologie.
- (31) Pentru a oferi o imagine completă a performanței de mediu a diferitelor surse de energie, performanța în materie de emisii de GES a combustibililor ar trebui să fie evaluată pe baza metodei „de la sondă la siaj”, ținând seama de impactul producției, transportului, distribuției și utilizării energiei la bord. Acest lucru este menit să stimuleze tehnologiile și filierele de producție care oferă o amprentă de GES mai redusă și beneficii reale în comparație cu combustibilii convenționali existenți.

- (32) Performanța „de la sondă la siaj” a combustibililor maritimi din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon ar trebui să fie stabilită prin utilizarea unor factori de emisie implicați sau reali și certificați care să acopere emisiile „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj”. În scopul prezentului regulament, numai factorii de emisie „de la sondă la rezervor” implicați și factorii de emisie de CO₂ „de la rezervor la siaj” implicați ai combustibililor fosili ar trebui utilizați.
- (33) În cazul unor progrese tehnologice în ceea ce privește noile tehnologii de reducere a emisiilor de GES, cum ar fi captarea carbonului la bord, Comisia ar trebui să evalueze posibilitatea de a reflecta în formulele pentru intensitatea GES și pentru bilanțul de conformitate prevăzute în anexele I și IV contribuția acestor tehnologii la reducerea emisiilor directe de GES la bordul navelor.
- (34) Este necesară o abordare cuprinzătoare cu privire la emisiile de GES cele mai relevante (CO₂, CH₄ și N₂O) pentru a promova utilizarea surselor de energie care asigură o amprentă de GES mai redusă în ansamblu. Pentru a reflecta potențialul de încălzire globală al metanului și al protoxizilor de azot, limita stabilită prin prezentul regulament ar trebui, prin urmare, să fie exprimată în „CO₂ echivalent”.
- (35) Utilizarea surselor regenerabile de energie și a propulsiei alternative, cum ar fi energia eoliană și energia solară, reduce semnificativ intensitatea emisiilor de GES generate de consumul global de energie al navelor. Dificultatea de a măsura și de a cuantifica cu precizie aceste surse de energie (intermitența utilizării energiei, transferul direct ca propulsie etc.) nu ar trebui să împiedice recunoașterea lor în consumul global de energie al navei prin aproximări ale contribuției lor la bilanțul de conformitate al navei.

- (36) Poluarea atmosferică produsă de nave (oxizi de sulf, oxizi de azot și particule în suspensie) în porturi reprezintă o preocupare majoră pentru zonele de coastă și orașele portuare. Prin urmare, ar trebui impuse obligații specifice și stricte pentru a reduce emisiile provenite de la navele amarate la cheu.
- (37) Obligația porturilor de a furniza surse de alimentare cu energie electrică de la mal (on-shore power supply - OPS), prevăzută în Regulamentul (UE) 2023/...⁺, ar trebui să fie însoțită de o obligație corespunzătoare prevăzută în prezentul regulament pentru nave de a se conecta la infrastructura de alimentare cu energie electrică de la mal în timp ce sunt amarate la cheu, pentru a asigura eficacitatea infrastructurii respective și pentru a evita riscul de depreciere a activelor.
- (38) Utilizarea de OPS reduce poluarea atmosferică produsă de nave, precum și cantitatea de emisii de GES generate de transportul maritim. OPS reprezintă surse de alimentare cu energie din ce în ce mai curată, aflată la dispoziția navelor, având în vedere ponderea tot mai mare a energiei din surse regenerabile și fără combustibili fosili în mixul energetic al Uniunii. Întrucât doar dispoziția privind punctele de racordare la OPS este reglementată de Directiva 2014/94/UE, cererea și, prin urmare, introducerea acestei tehnologii sunt în continuare limitate. Prin urmare, ar trebui stabilite norme specifice pentru a impune utilizarea OPS de către navele portcontainer și navele de pasageri, acestea fiind categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă în timp ce sunt amarate la cheu, în conformitate cu datele colectate în 2018 în cadrul Regulamentului (UE) 2015/757.

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului din documentul PE-CONS 25/23 [2021/0223(COD)].

- (39) Pe lângă OPS, alte tehnologii ar putea oferi beneficii echivalente pentru mediu în porturi. Dacă se demonstrează că utilizarea unei tehnologii alternative este echivalentă cu utilizarea OPS, nava ar trebui exceptată de la obligativitatea utilizării OPS.
- (40) Au fost testate diferite proiecte și soluții de surse de alimentare cu energie electrică de la mal pentru navele ancorate, dar în prezent nu este disponibilă vreo soluție tehnică matură și adaptabilă. Din acest motiv, obligația de a utiliza OPS ar trebui, în principiu, să fie limitată la navele amarate la cheu. Cu toate acestea, Comisia ar trebui să reevalueze periodic situația, în vederea extinderii acestei obligații la navele ancorate, atunci când tehnologiile necesare sunt suficient de mature. Între timp, statelor membre ar trebui să li se permită să impună, în anumite cazuri, navelor ancorate obligația de a utiliza OPS, de exemplu în porturi care sunt deja echipate cu astfel de tehnologii sau care sunt situate în zone în care ar trebui evitată orice poluare.
- (41) Excepțiile de la obligația de a utiliza OPS ar trebui, de asemenea, să fie prevăzute pentru o serie de motive obiective, sub rezerva verificării de către autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau de către orice entitate autorizată în mod corespunzător, după consultarea entităților relevante, după caz. Astfel de excepții ar trebui să se limiteze la escalele neprogramate în port, care nu sunt efectuate în mod sistematic, din motive de siguranță sau de salvare de vieți omenești pe mare, la staționări scurte ale navelor amarate la cheu de mai puțin de două ore, deoarece acesta este timpul minim necesar pentru conectare, la cazurile de indisponibilitate sau incompatibilitate a OPS, la utilizarea generării de energie la bord în situații de urgență și la întreținere și testele funcționale.

- (42) În porturile care intră sub incidența cerințelor articolului 9 din Regulamentul (UE) 2023/...⁺, excepțiile aplicabile în caz de indisponibilitate sau incompatibilitate a OPS ar trebui limitate după scurgerea unei perioade suficiente care să le permită proprietarilor de nave și operatorilor portuari să facă investițiile necesare, pentru a oferi stimulentele necesare pentru investițiile respective și pentru a evita concurența neloială. Operatorii de nave ar trebui să își planifice cu atenție escalele în port pentru a se asigura că își pot desfășura activitățile atunci când sunt amarrate la cheu fără a emite poluanți atmosferici și GES, pentru a proteja mediul în zonele de coastă și în orașele portuare. Ar trebui prevăzut un număr limitat de excepții aplicabile în caz de indisponibilitate sau incompatibilitate a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal pentru a face față situațiilor în care nu au fost furnizate OPS, din motive independente de voința operatorului navei. Pentru a atenua riscul de depreciere a activelor, de incompatibilitate a infrastructurii de la bord pentru OPS cu cea din dană, precum și riscul de dezechilibre privind cererea și oferta de combustibili alternativi, ar trebui organizate întâlniri frecvente de consultare între părțile interesate relevante, pentru a se discuta și a se lua decizii privind cerințele și planurile viitoare.
- (43) Cerința ca porturile să furnizeze OPS, prevăzută în Regulamentul (UE) 2023/...⁺, ia în considerare tipurile de nave deservite și volumele de trafic respective ale porturilor maritime. Cerința ca navele să se conecteze la OPS nu ar trebui să li se aplice navelor care fac escală în porturi care nu fac obiectul cerinței privind OPS prevăzute în regulamentul respectiv, cu excepția cazului în care portul dispune de OPS instalate și disponibile la cheul vizitat, caz în care nava ar trebui să aibă obligația de a se conecta la OPS începând cu 1 ianuarie 2035.

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului din documentul PE-CONS 25/23 [2021/0223(COD)].

- (44) Având în vedere efectele pozitive ale utilizării OPS asupra poluării atmosferice locale și necesitatea de a stimula adoptarea acestei tehnologii pe termen scurt, intensitatea emisiilor de dioxid de carbon generate de producția de energie electrică furnizată la dană ar trebui să fie contabilizată la zero. Comisia ar trebui să aibă în vedere posibilitatea de a lua în considerare emisiile reale de GES asociate energiei electrice furnizate prin intermediul OPS într-o etapă ulterioară.
- (45) Punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să țină seama în mod corespunzător de diversele modele de administrare a porturilor din Uniune, în special în ceea ce privește responsabilitatea eliberării unui certificat care scutește o navă de obligația de a se conecta la OPS.
- (46) Coordonarea dintre porturi și operatorii de nave este esențială pentru a asigura buna funcționare a procedurilor de conectare la OPS în porturi. Operatorii de nave ar trebui să informeze porturile în care fac escală cu privire la intenția lor de a se conecta la OPS și cu privire la cantitatea de energie necesară în timpul escalei respective, în special atunci când această cantitate depășește nevoile estimate pentru categoria de nave în cauză.

- (47) Începând din 2035, numărul excepțiilor acordate în temeiul prezentului regulament de la obligația de conectare la OPS, care se aplică în anumite cazuri în care nava nu se poate conecta la OPS, ar trebui să fie limitat pentru fiecare navă în cursul unei perioade de raportare. Pentru a asigura tratamentul echitabil al navelor și pentru a reflecta diferențele dintre profilurile lor de operare, numărul de excepții ar trebui să reflecte frecvența escalelor lor în port, dar nu ar trebui să ajungă niciodată la mai mult de zece escale în port pe perioadă de raportare. Cu toate acestea, o navă nu ar trebui să fie penalizată, iar escalele în port nu ar trebui să fie deduse din numărul maxim de excepții în cazul în care, înainte de sosirea într-un port, nava a solicitat conectarea la OPS, iar cererea respectivă a fost acceptată de port sau de entitatea autorizată în mod corespunzător, dar nava nu este în măsură să se conecteze la OPS și este în măsură să demonstreze că nu ar fi putut și în mod rezonabil că nu va putea să se conecteze la OPS.
- (48) Prezentul regulament ar trebui să instituie un sistem solid și transparent de monitorizare, raportare și verificare pentru a monitoriza respectarea dispozițiilor acestuia. Un astfel de sistem ar trebui să se aplice în mod nediscriminatoriu tuturor navelor și să impună verificarea de către o parte terță pentru a asigura acuratețea datelor transmise în cadrul sistemului respectiv. Pentru a facilita atingerea obiectivului prezentului regulament, datele deja raportate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757 ar trebui utilizate, dacă este necesar, pentru verificarea respectării prezentului regulament, pentru a limita sarcina administrativă impusă societăților, verificatorilor și autorităților competente.

- (49) Societățile ar trebui să fie responsabile cu monitorizarea și raportarea cantității și tipului de energie utilizată la bordul navelor în timpul navigației și la dană, precum și a altor informații relevante, cum ar fi informațiile privind tipul de motor de la bord sau prezența tehnologiilor bazate pe propulsie asistată de vânt, cu scopul de a demonstra respectarea limitei intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, prevăzută în prezentul regulament. Pentru a facilita îndeplinirea respectivelor obligații de monitorizare și raportare și efectuarea activităților de verificare de către verificatori, în mod similar cu Regulamentul (UE) 2015/757, societățile ar trebui să documenteze metoda de monitorizare avută în vedere și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea prezentului regulament într-un plan de monitorizare. Planul de monitorizare, precum și modificările ulterioare aduse acestuia, dacă este cazul, ar trebui transmise verficatorului și evaluate de acesta.
- (50) Pentru a limita sarcina administrativă, ar trebui instituit un sistem unic de monitorizare, raportare și verificare pentru societăți în scopul punerii în aplicare a actelor juridice ale Uniunii privind reducerea emisiilor de GES generate de transportul maritim. În acest scop, la scurt timp după publicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să examineze coerența dintre prezentul regulament și Regulamentul (UE) 2015/757 și posibila suprapunere dintre cele două regulamente și, după caz, să pregătească o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament sau a Regulamentului (UE) 2015/757.

- (51) O certificare și monitorizare solidă a combustibililor este esențială pentru atingerea obiectivelor prezentului regulament și pentru garantarea integrității ecologice a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon care se preconizează că vor fi utilizați în sectorul maritim. O astfel de certificare ar trebui efectuată prin intermediul unei proceduri transparente și nediscriminatorii. Pentru a facilita certificarea și a limita sarcina administrativă, certificarea combustibililor definiți în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001 sau, după caz, cu dispozițiile relevante ale unui act juridic al Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului ar trebui să se bazeze pe normele stabilite de respectivele acte juridice ale Uniunii pentru certificare. Respectiva abordare a certificării ar trebui să se aplice, de asemenea, combustibililor buncherați în afara Uniunii, care ar trebui considerați combustibili importați, în mod similar cu Directiva (UE) 2018/2001. În cazul în care societățile intenționează să se abată de la valorile implicite prevăzute de respectivele acte juridice ale Uniunii sau de acest cadru nou, acest lucru ar trebui să se producă doar atunci când valorile pot fi certificate de unul dintre sistemele voluntare recunoscute în temeiul Directivei (UE) 2018/2001 sau, după caz, în temeiul unui act juridic al Uniunii care privește piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului și care stabilește anumite praguri de reducere a emisiilor de GES, precum și metodologiile de calculare a acestora (pentru valorile „de la sondă la rezervor”).

- (52) Posibilitatea de a calcula factorii de emisie efectivii „de la rezervor la siaj”, care se abat de la cei definiți în anexa II, ar trebui să fie pusă la dispoziția societăților, cu condiția ca acest calcul să fie determinat în conformitate cu standardele internaționale recunoscute, relevante pentru domeniul respectiv, și susținut de respectivele standarde. Un astfel de calcul al factorilor de emisie „de la rezervor la siaj” ar trebui să fie analizat în primul rând pentru testarea în laborator sau măsurarea directă a emisiilor generate de efectul de alunecare de la convertizoarele de energie, inclusiv motoarele cu ardere internă, pilele de combustie și unitățile de reformare asociate, turbinele cu gaz sau cazanele. Întrucât factorii de emisie efectivii de CO₂ „de la rezervor la siaj” sunt legați mai degrabă de compoziția combustibilului decât de convertizorul de energie, aceștia nu ar trebui să fie diferiți de valorile implicite cuprinse în anexa II. Acești factori de emisie „de la rezervor la siaj” ar trebui recalculați, în special pentru combustibilii sintetici sau biocombustibili, numai în cazul în care se elaborează un standard internațional relevant în acest sens. Nu ar trebui să fie posibilă abaterea de la valorile implicite prezentate pentru factorii de emisie de CO₂ de combustie pentru combustibilii fosili.

