COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Propunere de

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Reprezentând aproximativ 75 % din volumul comerțului exterior al UE și 31 % din volumul comerțului intern al UE, transportul maritim este o componentă esențială a sistemului de transport al Europei și joacă un rol esențial în economia europeană. În fiecare an, aproximativ 400 de milioane de pasageri se îmbarcă sau debarcă în porturile din UE, dintre care aproximativ 14 milioane pe nave de croazieră. Transportul maritim joacă un rol important în garantarea conectivității insulelor și a regiunilor maritime periferice cu restul pieței unice[1]. Conexiunile eficiente de transport maritim sunt esențiale pentru mobilitatea cetățenilor din UE, pentru regiunile în curs de dezvoltare ale UE și pentru economia UE în ansamblu.

Sectorul transportului maritim funcționează într-un mediu caracterizat de piețe deschise și de concurență internațională. Serviciile de transport maritim în interiorul UE sunt deschise tuturor proprietarilor de nave din UE, iar serviciile de transport maritim între statele membre ale UE și între statele membre ale UE și țările terțe (țări din afara UE) pot fi furnizate de operatori de toate naționalitățile. Existența unor condiții de concurență echitabile pentru operatorii de nave și societățile de transport maritim este esențială pentru buna funcționare a pieței transportului maritim din UE.

În septembrie 2020, Comisia a adoptat o propunere de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030[2] și de plasare a Uniunii pe o traiectorie responsabilă pentru a deveni neutră din punct de vedere climatic până în 2050. Pentru a se obține neutralitatea climatică, este necesară o reducere cu 90 % a emisiilor din transporturi până în 2050. Toate modurile de transport, inclusiv transportul maritim, vor trebui să contribuie la eforturile de reducere a emisiilor.

Realizarea unor reduceri semnificative ale emisiilor de CO_2 generate de transportul maritim internațional necesită utilizarea atât a unei energii mai reduse (creșterea eficienței energetice), cât și a unor tipuri de energie mai curate (utilizând combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon). În comunicarea referitoare la Planul privind obiectivul climatic pentru 2030[3] se explică faptul că: *„Atât sectorul aviației, cât și cel maritim vor trebui să își intensifice eforturile de îmbunătățire a eficienței aeronavelor, a navelor și a operațiunilor acestora, precum și să intensifice utilizarea combustibililor obținuți din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon produse în mod durabil. Acest lucru va fi evaluat mai în detaliu în contextul inițiativei ReFuelEU în domeniul aviației și al inițiativei FuelEU în domeniul maritim, care au ca scop intensificarea producției și a utilizării de combustibili alternativi durabili pentru aceste sectoare. Dezvoltarea și implementarea tehnologiei necesare trebuie să aibă loc deja până în 2030, în pregătirea unei schimbări mult mai rapide după anul respectiv.”*

În funcție de scenariile de politică evaluate în cadru Planului privind obiectivul climatic pentru 2030 și în sprijinul Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon trebuie să reprezinte, în 2030, între 6 % și 9 % din mixul de combustibili pentru transportul maritim internațional și

---

1 EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020 (Transportul în UE în cifre, publicația statistică de buzunar 2020)https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_ro.

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

între 86 % și 88 % până în 2050, pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor de reducere a emisiilor de GES la nivelul întregii economii a UE[4].

În Planul privind obiectivul climatic pentru 2030 se specifică faptul că ponderea energiei din surse regenerabile în sectorul transporturilor trebuie să crească prin dezvoltarea electrificării, a biocombustibililor avansați și a altor combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, ca parte a unei abordări holistice și integrate, și că acei combustibili sintetici pe bază de hidrogen vor fi esențiali pentru decarbonizare, în special în sectorul aviației și în cel maritim.

Impulsul pentru sectorul transportului maritim de a utiliza combustibili mai ecologici este prezent, de asemenea, la nivel internațional. În 2018, Organizația Maritimă Internațională (OMI) a adoptat strategia sa inițială privind reducerea emisiilor de GES provenite de la nave. Pe lista măsurilor candidate pe termen scurt identificate, OMI include promovarea utilizării combustibililor alternativi cu emisii scăzute de carbon și a celor cu emisii zero de carbon și alimentarea cu energie electrică de la mal.

În prezent, mixul de combustibili din sectorul maritim se bazează în întregime pe combustibilii fosili. Acest lucru poate fi explicat prin stimulentele insuficiente oferite operatorilor pentru reducerea emisiilor și prin lipsa în acest sector a unor alternative tehnologice mature, accesibile ca preț și utilizabile la nivel mondial la combustibilii fosili. O serie de disfuncționalități ale pieței cauzează și intensifică parțial aceste probleme. Printre acestea se numără:

– interdependențele dintre oferta, distribuția și cererea de combustibili;

– lipsa de informații cu privire la viitoarele cerințe de reglementare;

– o durată lungă de viață a activelor (nave și infrastructura de buncheraj).