- (53) Activitățile de verificare sunt efectuate de verificatori. Pentru a se asigura imparțialitatea și eficacitatea, 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 Consiliului¹. Verificatorii ar trebui să fie dotați cu personal și mijloace proporționale cu dimensiunea flotei pentru care desfășoară activități de verificare în temeiul prezentului regulament. Verificarea ar trebui să asigure acuratețea și exhaustivitatea monitorizării și raportării de către societăți, precum și respectarea prezentului regulament.
- (54) Pe baza datelor și informațiilor monitorizate și raportate de către societăți, verificatorii ar trebui să calculeze și să stabilească intensitatea medie anuală a emisiilor de GES produse de energia utilizată la bordul unei nave și bilanțul de conformitate al navei în raport cu limita, inclusiv orice excedent sau deficit de conformitate, precum și să determine dacă nava a respectat obligația de utilizare a OPS. Verificatorul ar trebui să notifice aceste informații societății în cauză. În cazul în care verificatorul este aceeași entitate cu verificatorul în sensul Regulamentului (UE) 2015/757, ar putea fi transmisă o astfel de notificare împreună cu raportul de verificare în conformitate cu regulamentul menționat.

¹ 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).

- (55) Comisia ar trebui să creeze și să asigure funcționarea unei baze de date electronice în care să fie înregistrată performanța fiecărei nave și să se asigure conformitatea acestora cu prezentul regulament (denumită în continuare „baza de date FuelEU”). Baza de date FuelEU ar trebui utilizată pentru toate acțiunile cele mai importante necesare pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul regulament. Pentru a facilita raportarea și a limita sarcina administrativă pentru societăți, verificatori și alți utilizatori, baza de date FuelEU ar trebui să se bazeze pe modulul THETIS-MRV existent sau, în măsura în care este posibil, aceasta ar trebui dezvoltată sau să fie dezvoltată ca o versiune actualizată a sa. Baza de date FuelEU ar trebui, de asemenea, să permită utilizarea informațiilor și a datelor colectate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757.
- (56) Respectarea prezentului regulament va depinde de elemente care ar putea să nu țină de controlul societății, cum ar fi aspecte legate de disponibilitatea combustibililor sau de calitatea combustibililor. Prin urmare, societăților ar trebui să li se permită flexibilitatea de a reporta un excedent de conformitate de la un an la altul sau de a împrumuta un excedent de conformitate anticipat, în anumite limite, din anul următor. Utilizarea la dană a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal, fiind deosebit de importantă pentru calitatea aerului la nivel local în orașele portuare și în zonele de coastă, nu ar trebui să fie eligibilă pentru dispoziții similare în materie de flexibilitate.

- (57) Pentru a evita blocajul tehnologic și pentru a sprijini în continuare implementarea celor mai performante soluții, societăților ar trebui să li se permită să pună în comun performanțele diferitelor nave. În acest scop, ar trebui să fie posibil să se utilizeze suprapermanța unei nave pentru a compensa performanțele nesatisfăcătoare ale altor nave, cu condiția ca nivelul total de conformitate cumulat să fie pozitiv. Acest lucru creează posibilitatea de a recompensa excedentul de conformitate și încurajează investițiile în tehnologii mai avansate. Posibilitatea de a opta pentru o conformitate comună ar trebui să rămână opțională și ar trebui să facă obiectul acordului societăților în cauză.
- (58) Navele ar trebui să păstreze un document de conformitate (denumit în continuare „documentul de conformitate FuelEU”), eliberat de un verficator sau, după caz, de autoritatea competentă a statului de administrare în conformitate cu procedurile prevăzute în prezentul regulament, ca dovadă a respectării limitelor intensității emisiilor de GES generate de energia utilizată la bordul navei și a obligației privind utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal. Verificatorii sau, după caz, autoritatea competentă a statului de administrare ar trebui să înregistreze în baza de date FuelEU emiterea documentului de conformitate FuelEU.

- (59) Numărul de escale în port neconforme ar trebui să fie determinat de către verifcatori în conformitate cu un set de criterii clare și obiective, luând în considerare toate informațiile relevante, inclusiv timpul de staționare, cantitatea și tipul de energie consumată, precum și aplicarea oricăror excepții pentru fiecare escală în port care intră sub incidența prezentului regulament. Respectivele informații ar trebui puse la dispoziția verifcatorilor de către societăți în scopul stabilirii conformității.
- (60) Fără a aduce atingere posibilității de a respecta dispozițiile privind flexibilitatea și punerea în comun, navele care nu respectă limitele intensității medii anuale a GES generate de energia utilizată la bord ar trebui să facă obiectul unei penalități care să aibă un efect disuasiv, să fie proporțională cu amploarea neconformității și să elimine orice avantaj economic al neconformității, menținând astfel condiții de concurență echitabile în acest sector (denumită în continuare „penalitatea FuelEU”). Penalitatea FuelEU ar trebui să se bazeze pe cantitatea și costul combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe care navele ar fi trebuit să îi utilizeze pentru a îndeplini cerințele prevăzute în prezentul regulament.

- (61) De asemenea, ar trebui impusă o penalitate FuelEU pentru fiecare escală în port neconformă. Respectiva penalitate FuelEU ar trebui să fie proporțională cu costul utilizării energiei electrice la un nivel suficient, ar trebui să aibă un efect disuasiv în ceea ce privește utilizarea unor surse de energie mai poluante și ar trebui să fie exprimată printr-un cuantum fix în EUR înmulțit cu necesarul total de energie electrică al navei aflate la dană și cu numărul total, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, de ore petrecute la dană fără respectarea cerințelor referitoare la OPS. Din cauza lipsei unor cifre exacte privind costul furnizării de energie electrică de la mal în Uniune, această rată ar trebui să se bazeze pe prețul mediu al energiei electrice în Uniune pentru consumatorii necasnici înmulțit cu doi pentru a ține seama de alte taxe legate de furnizarea serviciului, inclusiv, printre altele, de costurile de racordare și de elementele de recuperare a investițiilor.
- (62) Veniturile generate de plata penalităților FuelEU și colectate de către statele de administrare ar trebui utilizate pentru a promova distribuția și utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim și pentru a-i ajuta pe operatorii de transport maritim să își îndeplinească obiectivele climatice și de mediu.

- (63) În timp ce societatea ar trebui să rămână responsabilă de îndeplinirea obligațiilor de monitorizare și raportare în temeiul prezentului regulament, precum și de plata penalităților FuelEU, în conformitate cu principiul „poluatorul plătește” și pentru a promova utilizarea combustibililor mai ecologici, entitatea responsabilă de achiziționarea combustibilului sau de luarea deciziilor operaționale care afectează intensitatea GES generate de energia utilizată de navă ar putea, prin acorduri contractuale cu societatea, în cazul unui deficit de conformitate, să fie obligată să ramburseze sau să compenseze în alt mod societatea în ceea ce privește costul penalităților FuelEU care rezultă din exploatarea navei. Societatea respectivă ar trebui să poată, pe bază contractuală, să solicite verficatorului să calculeze cuantumurile penalităților FuelEU corespunzătoare operării navei de către cealaltă entitate în cursul perioadei de raportare. În acest context, operarea navei ar trebui înțeleasă ca însemnând determinarea încărcăturii transportate, a rutei și a vitezei navei. În mod similar, în timp ce societatea ar trebui să rămână responsabilă de îndeplinirea obligațiilor de monitorizare și raportare în temeiul prezentului regulament, precum și de plata penalităților FuelEU, societățile și furnizorii de combustibili ar trebui să poată conveni, prin intermediul unor acorduri contractuale, asupra unor angajamente reciproce de a produce, furniza și achiziționa cantități prestabilite din anumiți combustibili. Astfel de acorduri contractuale ar putea prevedea răspunderea furnizorilor de combustibil de a despăgubi societatea pentru plata penalităților în cazurile în care combustibilii nu au fost puși la dispoziția societății astfel cum s-a convenit.

- (64) Asigurarea respectării obligațiilor prevăzute în prezentul regulament ar trebui să se bazeze pe instrumente existente, inclusiv pe cele instituite în temeiul Directivelor 2009/16/CE¹ și 2009/21/CE² ale Parlamentului European și a Consiliului. În plus, statele membre ar trebui să stabilească normele referitoare la sancțiuni aplicabile în cazul încălcării prezentului regulament. Sancțiunile prevăzute ar trebui să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Pentru a evita sancționarea nejustificată sau dublă pentru aceleași încălcări, aceste sancțiuni nu ar trebui să fie un duplicat al penalităților FuelEU aplicate în cazul în care o navă are un deficit de conformitate sau a făcut escale în port neconforme. Documentul care confirmă că nava respectă cerințele prevăzute în prezentul regulament ar trebui să fie adăugat pe lista certificatelor și a documentelor menționate în anexa IV la Directiva 2009/16/CE.
- (65) Pentru a reduce sarcina administrativă a societăților, pentru fiecare societate ar trebui să fie numai un stat membru responsabil de supravegherea aplicării prezentului regulament. Dispozițiile relevante ale Directivei (UE) 2023/87/CE ar trebui aplicate pentru a determina statul de administrare pentru fiecare societate. Statului de administrare ar trebui să i se permită să efectueze verificări suplimentare cu privire la respectarea de către o anumită navă a prezentului regulament, pentru cele două perioade de raportare anterioare, și acesta ar trebui, de asemenea, să se asigure că penalitățile FuelEU sunt plătite în timp util.

¹ 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).

² 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).

- (66) Având în vedere importanța consecințelor pe care măsurile luate de verificatori în temeiul prezentului regulament le pot avea pentru societățile în cauză, în special în ceea ce privește determinarea escalelor în port neconforme, calcularea cuantumurilor penalităților FuelEU și refuzul de a elibera un document de conformitate FuelEU, respectivele societăți ar trebui să aibă dreptul de a solicita autorității competente din statul membru în care verificatorul a fost acreditat o reexaminare a respectivelor măsuri. Având în vedere dreptul la o cale de atac eficientă, consacrat la articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, deciziile luate de autoritățile competente în temeiul prezentului regulament ar trebui să fie supuse controlului unei instanțe a statului membru al respectivei autorități competente, efectuat în conformitate cu dreptul său intern.

- (67) Pentru a menține condiții de concurență echitabile prin funcționarea eficientă a prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește: modificarea listei factorilor de emisie „de la sondă la siaj”; informațiile cu privire la obiectivul secundar pentru RFNBO; modificarea tabelului existent prevăzut în anexa III prin adăugarea altor tehnologii cu emisii zero; stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a verficatorilor; adaptarea unui factor pentru penalitatea FuelEU pe baza evoluțiilor costului energiei; și modificarea valorii factorului numeric al penalității FuelEU, pe baza indexării costului mediu al energiei electrice în Uniune. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei în sarcinate cu pregătirea actelor delegate.

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

- (68) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Comisia ar trebui să ia în considerare posibilitatea de a reutiliza informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757 atunci când stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, lista porturilor învecinate de transbordare a containerelor excluse din definiția porturilor de escală; criteriile de evaluare a capacității de producție și a disponibilității RFNBO în sectorul transportului maritim și metoda de calculare a factorului diferenței de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili; specificarea normelor de aplicare a obiectivului secundar pentru RFNBO, dacă este cazul; criteriile detaliate de acceptare a tehnologiilor și modul în care acestea sunt utilizate pentru a fi considerate tehnologii cu emisii zero; informațiile provenite de la navele care intenționează să se conecteze la OPS sau să utilizeze o tehnologie cu emisii zero în porturi și procedura de furnizare a acestor informații; formatele-cadru pentru planurile de monitorizare standardizate, inclusiv normele tehnice pentru aplicarea uniformă a acestora; lista standardelor internaționale și a referințelor de certificare pentru a demonstra factorii de emisie efectivi „de la rezervor la siaj”; specificații suplimentare ale normelor pentru activitățile de verificare menționate în prezentul regulament; norme privind drepturile de acces la baza de date FuelEU și specificațiile funcționale și tehnice ale acesteia; și modele pentru documentul de conformitate FuelEU.

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).

- (69) Având în vedere dimensiunea internațională a sectorului transportului maritim, este preferabilă o abordare globală pentru limitarea intensității emisiilor de GES generate de energia utilizată de nave, deoarece o astfel de abordare ar fi semnificativ mai eficientă datorită domeniului său de aplicare mai larg. În acest context și pentru a facilita elaborarea de norme internaționale în cadrul OMI, Comisia ar trebui să facă schimb de informații relevante cu OMI și cu alte organisme internaționale relevante cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament și ar trebui transmise observații relevante către OMI, continuând eforturile Uniunii de a promova obiective ambițioase de decarbonizare a sectorului maritim la nivel internațional. În cazul în care se ajunge la un acord privind o platformă globală cu privire la chestiuni relevante pentru prezentul regulament, Comisia ar trebui să revizuiască prezentul regulament în vederea alinierii acestuia, după caz, la normele internaționale.
- (70) Comisia ar trebui să asigure punerea în aplicare și disponibilitatea instrumentelor de colaborare și schimb de bune practici pentru sectorul transportului maritim, astfel cum sunt definite în documentul de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Orientări privind o mai bună legislație”.

- (71) Având în vedere că prezentul regulament va genera costuri de ajustare și costuri administrative suplimentare, sarcina de reglementare globală pentru sectorul transportului maritim ar trebui să facă obiectul unei revizuiri atente. În acest scop, Comisia ar trebui să prezinte Parlamentului European și Consiliului un raport de evaluare a funcționării prezentului regulament. Comisia ar trebui să evalueze în raportul respectiv măsura în care au fost îndeplinite obiectivele prezentului regulament și măsura în care acesta a afectat competitivitatea sectorului. Raportul respectiv ar trebui să acopere, de asemenea, interacțiunea dintre prezentul regulament și alte acte juridice relevante ale Uniunii, inclusiv posibilele acțiuni și măsuri care au fost sau ar putea fi luate pentru a reduce presiunea costurilor totale asupra sectorului transportului maritim.

- (72) Deoarece obiectivul prezentului regulament, și anume utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie de către navele care sosesc, care stau în porturile aflate în jurisdicția unui stat membru în întreaga Uniune ori care pleacă din aceste porturi, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre fără a risca să introducă bariere în calea pieței interne și denaturări ale concurenței între porturi și între operatorii de transport maritim, dar, având în vedere amploarea și efectele sale, poate fi realizat mai bine prin introducerea unor norme uniforme la nivelul Uniunii care să creeze stimulente economice pentru ca operatorii maritimi să continue să funcționeze fără obstacole, respectând în același timp obligațiile privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut 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 atingerea obiectivului menționat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Capitolul I

Dispoziții generale

Articolul 1

Obiect și scop

Prezentul regulament stabilește norme uniforme privind:

- (a) o limită a intensității gazelor cu efect de seră (GES) produse de energia utilizată la bord de o navă care sosește, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și
- (b) o obligație de a utiliza surse de alimentare cu energie electrică de la mal (OPS) sau tehnologii cu emisii zero în porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru,

În acest sens, scopul său este de a spori utilizarea consecventă a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie în transportul maritim în întreaga Uniune, în conformitate cu obiectivul de a atinge neutralitatea climatică la nivelul Uniunii cel târziu până în 2050, asigurând în același timp buna funcționare a transportului maritim, creând certitudine în materie de reglementare pentru utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a tehnologiilor durabile și evitând denaturările pe piața internă.

Articolul 2
Domeniul de aplicare

- (1) Prezentul regulament se aplică tuturor navelor care depășesc un tonaj brut de 5 000 de tone și care servesc scopului de a transporta pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale, indiferent de pavilionul lor, în ceea ce privește:
- (a) energia utilizată pe durata staționării lor într-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru;
 - (b) întreaga energie utilizată pentru călătoriile dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru către un alt port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru;
 - (c) în pofida literei (b), o jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică aflată sub jurisdicția unui stat membru; și
 - (d) o jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru, în cazul în care ultimul port de escală sau următorul port de escală se află sub jurisdicția unei țări terțe.
- (2) Până la 31 decembrie 2025, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește o listă a porturilor învecinate de transbordare a containerelor. Comisia actualizează ulterior lista respectivă până la data de 31 decembrie, din doi în doi ani.

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf încadrează un port ca port învecinat de transbordare a containerelor în cazul în care ponderea transbordării de containere, măsurată în unități echivalente de 20 de picioare, depășește 65 % din traficul total de containere din portul respectiv în cursul celei mai recente perioade de 12 luni pentru care sunt disponibile date relevante și în cazul în care portul respectiv este situat în afara Uniunii, dar la mai puțin de 300 de mile marine de un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

În sensul actelor de punere în aplicare respective, containerele sunt considerate transbordate atunci când sunt descărcate de pe o navă în port cu unicul scop de a fi încărcate pe o altă navă.

Lista porturilor învecinate de transbordare a containerelor stabilită de Comisie nu include porturile situate într-o țară terță pentru care țara terță respectivă aplică efectiv măsuri echivalente cu prezentul regulament.

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 29 alineatul (3).

- (3) Statele membre pot excepta anumite rute și porturi de la aplicarea alineatului (1) literele (a) și (b) în ceea ce privește energia utilizată pentru călătoriile efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de croazieră, între un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port de escală aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru, situat pe o insulă cu mai puțin de 200 000 de rezidenți permanenți, și în ceea ce privește energia utilizată în timpul staționării lor într-un port de escală al insulei respective. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (4) Statele membre pot excepta anumite rute și porturi de la aplicarea alineatului (1) literele (a) și (c) în ceea ce privește energia utilizată de către nave în călătoriile între un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și un alt port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și în ceea ce privește energia utilizată în timpul staționării lor în porturile de escală ale regiunilor ultraperiferice respective. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

- (5) Statele membre care nu au o frontieră terestră comună cu niciun alt stat membru pot excepta de la aplicarea alineatului (1) navele de pasageri care efectuează călătorii transnaționale în temeiul unor obligații de serviciu public sau al unor contracte de achiziții publice de servicii în porturile de escală ale altor state membre. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.
- (6) Statele membre pot excepta de la aplicarea alineatului (1) navele de pasageri care furnizează servicii de transport maritim în sensul Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 în temeiul obligațiilor de serviciu public sau al contractelor de achiziții publice de servicii, care operează înainte de ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament], pentru rutele specifice dintre porturile lor de escală continentale și porturile de escală aflate sub jurisdicția lor situate pe o insulă sau în orașele Ceuta și Melilla. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

În sensul aplicării prezentului alineat, orașele Ceuta și Melilla sunt considerate porturi de escală situate pe o insulă.

- (7) 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 deținute sau exploatate de un guvern și utilizate doar în scopuri necomerciale.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „emisii de gaze cu efect de seră” sau „emisii GES” înseamnă eliberarea de dioxid de carbon (CO₂), de metan (CH₄) și de protoxid de azot (N₂O) în atmosferă;
2. „biocombustibili” înseamnă biocombustibili, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001;
3. „biogaz” înseamnă biogaz, astfel cum este definit la articolul 2 al doilea paragraf punctul 28 din Directiva (UE) 2018/2001;
4. „combustibili pe bază de carbon reciclat” înseamnă combustibili pe bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 35 din Directiva (UE) 2018/2001;
5. „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile” (RFNBO) înseamnă combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001;

6. „culturi alimentare și furajere” înseamnă culturi alimentare și furajere, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din Directiva (UE) 2018/2001;
7. „tehnologie cu emisii zero” înseamnă o tehnologie care nu implică, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, eliberarea următoarelor GES și poluanți atmosferici în atmosferă de către nave: dioxid de carbon (CO₂), metan (CH₄), protoxid de azot (N₂O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie;
8. „surse alternative de energie” înseamnă energie regenerabilă produsă la bord sau energie electrică din OPS;
9. „propulsie asistată de vânt” înseamnă propulsia, parțială sau totală, a unei nave cu energie eoliană, exploatată cu ajutorul sistemelor de propulsie asistate de vânt, cum ar fi, printre altele, vele cu rotor, zmeie, vele dure sau rigide, vele moi, aripi de aspirație sau turbine;
10. „port de escală” înseamnă un port în care navele se opresc pentru a încărca sau a descărca mărfuri sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, cu excepția opririlor cu unicul scop de a realimenta cu combustibil, de a obține provizii, de a elibera echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava, echipamentele sale sau ambele; a opririlor în port deoarece nava are nevoie de asistență sau se află în pericol; a transferurilor de la navă la navă efectuate în afara porturilor; a opririlor cu unicul scop de a se adăposti de condiții meteorologice nefavorabile sau necesare pentru activități de căutare și salvare; și a opririlor navelor portcontainer într-un port învecinat de transbordare a containerelor enumerat în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 2 alineatul (2);
11. „călătorie” înseamnă o călătorie, astfel cum este definită la articolul 3 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/757;

12. „regiune ultraperiferică” înseamnă teritoriul menționat la articolul 349 din TFUE;
13. „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 impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării;
14. „tonaj brut” (TB) înseamnă tonajul brut, astfel cum este definit la articolul 3 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/757;
15. „navă la dană” înseamnă o navă la dană, astfel cum este definită la articolul 3 litera (n) din Regulamentul (UE) 2015/757;
16. „navă ancorată” înseamnă o navă la dană care nu este amarată la cheu;
17. „consum de energie la bord” înseamnă cantitatea de energie, exprimată în megajouli (MJ), utilizată de o navă pentru propulsie și pentru operarea oricărui echipament de la bord, pe mare sau la dană;
18. „metoda «de la sondă la siaj»” înseamnă o metodă de calculare a emisiilor care ia în considerare impactul asupra GES al producției, transportului, distribuției și utilizării energiei la bord, inclusiv în timpul arderii;

19. „intensitatea GES generate de energia utilizată la bord” înseamnă cantitatea de emisii de GES exprimată în grame de CO₂ echivalent, stabilită pe baza metodei „de la sondă la siaj”, pe MJ de energie utilizată la bord;
20. „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui GES raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând o oxidare completă în cazul arderii și o conversie integrală pentru toate celelalte reacții chimice;
21. „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;
22. „marginea gheții” înseamnă delimitarea în orice moment între marea liberă și gheața marină de orice tip, fixă sau în derivă, astfel cum se prevede la punctul 4.4.8 din Nomenclatorul privind gheața marină al Organizației Meteorologice Mondiale, martie 2014;
23. „navigare în condiții de gheață” înseamnă navigarea unei nave cu clasă de gheață într-o zonă maritimă situată în interiorul marginii gheții;
24. „surse de alimentare cu energie electrică de la mal” (OPS) înseamnă sistemul de alimentare cu energie electrică a navelor la dană, la joasă sau înaltă tensiune, cu curent alternativ sau continuu, inclusiv a instalațiilor de pe navă și din port, atunci când acesta alimentează direct tabloul principal de distribuție al navei pentru alimentarea cu energie electrică a spațiilor de cazare, pentru acoperirea volumului de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;

25. „necesarul de energie electrică la dană” înseamnă necesarul de energie electrică al unei nave la dană pentru a satisface toate necesitățile de energie pe bază de energie electrică de la bord;
26. „necesarul total de energie electrică stabilit al navei la dană” înseamnă cea mai mare valoare, exprimată în kilowați, a necesarului total de energie electrică al unei nave la dană, inclusiv pentru spațiile de cazare și pentru manipularea încărcăturilor;
27. „verificator” înseamnă o entitate juridică care 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;
28. „document de conformitate FuelEU” înseamnă un document specific unei nave, emis unei societăți de către un verificator și care confirmă că nava respectivă a respectat dispozițiile din prezentul regulament pentru o anumită perioadă de raportare;
29. „navă de pasageri” înseamnă o navă de pasageri, astfel cum este definită la articolul 2 litera (i) din Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului¹;
30. „navă de croazieră” înseamnă o navă de pasageri care nu are punte de marfă și este proiectată exclusiv pentru transportul comercial de pasageri în spații de cazare peste noapte, pe parcursul unei călătorii pe mare;
31. „navă portcontainer” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;

¹ Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi (JO L 132, 21.5.2016, p. 58).

32. „escală în port neconformă” înseamnă o escală în port în cursul căreia nava nu îndeplinește cerința prevăzută la articolul 6 alineatul (1) și căreia nu i se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la articolul 6 alineatul (5);
33. „filiera cel mai puțin favorabilă” înseamnă filiera de producție cu cea mai mare intensitate de emisii de carbon utilizată pentru oricare tip de combustibil;
34. „CO₂ echivalent” înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO₂, CH₄ și N₂O pe baza potențialului de încălzire globală al acestora, prin conversia cantităților de CH₄ și N₂O în cantitatea echivalentă de CO₂ cu același potențial de încălzire globală;
35. „bilanț de conformitate” înseamnă măsura conformității în sens pozitiv sau negativ a unei nave în raport cu limitele intensității medii anuale a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave sau cu obiectivul secundar pentru RFNBO, calculată în conformitate cu anexa IV partea A;
36. „excedent de conformitate” înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare pozitivă;
37. „deficit de conformitate” înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare negativă;
38. „bilanțul total de conformitate al grupării” înseamnă suma bilanțurilor de conformitate ale tuturor navelor incluse în grupare;

39. „organ de administrare al portului” înseamnă un organ de administrare al portului, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2017/352;
40. „stat de administrare” înseamnă un stat membru determinat prin aplicarea articolului 3gf alineatul (1) din Directiva 2003/87/CE prin raportare la o societate în înțelesul prezentului regulament, fără a aduce atingere alegerii autorităților competente responsabile din statul membru relevant;
41. „perioadă de raportare” înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului în care sunt monitorizate și înregistrate informațiile menționate în prezentul regulament, în care datele pentru călătoriile care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți sunt contabilizate în anul calendaristic în cauză;
42. „perioadă de verificare” înseamnă anul calendaristic imediat următor perioadei de raportare.

Capitolul II

Cerințe privind energia utilizată la bord de către nave

Articolul 4

Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave

- (1) Intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave în cursul unei perioade de raportare nu poate depăși limita stabilită la alineatul (2).
- (2) Limita menționată la alineatul (1) se calculează scăzând din valoarea de referință de 91,16 grame de CO₂ echivalent per MJ următorul procentaj:
 - 2 % de la 1 ianuarie 2025;
 - 6 % de la 1 ianuarie 2030;
 - 14,5 % de la 1 ianuarie 2035;
 - 31 % de la 1 ianuarie 2040;
 - 62 % de la 1 ianuarie 2045;
 - 80 % începând cu 1 ianuarie 2050.

- (3) Intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul unei nave se calculează ca fiind cantitatea de emisii de GES per unitate de energie, în conformitate cu metodologia prevăzută în anexa I.
- (4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 28 pentru modificarea anexei II în vederea includerii factorilor de emisie „de la sondă la siaj” pentru orice sursă nouă de energie sau a adaptării factorilor de emisie existenți pentru a asigura coerența cu viitoarele standarde internaționale sau cu actele I juridice ale Uniunii în domeniul energiei, în conformitate cu cele mai fiabile date științifice și tehnice disponibile.

Articolul 5

Utilizarea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile

- (1) Pentru calcularea intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2033 se poate utiliza un multiplicator de „2” în scopul recompensării navei pentru utilizarea RFNBO. Metodologia pentru acest calcul este stabilită în anexa I.
- (2) Comisia monitorizează, calculează și publică anual, pe baza datelor înregistrate în baza de date FuelEU menționată la articolul 19 și în termen de cel mult 18 luni de la sfârșitul fiecărei perioade de raportare, ponderea RFNBO în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor care intră sub incidența prezentului regulament.

- (3) În cazul în care ponderea RFNBO menționată la alineatul (2) este mai mică de 1 % pentru perioada de raportare 2031, se aplică un obiectiv secundar de 2 % pentru ponderea unor astfel de combustibili în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor începând cu 1 ianuarie 2034, sub rezerva alineatului (5).
- (4) Alineatul (3) nu se aplică în cazul în care rezultatele monitorizării prevăzute la alineatul (2) care sunt disponibile înainte de 1 ianuarie 2033 demonstrează că ponderea menționată la alineatul (2) este mai mare de 2 %.
- (5) În cazul în care, pe baza activităților de monitorizare menționate la alineatul (2) și în urma evaluării Comisiei, există dovezi privind insuficiența capacității de producție și a disponibilității RFNBO pentru sectorul maritim, distribuția geografică inegală sau un preț prea ridicat al combustibililor respectivi, obiectivul secundar prevăzut la alineatul (3) nu se aplică.
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care precizează criteriile pentru evaluarea prevăzută la alineatul (5) și metoda de calculare a factorului diferenței de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili utilizați din celula 14 din tabelul cuprins în anexa IV partea B. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).
- (7) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 28, acte delegate prin care:
- (a) completează alineatul (5) de la prezentul articol, prin adăugarea unor elemente suplimentare;
 - (b) informează cu privire la neaplicabilitatea obiectivului secundar menționat la alineatul (3) de la prezentul articol, care rezultă din monitorizarea menționată la alineatul (2) de la prezentul articol sau din evaluarea menționată la alineatul (5) de la prezentul articol.

(8) În cazul în care se aplică obiectivul secundar menționat la alineatul (3) de la prezentul articol, Comisia adoptă, până la 31 decembrie 2033, acte de punere în aplicare pentru a detalia suplimentar normele de aplicare a alineatului (3) de la prezentul articol în ceea ce privește:

- (a) verificarea și calculul, astfel cum se menționează la articolul 16;
- (b) mecanismele de flexibilitate aplicabile prevăzute la articolele 20 și 21;
- (c) penalitățile FuelEU aplicabile, astfel cum se menționează la articolul 23 și în anexa IV.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).

(9) În cazul în care este aplicabil, obiectivul secundar menționat la alineatul (3) de la prezentul articol nu se aplică unei nave care demonstrează că aceeași pondere în cadrul energiei utilizate anual la bord este întrunită de alți combustibili care asigură reduceri echivalente ale emisiilor de GES și sunt certificați în temeiul articolului 10 din prezentul regulament, cu excepția biocombustibililor menționați în partea B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001.

(10) Prezentul articol nu se aplică cotei de energie utilizate anual de către nave prin intermediul OPS.