Inițiativa FuelEU Maritime propune un cadru de reglementare comun la nivelul UE pentru a crește ponderea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în mixul de combustibili utilizați în transportul maritim internațional, fără a crea bariere în calea pieței unice.

Considerațiile privind posibilele obstacole în calea pieței unice, denaturarea concurenței între operatori și deturnarea rutelor comerciale sunt deosebit de relevante pentru cerințele în materie de combustibili, deoarece costurile combustibililor reprezintă o pondere substanțială în totalul costurilor suportate de operatorii de nave. Ponderea costurilor combustibililor în totalul costurilor de exploatare a navelor poate varia de la aproximativ 35 % din navlosirea unui petrolier de mici dimensiuni la aproximativ 53 % pentru navele container/navele destinate transportului de mărfuri în vrac. Prin urmare, variațiile prețurilor combustibililor marini pot avea un impact semnificativ asupra performanței economice a operatorilor de nave.

În același timp, diferența de preț dintre combustibilii marini convenționali de origine fosilă și combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon rămâne ridicată. Pentru a menține competitivitatea și pentru a orienta sectorul către tranziția energetică pe care trebuie să o realizeze în mod inevitabil, sunt necesare obligații clare și uniforme privind utilizarea de către nave a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon.

[4] Scenariul care evaluează o combinație de măsuri de tarifare a carbonului și de reglementare (așa-numitul MIX) prevede o pondere de 7,5 % pentru 2030 și de 86 % până în 2050.

Se preconizează că o mai mare previzibilitate a cadrului de reglementare va stimula dezvoltarea tehnologică și producția de combustibili și va ajuta sectorul să deblocheze situația tip „cauză-efect” între cererea și oferta de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon. Sunt necesare obligații clare și uniforme privind utilizarea energiei de către nave pentru a atenua riscul relocării emisiilor de carbon la care transportul maritim este predispus ca urmare a naturii sale internaționale și a posibilității de a transporta combustibili în afara UE. Având în vedere dimensiunea transfrontalieră și globală a transportului maritim, se preferă un regulament maritim comun în detrimentul unui cadru juridic, care să impună statelor membre ale UE să transpună legislația UE în dreptul intern. Acesta din urmă ar putea conduce la un mozaic de măsuri naționale cu cerințe și obiective diferite.

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

Inițiativa FuelEU Maritime face parte din „pachetul de măsuri” menit să reducă emisiile generate de transportul maritim, menținând în același timp condiții de concurență echitabile. Această inițiativă este pe deplin coerentă cu alte măsuri prezentate în cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55” și se bazează pe instrumentele de politică existente, cum ar fi Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului[5], care instituie un sistem de monitorizare, raportare și verificare (MRV) a emisiilor de CO_2 la nivelul UE, și pe alte informații relevante provenite de la navele de mari dimensiuni care utilizează porturile din UE.

Se consideră necesară adoptarea unui pachet de măsuri în vederea remedierii disfuncționalităților diverse și distincte ale pieței care împiedică aplicarea unor măsuri de reducere a emisiilor în sectorul maritim. Pe lângă inițiativa FuelEU Maritime, care vizează creșterea cererii de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, Comisia propune extinderea sistemului european de comercializare a certificatelor de emisii (ETS)[6] la sectorul maritim și revizuirea Directivei privind impozitarea energiei (ETD)[7]. Aceste două inițiative trebuie să asigure reduceri rentabile ale emisiilor în acest sector, iar prețul transportului trebuie să reflecte impactul pe care acest sector îl are asupra mediului, sănătății și securității energetice.

În plus, pachetul de măsuri va include revizuirea altor directive, inclusiv:

– Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFID)[8]; și

– Directiva privind energia din surse regenerabile (RED II)[9].

Pe lângă aceste acte legislative revizuite, Comisia va aborda necesitatea unor activități suplimentare de cercetare și inovare (C&I), în special prin intermediul parteneriatului programat în comun intitulat „Transport pe apă cu emisii zero”, propus de platforma tehnologică Waterborne în cadrul programului Orizont Europa[10]. De asemenea, Comisia va revizui Orientările privind ajutoarele de stat pentru protecția mediului și energie[11], în conformitate cu obiectivele de politică ale Pactului verde european, care trebuie să permită o

---

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

6 Directiva 2003/87/CE.

7 Directiva 2003/96/CE a Consiliului.

8 Directiva 2014/94/UE.

9 Directiva (UE) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/.

11 Comunicarea Comisiei (2014/C 200/01).

finanțare suficientă a transformării verzi a sectorului (inclusiv pentru instalarea infrastructurii de alimentare de pe țărm), evitând în același timp denaturarea concurenței.