Articolul 6

Cerințe suplimentare privind consumul de energie cu emisii zero la dană

- (1) Începând cu 1 ianuarie 2030, navele amarrate la cheu într-un port de escală care intră sub incidența articolului 9 din Regulamentul (UE) 2023/...⁺ și care se află sub jurisdicția unui stat membru se racordează la OPS și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană.
- (2) Începând cu 1 ianuarie 2035, navele amarrate la cheu într-un port de escală care nu intră sub incidența articolului 9 din Regulamentul (UE) 2023/...⁺, care se află sub jurisdicția unui stat membru, iar cheul este echipat cu OPS disponibile, se racordează la OPS respective și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană.
- (3) De la 1 ianuarie 2030 și până la 31 decembrie 2034 și după consultarea părților interesate relevante, inclusiv, după caz, a organului de administrare al portului, un stat membru poate decide ca navele amarrate la cheu într-un port de escală aflat sub jurisdicția sa care nu intră sub incidența articolului 9 din Regulamentul (UE) 2023/...⁺ sau în anumite părți ale unui astfel de port să se racordeze la OPS și să le utilizeze pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană. Statul membru notifică Comisiei decizia sa de impunere a unei astfel de cerințe cu un an înainte de aplicarea acesteia. O astfel de decizie trebuie să se aplice de la începutul perioadei de raportare. Comisia publică informațiile în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și pune la dispoziția publicului o listă actualizată a porturilor în cauză. Această listă trebuie să fie ușor accesibilă.

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în documentul PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (4) Alineatele (1), (2) și (3) se aplică:
- (a) navelor portcontainer;
 - (b) navelor de pasageri.
- (5) Alineatele (1), (2) și (3) nu se aplică navelor care:
- (a) sunt amarate la cheu pentru mai puțin de două ore, perioadă calculată pe baza orei de sosire și a orei de plecare, monitorizate și înregistrate în conformitate cu articolul 15;
 - (b) utilizează tehnologii cu emisii zero care respectă cerințele generale pentru astfel de tehnologii prevăzute în anexa III și sunt enumerate și specificate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu alineatele (6) și (7) de la prezentul articol, pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană, în timp ce sunt amarate la cheu;
 - (c) din cauza unor circumstanțe neprevăzute independente de controlul navei, trebuie să efectueze o escală neprogramată în port, care nu este efectuată în mod sistematic, din motive de siguranță sau de salvare de vieți omenești pe mare, altele decât cele deja excluse în temeiul articolului 3 punctul 10;
 - (d) nu pot să se racordeze la OPS din cauza indisponibilității punctelor de racordare într-un port;
 - (e) nu pot să se racordeze la OPS deoarece, în mod excepțional, stabilitatea rețelei electrice este pusă în pericol din cauză că energia electrică disponibilă la mal este insuficientă pentru a satisface necesarul de energie electrică al navei la dană;

- (f) nu pot să se racordeze la OPS deoarece instalația terestră din port nu este compatibilă cu echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord, cu condiția ca instalația prevăzută la bordul navei pentru alimentarea cu energie electrică de la mal să fie certificată în conformitate cu specificațiile tehnice din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/...⁺ pentru sistemele de alimentare cu energie electrică de la mal ale navelor maritime;
 - (g) pentru o perioadă limitată, sunt nevoite să utilizeze generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu ori din alte motive de forță majoră;
 - (h) deși rămân racordate la OPS, pentru o perioadă limitată la strictul necesar, necesită utilizarea generării de energie la bord pentru teste de întreținere sau pentru teste de funcționare efectuate la cererea unui inspector al unei autorități competente sau a reprezentantului unei organizații recunoscute care efectuează un control sau o inspecție.
- (6) Comisia este împuternicită să adopte și să actualizeze periodic acte delegate în conformitate cu articolul 28 pentru a modifica tabelul neexhaustiv prevăzut în anexa III prin adăugarea unor alte tehnologii cu emisii zero, în sensul articolului 3 punctul 7.
- (7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili criteriile detaliate de acceptare, inclusiv definirea limitelor sistemului și a cerințelor de certificare, care trebuie considerate ca îndeplinind cerințele generale pentru tehnologiile cu emisii zero prevăzute în anexa III, inclusiv actualizările sale viitoare.

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului din documentul PE-CONS 25/23 [2021/0223(COD)].

Pentru lista de tehnologii existente prevăzute în anexa III, respectivele acte de punere în aplicare se adoptă, după caz, până la 30 iunie 2024. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă fără întârzieri nejustificate pentru orice noi tehnologii care devin disponibile, astfel cum sunt menționate în anexa III.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).

- (8) Înainte de intrarea în porturi, navele informează în prealabil autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător cu privire la intenția lor de a se racorda la OPS sau de a utiliza o tehnologie cu emisii zero în aplicarea alineatului (5) litera (b). Navele care intenționează să se racordeze la OPS trebuie să indice, de asemenea, cantitatea de energie de care se așteaptă să aibă nevoie în timpul escalei în port.

La primirea informațiilor de la o navă privind conectarea la OPS menționate la primul paragraf, autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător le confirmă navelor dacă este disponibilă racordarea la OPS.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care precizează informațiile care trebuie furnizate în conformitate cu primul și al doilea paragraf, precum și procedura pentru furnizarea informațiilor respective. Respectivetele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).

- (9) Autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător, în urma consultării organului de administrare al portului, după caz, stabilește și înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU următoarele informații:
- (a) aplicarea unei excepții prevăzute la alineatul (5);
 - (b) nerespectarea de către o navă a cerințelor prevăzute la alineatele (1), (2) și (3), în cazul în care nu se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la alineatul (5).
- (10) Începând cu 1 ianuarie 2035, în porturile care intră sub incidența cerințelor de la articolul 9 din Regulamentul (UE) 2023/...⁺, excepțiile prevăzute la alineatul (5) literele (d), (e) și (f) nu se pot aplica decât unui număr maxim de escale în port care corespunde unui procent de 10 % din numărul total de escale în port ale unei nave care au avut loc pe parcursul unei perioade de raportare, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, după caz, sau unui număr maxim de 10 escale în port în cursul perioadei de raportare relevante, luându-se în considerare valoarea cea mai mică.
- O escală în port nu este luată în considerare în scopul respectării prezentei dispoziții în cazul în care societatea demonstrează, pe baza schimbului de informații prevăzut la alineatul (8), că nu ar fi putut ști, în mod rezonabil, că nava nu va putea fi racordată la OPS din oricare dintre motivele menționate la alineatul (5) literele (d), (e) sau (f).

⁺ JO: a se introduce în text numărul regulamentului din documentul PE-CONS 25/23 [2021/0223(COD)].

- (11) Un stat membru poate decide ca, într-un port sau în anumite părți ale unui port aflat sub jurisdicția sa, navele portcontainer sau navele de pasageri ancorate să facă obiectul aceluiași obligații stabilite în prezentul regulament ca acelea aplicabile navelor amarrate la cheu. Statul membru notifică Comisiei decizia sa de impunere a unei astfel de cerințe cu un an înainte de aplicarea acesteia. O astfel de decizie trebuie să se aplice de la începutul perioadei de raportare. Comisia publică informațiile în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și pune la dispoziția publicului o listă actualizată a porturilor în cauză. Această listă trebuie să fie ușor accesibilă.

Capitolul III

Principii comune și certificare

Articolul 7

Principii comune de monitorizare și raportare

- (1) În conformitate cu articolele 8, 9 și 10, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, datele relevante în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți se efectuează în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru oricare din călătoriile menționate la articolul 2 alineatul (1).

- (2) Monitorizarea și raportarea trebuie să aibă un caracter complet și vizează energia utilizată la bordul navelor în orice moment, indiferent dacă acestea se află pe mare sau la dană. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.
- (3) Monitorizarea și raportarea trebuie să fie 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. Societățile creează condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor care urmează a fi monitorizate și raportate.
- (4) Societățile obțin, analizează și stochează pentru o perioadă de cel puțin cinci ani toate datele și documentația de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie, documentele privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu anexa I și datele de activitate, precum și orice alte informații necesare pentru verificarea conformității cu prezentul regulament, în mod transparent și exact, pe suport de hârtie sau în format electronic, astfel încât verificatorul să poată determina intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul navelor.
- (5) Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8, 9, 10 și 15 din prezentul regulament, se utilizează, după caz, informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757.

Articolul 8
Planul de monitorizare

- (1) Până la 31 august 2024, societățile le transmit verficatorilor un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă dintre metodele prevăzute în anexa I pentru monitorizarea și raportarea cantității, tipului și factorului de emisie pentru energia utilizată la bordul navelor, precum și a altor informații relevante.
- (2) În cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după 31 august 2024, societățile transmit verficatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și în termen de 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 și conține cel puțin următoarele elemente:
 - (a) identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare al navei alocat de Organizația Maritimă Internațională (OMI), portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;
 - (b) denumirea și adresa societății, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;

- (c) o descriere a sistemelor de conversie a energiei instalate la bord și a puterii instalate aferente, exprimată în megawați (MW);
- (d) pentru navele menționate la articolul 6 alineatul (4) litera (b), o descriere a standardelor și a caracteristicilor echipamentelor care permit racordarea la OPS sau la o tehnologie cu emisii zero;
- (e) valoarea necesarului total de energie electrică stabilit al navei la dană, astfel cum este prevăzut în bilanțul energetic sau studiul privind sarcina electrică utilizat pentru a demonstra conformitatea cu regulile 40 și 41 din capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), astfel cum a fost aprobat de administrația statului de pavilion sau de o organizație recunoscută, astfel cum este definită în Codul OMI pentru organizații recunoscute adoptat prin Rezoluțiile MEPC.237(65) și MSC.349(92). În cazul în care o navă nu este în măsură să furnizeze referința respectivă, valoarea luată în considerare reprezintă 25 % din totalul puterilor maxime continue ale motoarelor principale ale navei, astfel cum se specifică în certificatul EIAPP eliberat în aplicarea Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) sau, dacă motoarele nu sunt obligate să dețină un certificat EIAPP, pe plăcuța indicatoare a motoarelor;
- (f) o descriere a surselor de energie care urmează să fie utilizate la bord în timpul navigării și la dană pentru a respecta cerințele prevăzute la articolele 4 și 6;

- (g) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, precum și a energiei furnizate din surse alternative de energie sau de o tehnologie cu emisii zero;
- (h) o descriere a procedurilor de monitorizare și raportare a factorilor de emisie „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj” a energiei care urmează să fie utilizată la bord, în conformitate cu metodele specificate la articolul 10 și în anexele I și II;
- (i) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea exhaustivității listei călătoriilor;
- (j) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire și a timpului petrecut la dană;
- (k) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea oricăror date conținute în planul de monitorizare pe parcursul perioadei de raportare;
- (l) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție care pot fi utilizate pentru completarea datelor lipsă sau pentru identificarea și corectarea erorilor de date;
- (m) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor;

- (n) în cazul în care societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV, informații privind clasa de gheață a navei;
 - (o) în cazul în care societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV, informații privind clasa de gheață a navei și o descriere a unei proceduri verificabile pentru monitorizarea distanței parcurse pentru întreaga călătorie, precum și a distanței parcurse atunci când navighează în condiții de gheață, a datei, orei și poziției la intrarea și ieșirea din condiții de gheață și a consumului de combustibil atunci când navighează în condiții de gheață;
 - (p) pentru o navă echipată cu propulsie asistată de vânt, o descriere a echipamentelor de propulsie eoliană instalate la bord și valorile $P_{\text{vânt}}$ și P_{Prop} , astfel cum sunt definite în anexa I.
- (4) Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate bazate pe formate-cadru. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește respectivele formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea lor uniformă. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).

Articolul 9
Modificări aduse planului de monitorizare

- (1) Societățile verifică periodic, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă datele pe care le conține pot fi îmbunătățite, corectate sau actualizate.
- (2) Societățile modifică planul de monitorizare, fără întârzieri nejustificate, în cazul în care survine oricare dintre următoarele situații:
 - (a) schimbare de societate;
 - (b) sunt introduse în uz noi sisteme de conversie a energiei, noi tipuri de energie, noi sisteme de racordare la OPS ori noi surse alternative de energie sau noi tehnologii cu emisii zero;
 - (c) o schimbare în ceea ce privește disponibilitatea 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 datelor colectate;
 - (d) societățile, verificatorii sau autoritățile competente au constatat că datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate sunt incorecte;

- (e) verificatorii au identificat oricare parte a planului de monitorizare ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar verificatorul îi solicită societății să îl revizuiască în conformitate cu articolul 11 alineatul (1);
 - (f) societățile, verificatorii sau autoritățile competente au constatat că metodele de prevenire a lacunelor în materie de date și de identificare a erorilor de date nu sunt adecvate pentru a asigura acuratețea, exhaustivitatea și transparența datelor.
- (3) Societățile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.

Articolul 10

Certificarea combustibililor și a factorilor de emisie

- (1) În cazul în care biocombustibilii, biogazul, RFNBO și combustibilii pe bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001, trebuie luați în considerare în scopurile menționate la articolul 4 alineatul (1) din prezentul regulament, se aplică următoarele norme:
- (a) se consideră că factorii de emisie ai biocombustibililor și biogazului care nu respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de GES stabilite la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001 sau care sunt produși din culturi alimentare și furajere sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili;

- (b) se consideră că factorii de emisie ai RFNBO și ai combustibililor pe bază de carbon reciclat care nu respectă pragul de reducere a emisiilor de GES stabilite la articolul 25 alineatul (2) din Directiva (UE) 2018/2001 sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili.
- (2) Se consideră că factorii de emisie ai combustibililor care nu intră sub incidența alineatului (1) sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru tipul de combustibili în cauză, cu excepția cazului în care au fost certificați în conformitate cu actele juridice ale Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, cu stabilirea unui prag de reducere a emisiilor de GES și a unei metodologii asociate de calculare a emisiilor de GES generate de producția de astfel de combustibili.
- (3) Pe baza documentelor privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu anexa I la prezentul regulament, societățile furnizează date exacte, complete și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de durabilitate ale combustibililor care trebuie luați în considerare în scopurile menționate la articolul 4 alineatul (1) din prezentul regulament, astfel cum sunt certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisie în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001 sau, după caz, cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului.

- (4) Societățile nu se abat de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în anexa II la prezentul regulament pentru combustibilii fosili. Fără a aduce atingere alineatului (1), societățile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în anexa II la prezentul regulament, cu condiția ca valorile reale să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisie. Certificarea respectivă se efectuează pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat, în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001 sau, după caz, cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului.
- (5) Societățile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la rezervor la siaj” stabiliți în anexa II, cu excepția factorilor de emisie de CO₂ „de la rezervor la siaj” pentru combustibilii fosili, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor.
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a specifica standardele internaționale și referințele de certificare acceptate pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi de la rezervor la siaj. Respectivile acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).

Capitolul IV

Verificare și acreditare

Articolul 11

Evaluarea planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat

- (1) Pentru fiecare navă și în cazul unei schimbări a verficatorului, verficatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la articolele 7, 8 și 9. În cazul în care evaluarea efectuată de către verficator identifică neconformități cu cerințele menționate, societatea respectivă își revizuieste planul de monitorizare în consecință, fără amânări nejustificate, și transmite planul revizuit pentru ca verficatorul să facă evaluarea finală înainte de începerea perioadei de raportare. Societatea în cauză stabilește de comun acord cu verficatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizuii. Calendarul respectiv nu poate depăși, în niciun caz, data la care începe perioada de raportare.
- (2) Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul articolului 9 alineatul (2) literele (b), (c) și (d) fac obiectul unei evaluări de către verficator. În urma evaluării respective, verficatorul notifică societății în cauză dacă modificările respective sunt în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 7, 8 și 9.

- (3) După o evaluare cu rezultat satisfăcător a planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat, verificatorul le înregistrează în baza de date FuelEU. Planul de monitorizare și planul de monitorizare modificat sunt accesibile statului de administrare.

Articolul 12

Obligații generale și principii pentru verificatori

- (1) Verificatorul este independent de societatea sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop și pentru a evita potențialele conflicte de interese, nici verificatorul, nici o altă parte a entității juridice din care acesta face parte nu poate fi o societate, un operator de navă sau proprietarul unei societăți. În plus, verificatorul nu poate fi deținut de o societate, de un operator de navă sau de proprietarul unei societăți și nici nu poate avea relații cu o societate care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.
- (2) Verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și a informațiilor referitoare la cantitatea, tipul și factorul de emisie pentru energia utilizată la bordul navelor, în special:
- (a) atribuirea consumului de combustibil și utilizarea unor surse alternative de energie la călătorii și la dană;
 - (b) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurările și calculele aferente;

- (c) selectarea și utilizarea factorilor de emisie;
 - (d) utilizarea OPS sau aplicarea oricăreia dintre excepțiile înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu articolul 6 alineatul (9) litera (a);
 - (e) datele cerute în temeiul articolului 10 alineatul (3).
- (3) Evaluarea menționată la alineatul (2) se bazează pe următoarele considerente:
- (a) dacă datele raportate sunt coerente, prin raportare la datele estimate care sunt bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;
 - (b) dacă 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) dacă colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile și
 - (d) dacă evidențele relevante ale navei sunt complete și consecvente.

Articolul 13

Proceduri de verificare

- (1) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare prin compararea cantității, tipului și factorului de emisie raportate pentru energia utilizată la bordul navelor cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. În cazul în care se constată diferențe semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.
- (2) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuiind toate sursele de date și metodologiile utilizate de societatea în cauză.
- (3) Verificatorul ia în considerare orice metodă eficace de control al riscurilor aplicată de societatea în cauză pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.
- (4) La cererea verificatorului, societatea în cauză îi furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite acestuia să își desfășoare activitățile de verificare. În cazul în care este necesar pentru a determina fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și informațiilor raportate, verificatorul efectuează controale în timpul procesului de verificare. În cazul în care există îndoieli, verificatorul poate efectua vizite la fața locului la sediul societății sau la bordul navei. Societatea îi permite verificatorului accesul în sediul societății sau la navă, pentru a facilita activitățile de verificare.

- (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea precizării mai detaliate a regulilor referitoare la activitățile de verificare menționate în prezentul regulament, cel puțin cu privire la următoarele elemente: competențele verificatorilor; documente pe care societățile trebuie să le furnizeze verificatorilor; evaluarea conformității planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat; evaluarea riscurilor, inclusiv controalele, care se efectuează de către verificatori; verificarea raportului FuelEU menționat la articolul 15 alineatul (3); pragul de semnificație; asigurarea rezonabilă din partea verificatorilor; inexactitățile și neconformitățile; conținutul raportului de verificare; recomandările de îmbunătățire; vizitele la fața locului; și comunicarea între societăți, verificatori, autoritățile competente și Comisie. Normele prevăzute în respectivele acte de punere în aplicare se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolele 11 și 12, precum și în prezentul articol, și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).

Articolul 14

Acreditarea verificatorilor

- (1) Verificatorii sunt acreditați pentru activități de verificare care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008. Până la sfârșitul fiecărui an, organismul național de acreditare notifică Comisiei lista verificatorilor acreditați, împreună cu toate datele de contact relevante.

- (2) În cazul în care prezentul regulament nu prevede dispoziții specifice referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.
- (3) Verificatorii au în permanență personal și mijloace suficiente la dispoziție, corespunzătoare dimensiunii flotei pentru care desfășoară activități de verificare în temeiul prezentului regulament. În special, verificatorii dispun întotdeauna de suficientă expertiză, mai ales în domeniul transportului maritim, care să le permită să îndeplinească sarcinile impuse prin prezentul regulament. Aceștia sunt în măsură să repartizeze mijloace și personal la fiecare loc de desfășurare a activității, atunci când și astfel cum este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor care se impun în temeiul prezentului regulament.
- (4) O autoritate competentă care identifică neconformitatea activităților desfășurate de un vericator în limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament informează autoritatea competentă a statului membru al organismului național de acreditare care a acreditat vericatorul. Autoritatea competentă a statului membru al organismului național de acreditare solicită organismului său național de acreditare să ia în considerare informațiile respective în cadrul activităților sale de supraveghere.

- (5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 28 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a verificatorilor, cel puțin cu privire la următoarele elemente: cererea de acreditare pentru desfășurarea de activități de verificare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament; evaluarea verificatorilor de către organismele naționale de acreditare; activitățile de supraveghere desfășurate de organismele naționale de acreditare pentru a confirma continuarea acreditării; măsurile administrative care urmează să fie adoptate în cazul în care verificatorul nu îndeplinește cerințele prezentului regulament; și cerințele aplicabile organismelor naționale de acreditare pentru a dobândi competența de a furniza acreditarea verificatorilor pentru activități de verificare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, inclusiv o trimitere la standardele armonizate. Metodele și criteriile prevăzute în respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolele 11, 12 și 13 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

Capitolul V

Înregistrarea, verificarea, raportarea și evaluarea conformității

Articolul 15

Monitorizare și raportare

- (1) Începând cu 1 ianuarie 2025, pe baza planului de monitorizare menționat la articolul 8 și în urma evaluării planului respectiv de către verficator, pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port de escală și pentru fiecare călătorie menționată la articolul 2 alineatul (1), societățile monitorizează și înregistrează următoarele informații:
- (a) portul de plecare și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și a sosirii, precum și timpul petrecut la dană;
 - (b) pentru fiecare navă căreia i se aplică articolul 6 alineatul (1), racordarea la OPS și utilizarea unor astfel de surse sau aplicarea uneia dintre excepțiile prevăzute la articolul 6 alineatul (5), astfel cum este confirmată în temeiul articolului 6 alineatul (9) litera (a), după caz;
 - (c) cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană și pe mare;

- (d) cantitatea de energie electrică livrată navei prin intermediul OPS;
 - (e) pentru fiecare tip de combustibil consumat la dană și pe mare, factorul de emisie „de la sondă la rezervor”, factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului ars și factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului supus efectului de alunecare asociați diferiților consumatori de combustibil de la bord, acoperind toate gazele cu efect de seră relevante;
 - (f) cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată la dană și pe mare;
 - (g) clasa de gheață a navei, în cazul în care societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV, utilizând Recomandarea 25/7 a Comisiei pentru protecția mediului marin al Mării Baltice (HELCOM) privind siguranța navigării pe timpul iernii în Marea Baltică pentru a stabili corespondența între clasele de gheață;
 - (h) clasa de gheață a navei, data, ora și poziția la intrarea și ieșirea din condiții de gheață, cantitatea din fiecare tip de combustibil consumat și distanța parcursă în timpul navigării în condiții de gheață, precum și distanța totală parcursă în timpul tuturor călătoriilor în cursul perioadei de raportare, dacă societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV.
- (2) Societățile înregistrează la timp și într-un mod transparent informațiile și datele enumerate la alineatul (1) și le compilează anual, pentru a permite verficatorului să verifice conformitatea cu prezentul regulament.

- (3) Până la data de 31 ianuarie a perioadei de verificare, societățile îi furnizează verficatorului un raport specific navei (denumit în continuare „raportul FuelEU”) care conține toate informațiile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, precum și datele și documentația de monitorizare menționate la articolul 7 alineatul (4) pentru perioada de raportare.
- (4) În cazul transferului unei nave de la o societate la alta:
- (a) societatea care efectuează transferul notifică verficatorului informațiile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol pentru perioada în care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea navei;
 - (b) cât mai aproape posibil de ziua finalizării transferului și nu mai târziu de o lună de la această dată, informațiile menționate la litera (a) sunt verificate și înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu articolul 16 de către verficatorul care a efectuat activitățile de verificare pentru navă în cadrul societății care efectuează transferul; și
 - (c) fără a aduce atingere literelor (a) și (b), societatea care are responsabilitatea pentru operarea navei la data de 31 decembrie a perioadei de raportare este responsabilă pentru respectarea de către navă a cerințelor prevăzute la articolele 4 și 6 pe întreaga perioadă de raportare în care a avut sau au avut loc transferul sau transferurile multiple.

Articolul 16
Verificare și calcul

- (1) În urma verificării prevăzute la articolele 11, 12 și 13, verificatorul evaluează calitatea, caracterul complet și acuratețea raportului FuelEU. În acest scop, verificatorul utilizează toate informațiile conținute în baza de date FuelEU, inclusiv informațiile furnizate cu privire la escalele în port în conformitate cu articolul 6.
- (2) În cazul în care verificatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea verificării menționată la alineatul (1) că raportul FuelEU nu conține inexactități sau neconformități semnificative, verificatorul notifică societății în cauză un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU respectă prezentul regulament. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.
- (3) În cazul în care evaluarea verificării identifică inexactități sau neconformități în raport cu prezentul regulament, verificatorul informează în timp util societatea în legătură cu acest lucru. Societatea corectează fără întârzieri nejustificate inexactitățile sau neconformitățile pentru a permite finalizarea la timp a procesului de verificare și îi prezintă verificatorului un raport FuelEU modificat și orice alte informații necesare pentru corectarea inexactităților sau neconformităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul precizează dacă raportul FuelEU modificat respectă prezentul regulament. În cazul în care inexactitățile sau neconformitățile comunicate nu au fost corectate și conduc la neconformități semnificative, verificatorul notifică societății un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU nu respectă prezentul regulament.

- (4) Pe baza raportului FuelEU care respectă prezentul regulament, verificatorul calculează:
- (a) utilizând metoda specificată în anexa I, intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul navei în cauză;
 - (b) utilizând formula specificată în partea A din anexa IV, bilanțul de conformitate al navei;
 - (c) numărul de escale în port neconforme din perioada de raportare anterioară, inclusiv timpul petrecut la cheu și, după caz, în conformitate cu articolul 6 alineatul (9), la ancoraj, pentru fiecare escală în port a navei care nu respectă cerințele prevăzute la articolul 6;
 - (d) cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave, excluzând energia de la OPS;
 - (e) cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave din RFNBO.
- (5) Până la data de 31 martie a perioadei de verificare, verificatorul notifică societății informațiile menționate la alineatul (4) și înregistrează în baza de date FuelEU raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, raportul de verificare și informațiile menționate la alineatul (4).

Toate informațiile înregistrate în baza de date FuelEU sunt accesibile statului de administrare.

Articolul 17

Controale suplimentare efectuate de o autoritate competentă

- (1) Autoritatea competentă a statului de administrare poate efectua, în orice moment, în ceea ce privește o societate, pentru oricare dintre navele sale, în legătură cu cele două perioade de raportare anterioare, controale suplimentare cu privire la oricare dintre următoarele elemente:
 - (a) raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, stabilit în conformitate cu articolele 15 și 16;
 - (b) raportul de verificare întocmit în conformitate cu articolul 16;
 - (c) calculele efectuate de verificador în conformitate cu articolul 16 alineatul (4).
- (2) La cererea autorității competente menționate la alineatul (1), societatea furnizează toate informațiile sau documentele necesare care să îi permită autorității competente să efectueze controale suplimentare și permite accesul la sediile societății sau la navă pentru a facilita astfel de controale suplimentare.
- (3) Autoritatea competentă menționată la alineatul (1) de la prezentul articol întocmește un raport privind controalele suplimentare care include, după caz, calculele actualizate efectuate în aplicarea articolului 17 alineatul (1) litera (c), cuantumul actualizat al excedentului de conformitate sau al excedentului de conformitate anticipat și cuantumul actualizat al penalității FuelEU.

- (4) În cazul în care raportul privind controalele suplimentare menționat la alineatul (3) de la prezentul articol identifică inexactități, neconformități sau calcule eronate care conduc la o nerespectare a cerințelor prevăzute la articolele 4 sau 6 și, în consecință, la o penalitate FuelEU sau la o modificare a cuantumului unei penalități FuelEU deja plătite, autoritatea competentă menționată la alineatul (1) de la prezentul articol notifică societății în cauză valoarea corespunzătoare a penalității FuelEU sau a penalității FuelEU modificate. Statele membre se asigură că societatea responsabilă pentru navă în perioada care face obiectul controalelor suplimentare plătește un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU sau al penalității FuelEU modificate în termen de o lună de la notificarea acesteia, în conformitate cu modalitățile prevăzute la articolul 23.
- (5) Autoritatea competentă menționată la alineatul (1) elimină fără întârziere din baza de date FuelEU documentul de conformitate FuelEU a navei a cărei societate nu a plătit în timp util penalitățile FuelEU corespunzătoare menționate la alineatul (4) și notifică în timp util această eliminare societății în cauză. Aceasta eliberează din nou documentul de conformitate FuelEU relevant numai după plata unui cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU, cu condiția ca celelalte condiții prevăzute în prezentul regulament pentru deținerea documentului de conformitate FuelEU să fie îndeplinite de către societate.
- (6) Alineatul (5) nu se aplică unei nave care a fost transferată unei alte societăți diferite de societatea care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea sa în perioada care face obiectul controalelor suplimentare.

- (7) Acțiunile menționate în prezentul articol, raportul privind controalele suplimentare menționat la alineatul (3) și dovada plăților penalităților FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către entitățile care au efectuat acțiunile respective.

Articolul 18

Instrumente de sprijin și orientare

Comisia elaborează instrumente de monitorizare adecvate, precum și orientări și instrumente de direcționare bazate pe riscuri, pentru a facilita și a coordona activitățile de verificare și de asigurare a respectării normelor legate de prezentul regulament. În măsura în care este posibil, aceste orientări și instrumente sunt puse la dispoziția statelor membre, a verificatorilor și a organismelor naționale de acreditare în scopul schimbului de informații și pentru a asigura mai bine o respectare fără breșe a aplicării prezentului regulament.