După analizarea mai în detaliu a măsurilor propuse, s-a constatat că nu există în prezent niciun mecanism, nici la nivelul OMI, nici la nivelul UE, care să corecteze prezența externalităților negative (costurile indirecte ale emisiilor care nu sunt luate în considerare) în acest sector. Acest lucru îi împiedică pe operatori să ia în considerare, în alegerile lor operaționale și de investiții, costul social al activității lor în ceea ce privește schimbările climatice și poluarea atmosferică. Literatura economică indică mecanismele de stabilire a prețurilor ca fiind instrumentele alese pentru „internalizarea" costurilor externe. Principalele exemple ar fi o taxă stabilită la nivelul costurilor externe sau un instrument de „plafonare și comercializare", cum ar fi sistemul UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS), care stabilește o limită pentru emisiile globale și permite pieței să stabilească prețul adecvat al acestora. Ambele sunt descrise ca „măsuri bazate pe piață".

Totuși, deși comercializarea emisiilor poate determina reduceri ale emisiilor de GES într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor și oferă un semnal de preț uniform care influențează deciziile operatorilor, ale investitorilor și ale consumatorilor, aceasta nu abordează într-un mod suficient toate barierele din calea aplicării unor soluții cu emisii scăzute și cu emisii zero.

Sunt necesare măsuri de politică suplimentare pentru a asigura menținerea unor condiții de concurență echitabile, eliminând în același timp obstacolele din calea investițiilor în tehnologii și infrastructuri energetice curate, reducând astfel costurile de reducere a emisiilor și completând acțiunea sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii. Acest lucru este deosebit de relevant pentru sprijinirea măsurilor de atenuare – cum ar fi utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul transportului maritim – care prezintă un potențial ridicat de reducere a emisiilor în viitor, dar care, în prezent, se confruntă cu costuri ridicate de reducere a emisiilor, precum și cu bariere specifice de pe piață.

Cu toate că extinderea sistemului EU ETS la sectorul maritim va stimula în continuare îmbunătățirea eficienței energetice și va reduce decalajul de preț dintre tehnologiile convenționale și tehnologiile cu emisii scăzute, capacitatea sa de a sprijini implementarea rapidă a tehnologiilor cu combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim depinde în mare măsură de nivelul real al prețurilor, care este puțin probabil să atingă niveluri suficiente în acest scop pe termen scurt și mediu.

În mod similar, legislația privind *aprovizionarea* cu combustibili (RED II) și *infrastructura* (AFID) nu a avut un impact semnificativ asupra utilizării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim și trebuie să fie completată de măsuri care pot crea o *cerere* de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon. În plus, revizuirea RED II nu ar putea să elimine riscul ridicat de buncheraj al combustibililor în afara UE pentru sectorul transportului maritim.

În prezent, nu există niciun cadru de reglementare la nivelul UE care să abordeze în mod specific utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim. Prezenta inițiativă urmărește să acopere această lacună prin creșterea cererii de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, menținând, în același timp, condiții de concurență echitabile și o piață a UE funcțională pentru combustibilii marini și transportul maritim.

- **Coerența cu alte domenii de politică a Uniunii**

Această inițiativă vizează creșterea gradului de utilizare a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim al UE, menținând, în același timp, condiții de concurență echitabile, atât pe mare, cât și la dană, și contribuie la realizarea obiectivelor UE și a celor internaționale în materie de climă și de mediu. Asigurarea unui mix de combustibili mai diversificat și a unui grad mai mare de penetrare a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon este esențială pentru asigurarea contribuției sectorului la ambiția europeană de neutralitate climatică până în 2050, astfel cum se prevede în Pactul verde european. În același timp, o abordare diferențiată a utilizării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în timpul navigației și în porturi este importantă pentru luarea în considerare a diferitelor implicații asupra poluării atmosferice, cu cerințe mai stricte pentru navele din porturi și cu punerea la dispoziție diferențiată a tehnologiilor (mai multe opțiuni pentru navele din porturi).

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temei juridic**

Prezenta inițiativă vizează menținerea unor niveluri ridicate de conectivitate și a competitivității industriei în sectorul maritim, sporind, în același timp, durabilitatea acestuia. Articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) împuternicește Uniunea să stabilească dispoziții corespunzătoare în domeniul transportului maritim.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Transportul maritim este, prin natura sa, un sector internațional. În Europa, aproximativ 75 % din călătoriile raportate în cadrul sistemului MRV se desfășoară în Spațiul Economic European (SEE) (și, prin urmare, acesta ar putea fi un indicator pentru traficul în interiorul UE) și doar aproximativ 9 % din trafic reprezintă călătoriile interne (între porturi din interiorul aceluiași stat membru al UE). Prin urmare, dimensiunea transfrontalieră a sectorului este esențială și necesită o acțiune coordonată la nivelul UE.

Fără o acțiune la nivelul UE, există riscul ca un mozaic de cerințe regionale sau naționale în statele membre ale UE să declanșeze dezvoltarea unor soluții tehnice care ar putea să nu fie neapărat compatibile între ele. Mai multe state membre ale UE elaborează deja strategii maritime naționale care includ abordări specifice privind emisiile generate de nave și, în special, utilizarea combustibililor alternativi[12] cu posibile efecte nedorite și denaturări ale pieței. Întrucât cauzele problemelor identificate în cadrul prezentei propuneri nu diferă fundamental de la un stat membru al UE la altul și având în vedere dimensiunea transfrontalieră a activităților din cadrul sectorului, aceste aspecte pot fi cel mai bine abordate la nivelul UE. O acțiune la nivelul UE poate, de asemenea, să inspire și să deschidă calea

[12] Acestea includ planuri naționale în curs de elaborare de către Țările de Jos, Suedia și Italia [sub forma „Guidelines for Energy and Environmental Planning Documents of the Port System Authorities" (Orientări privind documentele de planificare energetică și de mediu ale autorităților din cadrul sistemului portuar - DEASP)". Statele care nu sunt membre ale UE, precum Regatul Unit și Norvegia, și-au stabilit, de asemenea, propriile planuri. Este important ca acestea să fie menționate în acest sens, deoarece obiectivele lor pot afecta traficul maritim pe distanțe scurte către și dinspre UE.

pentru elaborarea unor măsuri viitoare de accelerare a adoptării combustibililor alternativi la nivel mondial[13].

Acțiunile anterioare ale UE privind aspectele legate de emisiile de GES au stimulat deja un răspuns corespunzător din partea OMI, în special adoptarea de către UE a Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de nave a condus, la scurt timp, la adoptarea de către OMI a unui sistem obligatoriu similar de colectare a datelor privind emisiile de GES. O abordare coordonată în cadrul OMI de către statele membre ale UE ca răspuns la evoluțiile în materie de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră a asigurat, mai recent, includerea unor măsuri obligatorii de eficiență energetică operațională printre măsurile pe termen scurt de reducere a emisiilor de GES adoptate de OMI. Formularea unui punct de vedere comun de către un grup considerabil de state membre ale OMI în cadrul forurilor OMI înseamnă că UE poate avea un impact semnificativ asupra direcției și rezultatelor discuțiilor din cadrul OMI.

- **Proporționalitate**

Punerea în aplicare a acestei inițiative la nivelul UE este necesară pentru a realiza economii semnificative în ceea ce privește adoptarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, precum și pentru a evita relocarea emisiilor de carbon și pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru operatorii care fac escală în porturile UE și pentru porturile din UE. De exemplu, obligațiile stabilite la nivel național cu privire la utilizarea combustibililor din surse regenerabile cu emisii scăzute de carbon ar putea redirecționa traficul către porturile concurente ale altor state membre și ar putea denatura concurența. În consecință, este necesară o armonizare la nivelul UE pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru toți actorii din sectorul maritim (în special pentru operatori, porturi și furnizorii de combustibili).

- **Alegerea instrumentului**

Evaluarea impactului a stabilit că sunt necesare măsuri obligatorii și de reglementare pentru realizarea obiectivelor. Un regulament reprezintă instrumentul cel mai adecvat pentru a asigura punerea în aplicare în comun a măsurilor avute în vedere, reducând în același timp riscul de denaturare în cadrul pieței unice, care ar putea rezulta din diferențele între modurile în care statele membre ale UE transpun cerințele în dreptul lor intern. Având în vedere că tranziția către combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon implică investiții semnificative din partea furnizorilor de combustibili, distribuția de combustibili și o impulsionare puternică și clară a cererii, este esențial ca acest cadru de reglementare să ofere un set unic, durabil și solid de norme pentru toți investitorii din întreaga Uniune. În special, este important să se evite crearea unui mozaic de măsuri diferite la nivel național. Acest lucru care s-ar putea întâmpla dacă normele respective ar fi puse în aplicare în temeiul unei directive transsectoriale.

Propunerea are un caracter foarte tehnic și există o mare probabilitate ca aceasta să necesite modificări periodice pentru a reflecta evoluțiile de natură tehnică și juridică. Pentru a veni în întâmpinarea acestui aspect, se planifică și o serie de măsuri de punere în aplicare. Acestea se vor axa în special pe specificațiile tehnice pentru implementarea cerințelor funcționale.

[13] Enumerate în prezent în Strategia inițială a OMI privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de nave printre măsurile propuse pe termen mediu, și anume măsurile care urmează să fie convenite de OMI pentru perioada cuprinsă între 2023 și 2030.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR PĂRȚILOR INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluările ex-post/verificările adecvării legislației existente**

Întrucât aceasta este o propunere nouă, nu au fost efectuate evaluări sau verificări ale adecvării.

- **Consultări cu părțile interesate**

Comisia a colaborat în mod activ cu părțile interesate și a desfășurat consultări cuprinzătoare pe parcursul procesului de evaluare a impactului. Punctele de vedere ale părților interesate au început să fie colectate ca răspuns la publicarea evaluării inițiale a impactului (martie și aprilie 2020). Au fost primite în total 81 de răspunsuri, care au contribuit la procesul de elaborare și la îmbunătățirea abordării, precum și la o mai bună identificare a barierelor care împiedică utilizarea în prezent a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim.