Articolul 19

Baza de date și raportarea FuelEU

- (1) În scopul monitorizării respectării prezentului regulament, Comisia dezvoltă o bază de date electronică (denumită în continuare „baza de date FuelEU”), asigură funcționarea acesteia și o actualizează. Baza de date FuelEU este utilizată pentru a ține evidența acțiunilor legate de activitățile de verificare, a bilanțului de conformitate al navelor, inclusiv a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 20 și 21, a aplicării excepțiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (5), a acțiunilor legate de plata penalităților FuelEU impuse în temeiul articolului 23, precum și a emiterii documentului de conformitate FuelEU. Aceasta este accesibilă societăților, verificatorilor, autorităților competente și oricărei entități autorizate în mod corespunzător, organismelor naționale de acreditare, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului¹, și Comisiei, cu drepturi de acces și funcționalități corespunzătoare responsabilităților care le revin pentru punerea în aplicare a prezentului regulament.
- (2) Orice elemente înregistrate sau modificate în baza de date FuelEU sunt notificate entităților pentru care sunt accesibile.

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).

- (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd normele privind drepturile de acces și specificațiile funcționale și tehnice ale bazei de date FuelEU, inclusiv normele în materie de notificare și de filtrare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).

Articolul 20

Reportarea și împrumutul excedentului de conformitate între perioadele de raportare

- (1) Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un excedent de conformitate în ceea ce privește intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), sau, dacă este cazul, în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3), societatea îl poate reporta în bilanțul de conformitate al aceleiași nave pentru următoarea perioadă de raportare. Societatea înregistrează în baza de date FuelEU reportarea excedentului de conformitate pentru următoarea perioadă de raportare, sub rezerva aprobării de către verficatorul său. Societatea nu mai poate reporta excedentul de conformitate după emiterea documentului de conformitate FuelEU.

- (2) Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un deficit de conformitate, societatea poate împrumuta un excedent de conformitate anticipat cu valoarea corespunzătoare de la următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat se adaugă la bilanțul de conformitate al navei în perioada de raportare, iar excedentul de conformitate anticipat înmulțit cu 1,1 se scade din bilanțul de conformitate al aceleiași nave în următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat nu poate fi împrumutat:
- (a) pentru un quantum care depășește cu mai mult de 2 % limita prevăzută la articolul 4 alineatul (2), înmulțit cu consumul de energie al navei, calculat în conformitate cu anexa I;
 - (b) pentru două perioade de raportare consecutive.
- (3) Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, societatea înregistrează în baza de date FuelEU excedentul de conformitate anticipat, după aprobarea de către verificatorul său.
- (4) În cazul în care o navă nu are nicio escală într-un port din Uniune în cursul perioadei de raportare și a împrumutat un excedent de conformitate anticipat în perioada de raportare precedentă, autoritatea competentă a statului de administrare notifică societății în cauză, până la data de 1 iunie a perioadei de verificare, quantumul penalității FuelEU menționate la articolul 23 alineatul (2) a cărei plată a evitat-o inițial prin împrumutarea respectivului excedent de conformitate anticipat, înmulțit cu 1,1.

Articolul 21
Monitorizarea conformității

- (1) Bilanțurile de conformitate pentru intensitatea GES menționate la articolul 4 alineatul (2) și, dacă este cazul, obiectivele secundare pentru RFNBO, astfel cum sunt menționate la articolul 5 alineatul (3), pentru două sau mai multe nave, astfel cum sunt calculate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), pot fi cumulate în scopul îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolul 4 și, dacă este cazul, la articolul 5 alineatul (3). Bilanțul de conformitate al unei nave nu poate fi inclus în mai multe grupări în aceeași perioadă de raportare.

Două grupări separate pot fi utilizate pentru obiectivul privind intensitatea GES și pentru obiectivul secundar pentru RFNBO.

- (2) În acest scop, societatea înregistrează în baza de date FuelEU intenția sa de a include într-o grupare bilanțul de conformitate al navei, modul de alocare a cotelor din bilanțul total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte și alegerea verficatorului selectat pentru verificarea alocării respective.
- (3) În cazul în care navele care fac parte din grupare sunt controlate de două sau mai multe societăți, detaliile grupării înregistrate în baza de date FuelEU, inclusiv alocarea bilanțului total de conformitate al grupării pentru navele sale și alegerea verficatorului selectat pentru verificarea alocării bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte, este validată în baza de date FuelEU de către toate societățile în cauză din cadrul grupării.

- (4) O grupare este valabilă numai în cazul în care conformitatea totală cumulată este pozitivă, în cazul în care navele care aveau un deficit de conformitate, calculat în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), nu înregistrează un deficit de conformitate mai mare după alocarea conformității cumulate și în cazul în care navele care înregistrau un excedent de conformitate, calculat în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), nu înregistrează un deficit de conformitate după alocarea conformității cumulate.
- (5) O navă nu este inclusă într-o grupare dacă nu respectă obligația prevăzută la articolul 24.
- (6) În cazul în care bilanțul total de conformitate al grupării are ca rezultat un excedent de conformitate pentru o anumită navă, se aplică articolul 20 alineatul (1).
- (7) Articolul 20 alineatul (2) nu se aplică unei nave care participă într-o grupare.
- (8) Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, verificatorul selectat înregistrează în baza de date FuelEU componenta definitivă a grupării și alocarea bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte.

Articolul 22

Documentul de conformitate FuelEU

- (1) Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, verificatorul emite un document de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția ca nava să nu aibă un deficit de conformitate, după aplicarea articolelor 20 și 21, să nu aibă escale în port neconforme și să respecte obligația stabilită la articolul 24.
- (2) În cazul în care sunt datorate penalitățile FuelEU menționate la articolul 23 alineatul (2) sau la alineatul (5), autoritatea competentă a statului de administrare eliberează, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un document de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția să fi fost plătit un quantum egal cu quantumul penalității FuelEU.
- (3) Documentul de conformitate FuelEU 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 verificatorului;
 - (d) data emiterii documentului respectiv, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.

- (4) Documentul de conformitate FuelEU este valabil pentru o perioadă de 18 luni de la încheierea perioadei de raportare sau până la emiterea unui nou document FuelEU, luându-se în considerare data care survine mai întâi.
- (5) Verificatorul sau, după caz, autoritatea competentă a statului de administrare înregistrează în baza de date FuelEU, fără întârziere, documentul de conformitate FuelEU emis.
- (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modele pentru documentul de conformitate FuelEU, inclusiv formate-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 29 alineatul (2).

Articolul 23

Penalități FuelEU

- (1) Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, pe baza calculelor efectuate în temeiul articolului 16 alineatul (4) și după posibila aplicare a articolelor 20 și 21, verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU bilanțurile de conformitate verificate ale navei pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), și, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3).

În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3), penalitatea FuelEU se calculează în conformitate cu formula specificată în anexa IV partea B.

- (2) Statul de administrare în ceea ce privește o societate se asigură că, pentru oricare dintre navele sale care au un deficit de conformitate pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), sau, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3) la data de 1 iunie a perioadei de verificare, după o eventuală validare de către autoritatea sa competentă, societatea plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un quantum egal cu quantumul penalității FuelEU care rezultă din aplicarea formulelor specificate în partea B din anexa IV. În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive, quantumul respectiv se înmulțește cu $1 + (n-1)/10$, unde n este numărul de perioade de raportare consecutive pentru care societatea face obiectul unei penalități FuelEU pentru nava respectivă.
- (3) Statul de administrare în ceea ce privește o societate se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care se află în situația menționată la articolul 20 alineatul (4), societatea plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un quantum egal cu quantumul penalității FuelEU notificat în temeiul alineatului respectiv.
- (4) Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, dacă este cazul pe baza calculelor efectuate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), verifikatorul înregistrează în baza de date FuelEU numărul total de ore pe care nava le-a petrecut amarată la cheu fără respectarea cerințelor prevăzute la articolul 6.

- (5) Statul de administrare în ceea ce privește o societate se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care au efectuat cel puțin o escală în port neconformă, după o eventuală validare de către autoritatea competentă, societatea plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un quantum egal cu quantumul penalității FuelEU care rezultă din înmulțirea sumei de 1,5 EUR cu necesarul total de energie electrică stabilit al navei la dană și cu numărul total, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, de ore petrecute la dană fără respectarea cerințelor prevăzute la articolul 6.
- (6) Statele membre dispun de cadrul juridic și administrativ necesar la nivel național pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor privind impunerea, plata și colectarea penalităților FuelEU.
- (7) Acțiunile menționate în prezentul articol, precum și dovada plăților penalităților FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către entitățile care au efectuat acțiunile respective sau plata respectivă.
- (8) Societatea rămâne responsabilă pentru plățile efectuate ca urmare a aplicării penalităților FuelEU, fără a aduce atingere posibilității societății de a încheia acorduri contractuale cu operatorii comerciali ai navei care să prevadă că operatorii comerciali sunt răspunzători pentru rambursarea către societate a penalităților FuelEU plătite, atunci când operatorii comerciali respectivi își asumă responsabilitatea pentru achiziționarea combustibilului sau pentru operarea navei. În sensul prezentului alineat, operarea navei înseamnă determinarea încărcăturii transportate, a rutei și a vitezei navei.

- (9) Societatea rămâne responsabilă pentru plata penalităților FuelEU, fără a aduce atingere posibilității societății de a încheia acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil care să prevadă că furnizorii de combustibil sunt răspunzători pentru rambursarea către societate a penalităților FuelEU plătite.
- (10) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 28 pentru a modifica anexa IV în vederea adaptării factorului indicat în celula 7 și, după caz, în celula 14 din tabelul din partea B a anexei respective și utilizat în formula menționată la alineatul (1) de la prezentul articol, pe baza evoluției costului energiei, și în vederea modificării factorului de multiplicare prevăzut la alineatul (5) de la prezentul articol, pe baza indexării costului mediu al energiei electrice în Uniune.
- (11) Statele membre depun eforturile necesare pentru a se asigura că veniturile generate de penalitățile FuelEU sau valoarea financiară echivalentă a acestora sunt utilizate pentru a sprijini implementarea rapidă și utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul maritim, prin stimularea producției de cantități mai mari de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru sectorul maritim, prin facilitarea construirii de instalații de buncheraj adecvate sau de infrastructuri pentru OPS în porturi și prin sprijinirea dezvoltării, testării și implementării celor mai inovatoare tehnologii în cadrul flotei pentru a obține reduceri semnificative ale emisiilor.

Până la 30 iunie 2030 și, ulterior, o dată la cinci ani, statele membre publică un raport privind utilizarea veniturilor generate de plata penalităților FuelEU în perioada de cinci ani care precedă anul fiecărui astfel de raport, incluzând informații privind beneficiarii și nivelul cheltuielilor legate de obiectivele enumerate la primul paragraf.

Articolul 24

Obligația de a deține un document de conformitate FuelEU valabil

- (1) Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, navele care fac escală într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și care sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, rămân în interiorul acestuia sau îl părăsesc sau care au efectuat călătorii în cursul perioadei de raportare corespunzătoare dețin un document de conformitate FuelEU valabil.
- (2) Documentul de conformitate FuelEU emis pentru nava în cauză în conformitate cu articolul 22 constituie dovada respectării prezentului regulament.

Articolul 25

Asigurarea respectării normelor

- (1) Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre notifică normele și măsurile respective Comisiei și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora.

- (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 deținerii de către navă a unui document de conformitate FuelEU valabil.
- (3) În cazul în care o navă nu își îndeplinește obligația prevăzută la articolul 24 pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de asigurare a respectării normelor nu au asigurat respectarea prezentului regulament, autoritatea competentă a statului membru al portului de escală poate, în ceea ce privește o navă care nu arborează pavilionul statului membru respectiv și după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de expulzare. În cazul în care autoritatea competentă a statului membru al portului de escală decide să emită un ordin de expulzare, aceasta notifică respectivul ordin Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză prin intermediul bazei de date FuelEU. Fiecare stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion este arborat de navă, refuză intrarea navei care face obiectul ordinului de expulzare în oricare dintre porturile sale până când societatea își îndeplinește obligațiile. În cazul în care o navă nu respectă obligația prevăzută la articolul 24 pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și intră într-un port al statului membru al cărui pavilion îl arborează, statul membru în cauză, în timp ce nava se află într-unul dintre porturile sale, după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, dispune reținerea pavilionului până când societatea își îndeplinește obligațiile.

- (4) Societatea în cauză confirmă îndeplinirea obligației de a deține un document de conformitate FuelEU valabil prin notificarea unui document de conformitate FuelEU valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere dispozițiilor dreptului internațional aplicabile în cazul navelor aflate în pericol.
- (5) Sancțiunile impuse unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză prin intermediul bazei de date FuelEU.

Articolul 26

Dreptul la reexaminare

- (1) Societățile au dreptul de a solicita o reexaminare de către verificador a calculelor și a măsurilor care le vizează în temeiul prezentului regulament, inclusiv refuzul de a elibera un document de conformitate FuelEU în conformitate cu articolul 22 alineatul (1).

Cererea de reexaminare se depune la autoritatea competentă a statului membru în care verificadorul este acreditat în termen de o lună de la notificarea rezultatului calculului sau a măsurii de către verificador.

- (2) Deciziile luate în temeiul prezentului regulament de către autoritatea competentă a unui stat membru sunt supuse controlului jurisdicțional de către o instanță a statului membru al autorității competente respective.

Articolul 27

Autoritățile competente

Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente ca fiind responsabile cu aplicarea și asigurarea respectării prezentului regulament (denumite în continuare „autoritățile competente”) și comunică Comisiei numele și datele lor de contact. Comisia publică pe site-ul său lista autorităților competente.

Capitolul VI

Competențe delegate și de executare și dispoziții finale

Articolul 28

Exercitarea delegării

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (4), la articolul 5 alineatul (7), la articolul 6 alineatul (6), la articolul 14 alineatul (5) și la articolul 23 alineatul (10) este conferită Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând cu ... [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (4), la articolul 5 alineatul (7), la articolul 6 alineatul (6), la articolul 14 alineatul (5) și la articolul 23 alineatul (10) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (4), al articolului 5 alineatul (7), al articolului 6 alineatul (6), al articolului 14 alineatul (5) și al articolului 23 alineatul (10) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții 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 obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 29
Procedura comitetului

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului¹. Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (3) În cazul în care 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.

¹ Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) și de modificare a regulamentelor privind siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (JO L 324, 29.11.2002, p. 1).

Articolul 30

Raportarea și revizuirea

- (1) Până la ... [1 an de la publicarea prezentului regulament], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care examinează interacțiunea și coerența dintre prezentul regulament și Regulamentul (UE) 2015/757 sau orice alte acte juridice sectoriale. După caz, raportul respectiv poate fi însoțit de o propunere legislativă.
- (2) Până la 31 decembrie 2027 și, ulterior, cel târziu la fiecare cinci ani, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului rezultatele unei evaluări în ceea ce privește funcționarea prezentului regulament, inclusiv posibilele efecte ale denaturărilor pieței sau ale evaziunii portuare; în ceea ce privește evoluția tehnologiilor cu emisii zero în transportul maritim și a pieței acestora, precum și evoluția tehnologiilor și a pieței combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a tehnologiilor și a pieței OPS, inclusiv la ancoraj; în ceea ce privește utilizarea veniturilor generate de penalitățile FuelEU; precum și în ceea ce privește impactul prezentului regulament asupra competitivității sectorului maritim în Uniune.