În cadrul procesului de elaborare a propunerii, celelalte activități de consultare au inclus:

– O consultare publică deschisă, organizată de Comisie în perioada 2 iulie-10 septembrie 2020. Au fost primite în total 136 de răspunsuri din partea unei varietăți de grupuri de părți interesate. Au fost primite răspunsuri din partea proprietarilor de nave și a administratorilor de nave (40), a producătorilor de energie și a furnizorilor cu combustibili (37), a operatorilor din sectorul transportului maritim pe distanțe scurte (25), a autorităților publice naționale (15), a organizațiilor interesate (14), a conducerii și administratorilor porturilor (13), a operatorilor terminalelor portuare sau a altor furnizori de servicii portuare (13), a cercetărilor și inovatorilor din mediul academic (12), a sectorului căilor navigabile interioare (11), a constructorilor de nave și a producătorilor de echipamente maritime (10), a autorităților publice regionale sau locale (9), a furnizorilor de servicii de logistică, a expeditorilor și a proprietarilor de mărfuri (9), a organismelor de standardizare tehnică și a societăților de clasificare (2), a investitorilor și a finanțatorilor (2) și a altor părți interesate (17)[14];

– O consultare specifică a părților interesate, organizată de consultantul responsabil cu studiul de sprijin pentru evaluarea impactului, care a avut loc în perioada 18 august-18 septembrie 2020 și care a vizat experți din cadrul Forumului european pentru un transport naval sustenabil (ESSF). În perioada 10 iulie-1 decembrie 2020, consultantul a realizat, de asemenea, o serie de interviuri cu părțile interesate, inclusiv cu reprezentanți ai industriei și cu autoritățile naționale;

– O masă rotundă a părților interesate, organizată de Comisie la 18 septembrie 2020 cu membrii Forumului european pentru un transport naval sustenabil[15] (ESSF) și ai Forumului european al porturilor[16] (EPF);

– Reuniuni periodice ale grupurilor de experți, în cadrul subgrupului ESSF privind energia electrică alternativă durabilă pentru transportul maritim.

---

14 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation_ro.

15 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=ro.

16 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=ro.

Informațiile furnizate de părțile interesate au fost esențiale pentru a permite Comisiei să îmbunătățească modul în care sunt concepute opțiunile de politică, precum și pentru a evalua impacturile economice, sociale și de mediu ale acestora, pentru a le compara și pentru a stabili opțiunea de politică care ar putea spori la maximum raportul beneficii-costuri pentru societate.

Consultările au arătat că există un consens între toate grupurile de părți interesate cu privire la importanța abordării adoptării combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, precum și cu privire la problemele specifice identificate în urma evaluării impactului.

Consultările au confirmat că toți cei cinci factori identificați în cadrul evaluării impactului propunerii sunt relevanți. Rezultatele sugerează că diferitele părți interesate sunt de acord că cele mai importante obstacole sunt reprezentate de costurile ridicate ale combustibililor și investițiilor, precum și de incertitudinea pentru investitori. În ceea ce privește obiectivele de politică, *„asigurarea unei mai mari certitudini cu privire la cerințele climatice și de mediu pentru navele aflate în exploatare”* pare a fi cel mai important obiectiv de politică în opinia părților interesate.

Toate grupurile de părți interesate și-au exprimat, de asemenea, preferința pentru o politică bazată pe obiective în detrimentul unei politici prescriptive, care este, de asemenea, în concordanță cu o altă cerință de politică exprimată de majoritatea părților interesate, și anume neutralitatea tehnologică. În ceea ce privește măsurile de politică, stabilirea unei căi clare de reglementare pentru decarbonizarea combustibilului marin actual a obținut cele mai mari punctaje din partea părților interesate. Cât privește domeniul de aplicare geografic, nu a existat nicio preferință evidentă în acest sens. În ceea ce privește măsurarea performanței de mediu și modul în care emisiile trebuie să fie incluse în cadrul de politici, majoritatea părților interesate preferă o abordare „well-to-wake” („de la sondă la siaj”), deoarece aceasta ia în considerare nu numai emisiile provenite din arderea combustibilului la bordul navei, ci și emisiile generate în amonte de producția, transportul și distribuția combustibililor. În ceea ce privește navele aflate la dană, cerințele privind utilizarea de surse de alimentare cu energie electrică de la mal sunt considerate relevante și necesare pentru îndeplinirea obiectivelor de decarbonizare de către majoritatea părților interesate.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern a efectuat un studiu în sprijinul evaluării impactului care stă la baza propunerii. Acest studiu a fost lansat în iulie 2020 și a fost finalizat în martie 2021. Studiul a oferit informații valoroase serviciilor Comisiei, în special în ceea ce privește elaborarea opțiunilor de politică, evaluarea anumitor impacturi preconizate și colectarea punctelor de vedere ale părților interesate direct afectate. Serviciile Comisiei s-au bazat, de asemenea, pe sprijinul Agenției Europene pentru Siguranța Maritimă (EMSA) în ceea ce privește aspectele de natură tehnică ale prezentei inițiative.

- **Evaluarea impactului**

Măsurile de politică incluse în prezenta propunere sunt informate prin intermediul rezultatelor unei evaluări a impactului. Studiul de impact [SWD(2021)635] a primit un aviz favorabil din partea Comitetului de control normativ al Comisiei [SEC(2021)562]. În avizul său, comitetul a oferit o serie de recomandări cu privire la prezentarea argumentelor în cadrul studiului de impact. Aceste recomandări au fost abordate; anexa 1 la studiul de impact oferă un rezumat al modului în care au fost abordate respectivele recomandări.

În cadrul evaluării impactului au fost luate în considerare trei opțiuni de politică pentru atingerea obiectivelor identificate. Toate aceste trei opțiuni prezintă două caracteristici principale:

(1) natura normativă care oferă securitate juridică; și

(2) accentul pus pe aspectele legate de cerere în vederea stimulării producției și a adoptării combustibililor din resurse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, precum și a abordării situației de „cauză-efect” și a evitării relocării emisiilor de carbon.

Opțiunile de politică au oferit modalități diferite de formulare a obligațiilor și s-au diferențiat în special în ceea ce privește abordarea aleasă cu privire la alegerea tehnologiei și modul în care se realizează performanța necesară.

Opțiunea de politică 1 este concepută ca o abordare prescriptivă, care impune utilizarea unei ponderi din anumiți combustibili/anumite tipuri de combustibili. Aceasta implică o selectare a tehnologiilor de către autoritatea de reglementare. Ambele opțiuni de politică 2 și 3 sunt abordări bazate pe obiective, care implică respectarea unei limite maxime anuale a intensității emisiilor de GES generate de energia utilizată la bord, lăsând alegerea tehnologiei la latitudinea operatorilor de pe piață. În plus, opțiunea de politică 3 include, de asemenea, mecanisme de recompensare a operatorilor cu niveluri scăzute ale intensității pentru a încuraja dezvoltarea unor tehnologii mai avansate, cu emisii zero (cumularea și multiplicatori pentru tehnologiile cu emisii zero), care să reducă atât emisiile de poluanții atmosferici, cât și emisiile de gaze cu efect de seră. Toate opțiunile prevăd obligația ca navele cele mai poluante din porturi (nave container și nave de pasageri) să utilizeze surse de alimentare cu energie electrică de la mal (sau tehnologii echivalente cu emisii zero).

În urma evaluării, opțiunea de politică 3 este identificată ca fiind opțiunea preferată, deoarece asigură cel mai bun echilibru între obiective și costurile generale de punere în aplicare. Aceasta nu numai că răspunde nevoilor de flexibilitate, care au fost subliniate de către părțile interesate pe parcursul activităților de consultare (în special de către operatori și porturi), dar reduce, de asemenea, riscul de blocaj tehnologic [și stimulează adoptarea din timp a celor mai avansate tehnologii].

Creșterea gradului de penetrare a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în mixul de combustibili maritimi se va traduce printr-o reducere semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră și a emisiilor de poluanți atmosferici. Economiile aferente în ceea ce privește costurile externe au fost estimate la 10 miliarde EUR pentru poluarea atmosferică și la 138,6 miliarde EUR pentru schimbările climatice, în raport cu scenariul de referință, fiind exprimate ca valoare actualizată pentru perioada 2021-2050. Acestea au fost calculate în cadrul evaluării impactului pe baza gradului preconizat și modelat de penetrare a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon. Se preconizează că operatorii navelor vor realiza economii de ordinul a 2,3 miliarde EUR datorită costurilor de exploatare reduse (întreținere, echipaj etc.). Această reducere va fi determinată de o activitate de transport maritim oarecum mai scăzută în raport cu scenariul de referință. Un impact suplimentar semnificativ a vizat utilizarea combustibililor avansați și a tehnologiilor de propulsie avansate și, indirect, impactul pe care îl au acestea asupra inovării. Se preconizează că inițiativa va stimula penetrarea în cadrul flotei a navelor alimentate cu pilă de combustie (18,9 %), precum și a navelor cu propulsie electrică (5,4 %) până în 2050 (în comparație cu lipsa de penetrare a acestor tehnologii în scenariul de referință).