În raportul respectiv, Comisia ia în considerare, printre altele:

- (a) domeniul de aplicare material și geografic al prezentului regulament, în ceea ce privește scăderea pragului tonajului brut menționat la articolul 2 alineatul (1) sau extinderea ponderii energiei utilizate de nave în călătorii către și dinspre țări terțe astfel cum este menționată la articolul 2 alineatul (1) litera (d);

- (b) limita menționată la articolul 4 alineatul (2), în vederea atingerii obiectivelor stabilite în Regulamentul (UE) 2021/1119;
- (c) tipurile și dimensiunea navelor cărora li se aplică articolul 6 alineatul (1) și extinderea obligațiilor menționate la articolul 6 alineatul (1) la navele ancorate;
- (d) excepțiile prevăzute la articolul 6 alineatul (5);
- (e) contabilizarea energiei electrice furnizate prin OPS prevăzute în anexa I și factorul de emisie „de la sondă la rezervor” (WtT) asociat acestei energii electrice, definit în anexa II;
- (f) posibilitatea de a include în domeniul de aplicare al prezentului regulament unele mecanisme specifice pentru cele mai durabile și inovatoare tehnologii în materie de combustibili cu un potențial semnificativ de decarbonizare, pentru a crea un cadru juridic clar și previzibil și pentru a încuraja dezvoltarea și implementarea unor astfel de tehnologii în materie de combustibili;
- (g) calcularea bilanțului de conformitate pentru navele care solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață prevăzute în anexele IV și V, precum și posibila prelungire a valabilității dispozițiilor respective după data de 31 decembrie 2034;
- (h) posibilitatea de a include energia eoliană în calculul intensității GES generate de energia utilizată la bord, prevăzută în anexa I, sub rezerva disponibilității unei metode verificabile de monitorizare și contabilizare a energiei de propulsie eoliană;

- (i) posibilitatea de a include noi tehnologii de reducere a GES, cum ar fi captarea carbonului la bord, în calculul intensității GES generate de energia utilizată la bord și în calculul bilanțului de conformitate, astfel cum sunt prevăzute în anexele I și, respectiv, IV, sub rezerva disponibilității unei metode verificabile de monitorizare și contabilizare a carbonului captat;
- (j) posibilitatea de a include elemente suplimentare în prezentul regulament, în special emisiile de carbon negru;
- (k) necesitatea unor măsuri care să abordeze încercările societăților de a eluda cerințele prevăzute în prezentul regulament.

Comisia analizează, după caz, dacă raportul respectiv trebuie însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament.

- (3) Comisia include în raportul prevăzut la alineatul (2) o evaluare a impactului social al prezentului regulament în sectorul maritim, inclusiv asupra forței sale de muncă.

- (4) Atunci când își pregătește raportul menționat la alineatul (2), Comisia ia în considerare măsura în care punerea în aplicare a prezentului regulament și-a îndeplinit obiectivele și măsura în care a afectat competitivitatea sectorului maritim. În raportul respectiv, Comisia ia în considerare, de asemenea, interacțiunea prezentului regulament cu alte acte juridice relevante ale Uniunii și identifică toate dispozițiile care ar putea fi actualizate și simplificate, precum și acțiunile și măsurile care au fost sau ar putea fi luate pentru a reduce presiunea costurilor totale asupra sectorului maritim. Ca parte a analizei Comisiei privind eficiența prezentului regulament, raportul include, de asemenea, o evaluare a sarcinii pe care prezentul regulament o impune societăților.

Comisia analizează, după caz, dacă raportul respectiv trebuie însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament, având în vedere concluziile raportului menționat la primul paragraf.

- (5) În cazul adoptării de către OMI a unui standard global privind combustibilii cu emisii de GES sau a unor limite ale intensității globale a GES generate de energia utilizată la bordul navelor, Comisia prezintă fără întârziere un raport Parlamentului European și Consiliului. În raportul respectiv, Comisia examinează măsura globală respectivă din punctul de vedere al nivelului de ambiție, ținând seama de obiectivele Acordului de la Paris și de integritatea sa de mediu generală. Comisia examinează, de asemenea, orice aspect legat de posibila articulare sau aliniere a prezentului regulament cu măsura globală respectivă, inclusiv necesitatea de a evita dubla reglementare a emisiilor de GES generate de transportul maritim la nivelul Uniunii, precum și la nivel internațional.

După caz, raportul respectiv poate fi însoțit de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament, în concordanță cu angajamentele Uniunii privind emisiile de GES la nivelul întregii economii și cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunilor Uniunii în domeniul climei.

- (6) Comisia monitorizează punerea în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește transportul maritim, în special pentru a detecta tentativele de evaziune, astfel încât să prevină astfel de comportamente într-un stadiu incipient, inclusiv în ceea ce privește regiunile ultraperiferice.

Rezultatele monitorizării se reflectă în raportul care trebuie întocmit o dată la doi ani, menționat la articolul 3gg alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE.

Articolul 31

Modificări aduse Directivei 2009/16/CE

La lista prevăzută în anexa IV la Directiva 2009/16/CE se adaugă următorul punct:

- „51. Documentul de conformitate FuelEU emis în temeiul Regulamentului (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului^{*,†}.

* Regulamentul (UE) 2023/... al Parlamentului European și al Consiliului din ... privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L ...).”

† JO: a se introduce în text numărul regulamentului conținut în prezentul document [PE-CONS 26/23 - 2021/0210(COD)] și a se introduce numărul, data și referința de publicare ale regulamentului respectiv în nota de subsol corespunzătoare.

Articolul 32
Intrare în vigoare

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

Se aplică începând cu 1 ianuarie 2025, cu excepția articolelor 8 și 9, care se aplică începând cu 31 august 2024.

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

Adoptat la ...,

Pentru Parlamentul European
Președinta

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXA I

Metodologia de stabilire a intensității gazelor cu efect de seră
generate de energia utilizată la bord de către o navă

În scopul calculării intensității GES generate de energia utilizată la bord de către o navă, se aplică următoarea formulă, denumită ecuația (1):

Intensitatea GES $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{echivalent}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{vânt}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Ecuația (1)	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{CO}_2\text{echivalent } \text{WtT},i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_2\text{echivalent } \text{electricitate},k}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } \sum_j^m \text{motor } M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{alunecare } j} \right) \times \left(\text{CO}_2\text{echivalent},\text{TtW},i,j \right) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{alunecare } j} \times \text{CO}_2\text{echivalent } \text{TtW},\text{alunecare},i,j \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
$f_{\text{vânt}}$	Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt

În sensul ecuației (1), definiții termeni și diferitele notații utilizate sunt prezentate în tabelul următor:

Termen	Explicație
i	Indicele corespunzător tipurilor de combustibil furnizat navei în perioada de raportare
j	Indicele corespunzător unităților de consum al combustibilului de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile de consum al combustibilului luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e), cazanele, pilele de combustie și incineratoarele de deșeuri
k	Indicele corespunzător punctelor de racordare la OPS
n	Numărul total de tipuri de combustibil furnizat navei în perioada de raportare
c	Numărul total de puncte de racordare la OPS
m	Numărul total de unități de consum al combustibilului
$M_{i,j}$	Masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [gFuel]
E_k	Energia electrică furnizată navei per punct de racordare la OPS k [MJ]
$CO_{2echivalent\ WtT, i}$	Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibilul i [$gCO_{2echivalent}/MJ$]
$CO_{2echivalent\ electricitate, k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană per punct de racordare la OPS k [$gCO_{2echivalent}/MJ$]
LCV_i	Putere calorifică netă a combustibilului i [$MJ/gFuel$]
RWD_i	În cazul în care combustibilul este de origine nebiologică, se poate aplica un factor de recompensare de 2 începând cu 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2033. În celelalte cazuri $RWD_i = 1$.
$C_{alunecare\ j}$	Coeficientul combustibilului nears exprimat ca procent din masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [%] $C_{alunecare}$ include emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare

Termen	Explicație
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4,i,j}},$ $C_{fN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWi,j}$	Emisiile de CO₂ echivalent TtW generate de combustibilul ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gCO₂echivalent/gFuel] $CO_{2echivalent,TtWi,j} = \left(C_{fCO_{2j}} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_{4,j}} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Ecuția (2)
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4,i,j}},$ $C_{sfN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWalunecare}$	Emisiile de CO₂ echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de consum al combustibilului j [gCO₂echivalent/gFuel] $CO_{2echivalent,TtWalunecare,i,j} = \left(C_{sfCO_{2,j}} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_{4,j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Unde: $C_{sf CO_2}$, și $C_{sf N_2O}$, = 0. $C_{sfCH_{4j}} = 1$.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ GWP_{N_2O}	Potențialul de încălzire globală pentru CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O pentru o perioadă de peste 100 de ani, care sunt definite în Directiva (UE) 2018/2001, anexa V partea C punctul 4

În sensul prezentului regulament, termenul $\sum_k^c E_k \times CO_{2echivalent_{electricitate,k}}$ din numărătorul ecuației (1) este stabilit la valoarea zero.

Metoda pentru determinarea $[M_i]$

Masa de combustibil $[M_i]$ se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul (UE) 2015/757 pentru călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de societate.

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES WtT

Emisiile WtT se determină pe baza metodologiei cuprinse în prezenta anexă, astfel cum se prevede în ecuația (1).

Valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2echivalent_{WtT,i}}$) sunt incluse în anexa II.

În cazul combustibililor fosili, se utilizează numai valorile implicite specificate în anexa II.

Valorile reale pot fi utilizate cu condiția ca acestea să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisie în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001 pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat sau, după caz, în conformitate cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii pentru piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în aplicarea articolului 10 alineatul (4) din prezentul regulament.

Documentul privind operațiunea de buncheraj al combustibilului (BDN)

În conformitate cu reglementările existente din anexa VI la MARPOL, BDN este obligatorie, iar informațiile care trebuie incluse în BDN sunt specificate.

În sensul prezentului regulament:

1. BDN care includ alți combustibili decât combustibilii fosili utilizați la bord, se completează cu următoarele informații referitoare la acești combustibili:
 - puterea calorică netă (LCV) [MJ/g],
 - pentru biocombustibili, valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001, anexa V partea C și anexa VI partea B [gCO₂echivalent/MJ] și dovezile aferente privind conformitatea cu normele stabilite în directiva respectivă pentru acești combustibili, identificând filiera de producție a combustibililor,
 - pentru alți combustibili decât combustibilii fosili și biocombustibilii, factorul de emisie de GES WtT [gCO₂echivalent/MJ] și certificatul aferent care identifică filiera de producție a combustibililor.

2. [În cazul amestecului de produse, informațiile cerute de prezentul regulament se furnizează pentru fiecare produs].

Nota de livrare cu privire la energia electrică (EDN)

În sensul prezentului regulament, EDN relevante cu privire la energia electrică livrată navei conțin cel puțin următoarele informații:

1. furnizorul: denumire, adresă, număr de telefon, adresă de e-mail, reprezentant
2. nava beneficiară: numărul OMI (MMSI), denumirea navei, tipul navei, pavilionul, reprezentantul navei
3. portul: denumire, amplasament (LOCODE), terminal/dană
4. punct de racordare la OPS: detalii privind punctul de racordare
5. timpul de racordare OPS: data/ora începerii/finalizării
6. energia furnizată: fracția de putere alocată punctului de alimentare (dacă este cazul) [kW], consumul de energie electrică (kWh) pentru perioada de facturare, informații privind puterea la vârf (dacă sunt disponibile)
7. contorizare

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES TtW

Emisiile de TtW se determină pe baza metodologiei cuprinse în prezenta anexă, astfel cum se prevede în ecuația (1) și în ecuația (2)

Valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2echivalent,TtW,j}$) sunt incluse în anexa II.

În conformitate cu planul său de monitorizare menționat la articolul 8 și în urma evaluării de către verficator, o societate poate utiliza și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO_2 echivalent sau încercările în laborator, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului, în aplicarea articolului 10 alineatul (5).

Metoda de determinare a emisiilor fugitive și generate de efectul de alunecare TtW

Emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a unității de ardere sau care nu este consumat de unitatea de consum al combustibilului deoarece acestea nu sunt arse, sunt evacuate sau scurse din sistem. În sensul prezentului regulament, emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare sunt luate în considerare ca procent din masa combustibilului utilizat de unitatea de consum al combustibilului. Valorile implicite sunt cuprinse în anexa II.

Metode de determinare a factorilor de recompensare legați de propulsia asistată de vânt

În cazul în care propulsia asistată de vânt este instalată la bord, se poate aplica un factor de recompensare, determinat după cum urmează:

Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt - VÂNT ($f_{\text{vânt}}$)	$\frac{P_{\text{vânt}}}{P_{\text{Prop}}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Unde:

- $P_{\text{vânt}}$ este puterea efectivă disponibilă a sistemelor de propulsie asistate de vânt și corespunde $f_{\text{eff}} * P_{\text{eff}}$ astfel cum este calculată în conformitate cu orientările din 2021 privind tratamentul tehnologiilor inovatoare în materie de eficiență energetică pentru calcularea și verificarea indicelui eficienței energetice de proiectare (EEDI) și a indicelui existent al eficienței energetice a navelor (EEXI) obținute (MEPC.1/Circ.896);

- P_{Prop} este puterea de propulsie a navei și corespunde P_{ME} astfel cum este definit în Orientările din 2018 privind metoda de calcul al EEDI obținut pentru navele noi [Rezoluția MEPC.364(79) a OMI] și în Orientările din 2021 privind metoda de calcul al EEXI [Rezoluția OMI MEPC.333 (76)]. În cazul în care este instalat (sunt instalate) un motor (motoare) cu arbore, $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI(i),arbore}}$.

Indicele intensității GES generate de nave se calculează prin înmulțirea rezultatului ecuației (1) cu factorul de recompensare.

ANEXA II

Factorii de emisie implicați

Factorii de emisie implicați din tabelul de mai jos se utilizează pentru determinarea indicelui intensității GES menționat în anexa I la prezentul regulament, cu excepția cazului în care societățile se abat de la respectivii factori de emisie implicați în aplicarea articolului 10 alineatele (4) și (5) din prezentul regulament.

În tabelul de mai jos:

- TBM este abrevierea pentru „To Be Measured” („Urmează să fie măsurat”)
- N/A înseamnă „Not Available” („Indisponibil”)
- Liniuța înseamnă că nu se aplică
- E se stabilește în conformitate cu metodologiile prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001, în anexa V partea C și în anexa VI partea B.

În cazul în care într-o celulă se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu articolul 10, se utilizează cea mai mare valoare implicită a clasei de combustibil din aceeași coloană.