Costul principal rezultat din intervenția propusă este suportat de operatorii navelor și se ridică la 89,7 miliarde EUR. Acesta rezultă din creșterea costurilor de investiție (25,8 miliarde EUR) și a costurilor combustibililor (63,9 miliarde EUR). Costurile indirecte pentru porturi vor fi legate de punerea la dispoziție a infrastructurii de buncheraj necesare și sunt estimate la 5,7 miliarde EUR. Costurile administrative pentru operatorii de nave sunt estimate la 521,7 milioane EUR și rezultă din costurile aferente colectării de date, prezentării și verificării planurilor de conformitate și a raportului anual privind energia, cooperării pe parcursul auditurilor și al inspecțiilor, precum și instruirii echipajului. A fost identificată o sumă suplimentară de 1,8 milioane EUR pentru stabilirea de către porturi a unor orientări în scopul garantării manipulării în condiții de siguranță a combustibililor din resurse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon. Costurile specifice aferente certificării combustibililor nu au putut fi cuantificate. Se preconizează o limitare a costurilor cu asigurarea respectării normelor pentru autoritățile publice (1,5 milioane EUR), acestea vizând furnizarea instrumentelor informatice de raportare necesare. Prin urmare, opțiunea preferată oferă beneficii nete în valoare de 58,4 miliarde EUR în orizontul de timp al inițiativei.

- **Drepturi fundamentale**

Propunerea nu are implicații asupra protejării drepturilor fundamentale.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Opțiunea preferată va avea implicații bugetare pentru Comisie. Costurile preconizate pentru serviciile informatice și pentru dezvoltarea de sisteme informatice se ridică la 0,5 milioane EUR. Acestea se bazează pe costul aferent sistemului THETIS-MRV și pe experiența în ceea ce privește modulele THETIS-EU existente care sprijină diverse acte legislative ale UE, respectivele costuri de dezvoltare informatică fiind estimate la 300 000 EUR. Opțiunea de politică preferată ar necesita, de asemenea, o funcționalitate suplimentară pentru a sprijini gruparea navelor în scopul asigurării conformității. Costul aferent acestui instrument suplimentar este estimat la 200 000 EUR. Opțiunile de dezvoltare și achiziții în materie de tehnologia informației vor face obiectul aprobării prealabile de către Consiliul pentru tehnologia informației și securitate cibernetică al Comisiei Europene.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și măsuri de monitorizare, evaluare și raportare**

Comisia va urmări progresul, impactul și rezultatele acestei propuneri printr-un set de mecanisme de monitorizare/evaluare. Comisia va măsura progresele înregistrate în direcția îndeplinirii obiectivelor specifice ale propunerii, în special prin intermediul datelor colectate anual în cadrul sistemului UE de monitorizare, raportare și evaluare (MRV).

Solicitările de informații (rapoarte, răspunsuri la sondaje) vor fi echilibrate cu atenție, astfel încât să se evite impunerea unei sarcini suplimentare părților interesate prin crearea de noi cereri de raportare disproporționate.

La cinci ani de la data punerii în aplicare a propunerii juridice, Comisia va evalua normele pentru a verifica dacă obiectivele inițiativei au fost atinse. Evaluarea va informa viitoarele procese decizionale în scopul de a asigura ajustările necesare pentru atingerea obiectivelor stabilite.

- **Explicație detaliată cu privire la dispozițiile specifice ale propunerii**

Articolul 1 descrie obiectul propunerii de regulament, care stabilește norme privind reducerea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor care sosesc, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru al UE, promovarea dezvoltării armonioase și a utilizării consecvente a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în întreaga Uniune, fără a introduce bariere în calea pieței unice, și promovarea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim.

Articolul 2 stabilește domeniul de aplicare.

Articolul 3 cuprinde mai multe definiții.

Articolul 4 stabilește limita intensității anuale a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave.

Articolul 5 stabilește cerințele pentru utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal sau a unor soluții energetice cu emisii zero la dană pentru anumite tipuri de nave și enumeră posibilele excepții.

Articolul 6 stabilește principiile comune de monitorizare a conformității.

Articolul 7 stabilește elementele care trebuie incluse în planurile de monitorizare.

Articolul 8 enumeră situațiile în care planul de monitorizare trebuie modificat.

Articolul 9 stabilește principiile legate de certificarea biocombustibililor, a biogazului, a combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și a combustibililor pe bază de carbon reciclat.

Articolul 10 stabilește domeniul de aplicare al activităților de verificare care trebuie efectuate de verificatori.

Articolul 11 stabilește obligațiile și principiile generale pentru verificatori.

Articolul 12 stabilește principiile de bază care trebuie respectate în cursul procedurilor de verificare.

Articolul 13 stabilește normele privind acreditările verificatorilor pentru activitățile care urmează să fie desfășurate în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Articolul 14 definește parametrii pe care societățile trebuie să îi monitorizeze și să îi înregistreze pentru a-și demonstra conformitatea.

Articolul 15 stabilește sarcina verificatorilor în ceea ce privește informațiile furnizate de societăți.

Articolul 16 instituie baza de date privind conformitatea și stabilește principalii parametri pentru raportare.

Articolul 17 stabilește dispoziții privind flexibilitatea, care permit operatorilor să reporteze sau să împrumute, într-o anumită limită, un excedent de conformitate care să le permită să respecte normele de conformitate.