În cazul în care, pentru o anumită clasă de combustibil, în toate celulele din aceeași coloană se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu articolul 10, se utilizează valoarea implicită a filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile. Prezenta regulă nu se aplică coloanei 9, în cazul în care TBM sau N/A se referă la valori care nu sunt disponibile pentru consumatorii de combustibil. În cazul în care nu există nicio valoare implicită, ar trebui utilizată o valoare certificată în conformitate cu articolul 10 alineatul (5).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Clasa de combustibil	Denumirea filierei	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO ₂ echivalent Wt [$\frac{\text{gCO}_2\text{echivalent}}{\text{MJ}}$]	Clasa unității de consum al combustibilului	C _{f CO₂} [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _{f CH₄} [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _{f N₂O} [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{alunecare} Exprimat sub formă de % din masa carburantului utilizat de motor
Combustibili fosili	HFO ISO 8217 sortimentele RME până la RMK	0,0405	13,5	Toate motoarele cu ardere internă	3,114	0,00005	0,00018	-
	LFO ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD	0,041	13,2	Toate motoarele cu ardere internă	3,151	0,00005	0,00018	-
	MDO MGO ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	0,0427	14,4	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Combustibili fosili	GNL	0,0491	18,5	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (turație redusă cu dublă alimentare)				0,2
				LBSI				2,6 ¹
	GPL	0,046	7,8	Toate motoarele cu ardere internă	3,030 butan 3 000 propan	TBM	TBM	N/A
	H2 (gaze naturale)	0,12	132	Pile de combustie	0	0	-	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
	NH3 (gaze naturale)	0,0186	121	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol (gaz natural)	0,0199	31,3	Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-

¹ Cifra extrasă din cel de al patrulea studiu OMI privind gazele cu efect de seră: al patrulea studiu OMI privind GES 2020 – Raport complet și anexe.pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Biocombustibili	Filierele de producție a etanolului prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001	Valoarea stabilită în anexa III la Directiva (UE) 2018/2001	$E - \frac{C_{\text{fCO}_2}}{\text{LCV}}$	Toate motoarele cu ardere internă	1,913	TBM	TBM	-
	Biomotorină Filierele de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			Toate motoarele cu ardere internă	2,834	TBM	TBM	-
	Ulei vegetal hidrotratat (HVO) Filierele de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-
	Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (Bio-GNL) Filierele de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2
				LBSI				2,6
	Filierele de producție a biometanolului prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-
	Alte filiere de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Biocombustibili	Bio-H2 Filierile de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001	Valoarea stabilită în anexa III la Directiva (UE) 2018/2001	N/A	Pile de combustie	0	0	0	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
Combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO) - e-combustibili	e-motorină	0,0427	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	1,375	0,00005	0,00018	-
	e-GNL	0,0491	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2
				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Pile de combustie	0	0	0	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	e-GPL	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Altele	Energie electrică	-	MIXUL ENERGETIC AL UE	Alimentarea cu energie electrică de la mal (OPS)	-	-	-	-

În coloana 1 se specifică clasa de combustibili, și anume combustibili fosili, biocombustibili lichizi, biocombustibili gazoși și e-combustibili.

În coloana 2 se specifică denumirea sau filierele combustibililor relevanți din cadrul clasei.

Coloana 3 include puterea calorică netă a combustibililor în [MJ/g]. Pentru biocombustibilii lichizi, valorile conținutului energetic în funcție de greutate (putere calorică netă, MJ/kg) stabilite în anexa III la Directiva (UE) 2018/2001 se convertesc în MJ/g și se utilizează.

Coloana 4 include factorii de emisie de GES WtT în [gCO₂echivalent/MJ].

- (a) Pentru biocombustibilii lichizi, valorile implicite se calculează utilizând valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în anexa V partea C la Directiva (UE) 2018/2001 pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în anexa VI, partea B, la directiva respectivă pentru bio-GNL, precum și pe baza valorilor implicite pentru biocombustibilul specific utilizat drept combustibil pentru transport și pentru filiera de producție a acestuia, stabilite în anexa V, părțile D și E, la directiva respectivă pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în anexa VI, partea D, la directiva respectivă, pentru bio-GNL. Cu toate acestea, valorile lui E trebuie ajustate prin scăderea raportului dintre valorile cuprinse în coloana 6 (c_{f_CO2}) și în coloana 3 (LCV). Acest lucru este necesar în temeiul prezentului regulament, care separă calculele WtT și TtW, pentru a evita dubla contabilizare a emisiilor;

- (b) Pentru RFNBO și alți combustibili care nu sunt menționați la litera (a) și care trebuie luați în considerare în scopul menționat la articolul 4 alineatul (1) din prezentul regulament, valorile implicite trebuie calculate fie utilizând metodologia din actul delegat menționat la articolul 28 alineatul (5) din Directiva (UE) 2018/2001, fie, dacă este cazul, o metodologie similară, dacă este definită în temeiul unui act juridic al Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în temeiul articolului 10 alineatele (1) și (2) din prezentul regulament.

În coloana 5 se specifică principalele tipuri/clase de unități de consum al combustibilului, cum ar fi motoare cu ardere internă (ICE) Diesel sau Otto în 2 sau 4 timpi, motoare cu ardere săracă și aprindere prin scânteie (Lean-burn spark ignited - LBSI), pile de combustie etc.

Coloana 6 conține factorul de emisie C_f pentru CO_2 în $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$. Se utilizează valorile factorilor de emisie specificate în Regulamentul (UE) 2015/757. Pentru toți combustibilii care nu sunt incluși în Regulamentul (UE) 2015/757, sunt specificate în tabel valorile implicite.

Coloana 7 conține factorul de emisie C_f pentru metan în $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$. Pentru combustibilii GNL, C_f pentru metan este stabilit la valoarea zero.

Coloana 8 include factorul de emisie C_f pentru protoxid de azot în $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$.

În coloana 9 se specifică partea din combustibil pierdută ca măsură a emisiilor fugitive și generate de efectul de alunecare ($C_{\text{alunecare}}$) exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat de unitatea specifică de consum al combustibilului. Pentru combustibili precum GNL pentru care există emisii fugitive și generate de efectul de alunecare, cantitatea de emisii fugitive și generate de efectul de alunecare, astfel cum este prezentată în tabel, este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat (coloana 9). Valorile pentru $C_{\text{alunecare}}$ din tabel se calculează la 50 % din sarcina maximă a motorului.

ANEXA III

Cerințe generale pentru tehnologiile cu emisii zero

Următorul tabel neexhaustiv identifică tipurile de tehnologii, precum și cerințele generale privind exploatarea lor, astfel încât acestea să fie considerate tehnologii cu emisii zero în sensul articolului 3 punctul (7).

Tipuri de tehnologie	Cerințe generale de funcționare
Pile de combustie	Energia furnizată de pilele de combustie de la bord cu un combustibil sau cu un sistem care garantează că, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, nu eliberează în atmosferă niciuna dintre emisiile menționate la articolul 3 punctul 7
Stocarea energiei electrice la bord	Energia electrică furnizată de sistemele de stocare a energiei electrice de la bord încărcate anterior prin: – generarea de energie electrică la bord pe mare – încărcarea bateriei de la țărm – schimb de baterii
Generarea de energie electrică la bord din energie eoliană și solară	Energie electrică furnizată de surse regenerabile de energie la bord, care fie alimentează direct rețeaua navei, fie încarcă dispozitivul intermediar de stocare a energiei electrice la bord

Energia electrică furnizată de tehnologiile de la bord care nu sunt specificate în acest tabel și care ating nivelul de emisii zero, în sensul articolului 3 punctul (7), poate fi adăugată la acest tabel prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 6 alineatul (6).

Îndeplinirea cerințelor generale indicate mai sus și la articolul 6 alineatul (6) pentru alte tehnologii, precum și a criteriilor detaliate de acceptare specificate în actele de punere în aplicare menționate la articolul 6 alineatul (7) trebuie dovedită prin documentația relevantă.

ANEXA IV

Formule de calcul al bilanțului de conformitate și al penalităților FuelEU prevăzute la articolul 23 alineatul (2)

A. Formule de calcul al bilanțului de conformitate al navei

- (a) În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO_2 echivalent] =	$(\text{GHGIE}_{\text{vizată}} - \text{GHGIE}_{\text{reală}}) \times [\sum_i^{\text{fuel}} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k]$
---	---

Unde:

$\text{gCO}_{2\text{echivalent}}$	Grame de CO_2 echivalent
$\text{GHGIE}_{\text{vizată}}$	Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2)
$\text{GHGIE}_{\text{reală}}$	Media anuală a intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

Pentru orice navă cu clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă, societatea poate solicita, până la 31 decembrie 2034, excluderea consumului suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață.

Pentru orice navă cu clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă, societatea poate solicita excluderea consumului suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale navei.

Pentru ambele cazuri în care consumul suplimentar de energie este exclus, pentru calcularea bilanțului de conformitate de mai sus, valorile M_i se înlocuiesc cu masa ajustată a combustibilului M_{iA} definită în anexa V, iar valoarea $GHGIE_{reală}$ care trebuie utilizată pentru calcularea bilanțului de conformitate se recalculează cu valorile corespunzătoare ale M_{iA} .

- (b) În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO prevăzut la articolul 5 alineatul (3), se aplică următoarea formulă:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left(0,02 \times \left(\sum_i^{n \text{ fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$
--------------------	---

Unde:

CB_{RFNBO}	Bilanțul de conformitate în MJ al obiectivului secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3)
$\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Suma anuală a energiei utilizate din RFNBO și/sau din combustibili care asigură reduceri echivalente ale emisiilor de GES menționate la articolul 5

B. Formula de calcul al penalităților FuelEU prevăzute la articolul 23 alineatul (2)

Cuantumul penalităților FuelEU prevăzute la articolul 23 alineatul (2) se calculează după cum urmează:

- (a) Penalitatea FuelEU în ceea ce privește bilanțul de conformitate pentru intensitatea GES a navei în conformitate cu articolul 4 alineatul (2)

PenalitateaFuelEU =	$\frac{ \text{Bilanțul de conformitate} }{\text{GHGIE}_{\text{reală}} \times 41000} \times 2400$
---------------------	--

1.	Penalitatea FuelEU	2.	Este în EUR
3.	Bilanțul de conformitate	4.	Este valoarea absolută a bilanțului de conformitate
5.	41000	6.	Este 1 tonă metrică de VLSFO, ceea ce este echivalent cu 41 000 MJ
7.	2400	8.	Este cuantumul care trebuie plătit în EUR per tonă metrică echivalentă de VLSFO

- (b) Penalitatea FuelEU în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO în conformitate cu articolul 5 alineatul (3)

În cazul în care $CB_{RFNBO} > 0$, cuantumul penalității FuelEU, astfel cum este menționată la articolul 23 alineatul (2), se calculează după cum urmează:

Penalitatea FuelEU (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
------------------------------	---------------------------------------

9.	Penalitatea FuelEU	10.	Este în EUR
11.	CB_{RFNBO}	12.	Este valoarea bilanțului de conformitate pentru RFNBO
13.	D_p	14.	Diferența de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili compatibili cu instalația navelor
15.	41000	16.	Este 1 tonă metrică de VLSFO, ceea ce este echivalent cu 41 000 MJ

ANEXA V

Calcularea masei ajustate a combustibilului pentru navigarea în condiții de gheață

Prezenta anexă descrie modul de calcul al:

- consumului suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave cu clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă
- consumului suplimentar de energie de către o navă cu clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă din cauza navigării în condiții de gheață
- masei ajustate $[M_i A]$ după deducerea energiei suplimentare, alocată fiecărui combustibil i

Energia suplimentară ca urmare a clasei de gheață

Consumul suplimentar de energie în virtutea caracteristicilor tehnice ale unei nave cu clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă se calculează după cum urmează:

$$E_{\text{suplimentară datorată clasei de gheață}} = 0,05 \times (E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}})$$

Unde:

$E_{\text{călătorii, total}}$ reprezintă energia totală consumată pentru toate călătoriile și;

$E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}}$ reprezintă consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață.

Energia totală consumată pentru toate călătoriile se calculează după cum urmează:

$$E_{\text{călătorii, total}} = \sum M_{i, \text{călătorii, total}} \times LCV_i$$

Unde:

$M_{i, \text{călătorii, total}}$ reprezintă masa de combustibil i consumat pentru toate călătoriile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și;

LCV_i reprezintă puterea calorifică netă a combustibilului i.

Energia suplimentară datorată navigării în condiții de gheață

Consumul suplimentar de energie de către o navă cu clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează:

$$E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}} = E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{călătorii, ape deschise}} - E_{\text{călătorii, condiții de gheață, ajustată}}$$

Unde:

$E_{\text{călătorii,ape deschise}}$ reprezintă energia consumată în timpul călătoriilor în ape deschise și;

$E_{\text{călătorii,condiții de gheață,ajustată}}$ reprezintă energia ajustată consumată în condiții de gheață.

$E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}}$ nu poate fi mai mare decât $1,3 \times E_{\text{călătorii,ape deschise}}$

Energia consumată pentru călătoriile care includ numai navigare în ape deschise se calculează după cum urmează:

$$E_{\text{călătorii,ape deschise}} = E_{\text{călătorii,total}} - E_{\text{călătorii,condiții de gheață}}$$

Unde:

$E_{\text{călătorii,condiții de gheață}}$ reprezintă energia consumată pentru navigarea în condiții de gheață, calculată după cum urmează:

$$E_{\text{călătorii,condiții de gheață}} = \sum M_{i,\text{călătorii,condiții de gheață}} \times LCV_i$$

Unde:

$M_{i,\text{călătorii,condiții de gheață}}$ reprezintă masa combustibilului i consumat pentru navigarea în condiții de gheață, în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament.

Consumul ajustat de energie datorat navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează:

$$E_{\text{călătorii, condiții de gheață, ajustată}} = D_{\text{condiții de gheață}} \times \frac{E}{D_{\text{ape deschise}}}$$

Unde:

$D_{\text{condiții de gheață}}$ reprezintă distanța totală parcursă navigând în condiții de gheață care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

$\frac{E}{D_{\text{ape deschise}}}$ este consumul de energie aferent distanței parcurse în ape deschise, calculat după cum urmează:

$$\frac{E}{D_{\text{ape deschise}}} = \frac{(E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{călătorii, condiții de gheață}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{condiții de gheață}})}$$

Unde:

$E_{\text{călătorii, condiții de gheață}}$ reprezintă consumul de energie atunci când se navighează în condiții de gheață și

D_{total} este distanța agregată anuală parcursă care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Energia totală suplimentară aferentă gheții datorată clasei de gheață și navigării în condiții de gheață

$$E_{\text{suplimentară gheață}} = E_{\text{suplimentară datorată clasei de gheață}} + E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}}$$

Masa ajustată [$M_{i,A}$]

Societatea alocă cantitatea suplimentară totală de energie aferentă gheții $E_{i \text{ suplimentară gheață}}$ pentru diferiții combustibili i utilizați în cursul anului, în următoarele condiții:

$$\sum E_{i \text{ suplimentară gheață}} = E_{\text{suplimentară gheață}}$$

Pentru fiecare combustibil i ,

$$E_{i,\text{suplimentară gheață}} \leq M_i \times LCV_i$$

Masa ajustată a combustibilului [$M_{i,A}$] se calculează după cum urmează:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i,\text{suplimentară gheață}}}{LCV_i}$$