Articolul 18 stabilește principalele principii și proceduri pentru posibila cumulare a bilanțurilor de conformitate.

Articolul 19 stabilește condițiile de eliberare a unui certificat de conformitate FuelEU.

Articolul 20 stabilește penalitățile care trebuie aplicate în cazul unor neconformități.

Articolul 21 stabilește principiile de alocare a penalităților în scopul sprijinirii utilizării de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim.

Articolul 22 stabilește obligația ca navele să păstreze un certificat de conformitate FuelEU valabil.

Articolul 23 stabilește normele privind inspecțiile navelor.

Articolul 24 stabilește dreptul de a revizui deciziile care afectează societățile.

Articolul 25 prevede desemnarea autorităților competente responsabile cu aplicarea și asigurarea respectării prezentului regulament.

Articolul 26 stabilește condițiile care conferă Comisiei competențe delegate în temeiul prezentului regulament.

Articolul 27 stabilește procedura comitetului pentru exercitarea de către Comisie a competenței de a adopta acte de punere în aplicare.

Articolul 28 prevede obligația Comisiei de a prezenta Parlamentului European și Consiliului, cel puțin la fiecare cinci ani, un raport privind aplicarea prezentului regulament.

Articolul 29 modifică anexa IV la Directiva 2009/16/CE pentru a adăuga certificatul de conformitate FuelEU.

Articolul 30 stabilește data intrării în vigoare și a punerii în aplicare a prezentului regulament.

Anexa I definește formulele și metodologia de stabilire a intensității medii anuale a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave.

Anexa II prezintă lista valorilor implicite care pot fi utilizate pentru determinarea factorilor de emisie utilizați în formula descrisă în anexa I.

Anexa III conține lista tehnologiilor cu emisii zero care pot fi utilizate ca alternativă pentru racordarea la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal la dană, precum și criterii specifice pentru utilizarea acestora.

Anexa IV definește elementele minime ale certificatelor care urmează să fie emise de organul de administrare al portului în cazurile în care navele nu pot utiliza sursele de alimentare cu energie electrică de la mal din motive justificate.

Anexa V definește formulele de stabilire a bilanțului de conformitate al navei și a penalității în caz de neconformitate.

2021/0210 (COD)

Propunere de

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

(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 European[17],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[18],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Transportul maritim reprezintă aproximativ 75 % din comerțul exterior al UE și 31 % din comerțul intern al UE în ceea ce privește volumul. În același timp, traficul naval înspre sau dinspre porturile din Spațiul Economic European reprezintă aproximativ 11 % din totalul emisiilor de CO_2 din UE generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO_2 din UE. În fiecare an, aproximativ 400 de milioane de pasageri se îmbarcă sau debarcă în porturile din statele membre, dintre care aproximativ 14 milioane pe nave de croazieră. Prin urmare, transportul maritim este o componentă esențială a sistemului de transport european și joacă un rol esențial pentru economia europeană. 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 nave sau porturile în raport cu concurenții din sectorul transportului maritim sau din alte sectoare ale transporturilor. La rândul său, acest lucru poate duce la o pierdere a competitivității sectorului transportului maritim și la o pierdere a conectivității pentru cetățeni și întreprinderi.

(2) Pentru a consolida angajamentul în materie de climă asumat de Uniune în temeiul Acordului de la Paris și pentru a stabili măsurile care trebuie luate pentru a realiza

[17] JO C , , p. .
[18] JO C , , p. .

neutralitatea climatică până în 2050, precum și pentru a transpune angajamentul politic într-o obligație juridică, Comisia a adoptat propunerea (modificată) de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1999 (Legea europeană a climei)[19], precum și Comunicarea intitulată „Stabilirea unui obiectiv mai ambițios în materie de climă pentru Europa în perspectiva anului 2030”[20]. Aceasta include, de asemenea, obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) cu cel puțin 55 % față de nivelurile din 1990 până în 2030. În consecință, sunt necesare diverse instrumente de politică complementare pentru a motiva utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon produși în mod durabil, incluși în sectorul transportului maritim. Dezvoltarea și implementarea tehnologiei necesare trebuie să aibă loc până în 2030, în pregătirea unei schimbări mult mai rapide după anul respectiv.

(3) În contextul tranziției la combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și la surse alternative de energie, este esențial să se asigure funcționarea corespunzătoare și concurența loială pe piața transportului maritim din UE în ceea ce privește combustibilii marini, care reprezintă o parte substanțială din costurile suportate de operatorii de nave. Diferențele dintre statele membre ale Uniunii 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. Acest lucru poate 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 operatorilor de nave care sosesc și pleacă din porturile aflate sub jurisdicția statelor membre. Prezentul regulament trebuie să stabilească măsuri pentru a se asigura că penetrarea combustibililor din surse regenerabile cu emisii scăzute de carbon pe piața combustibililor marini se desfășoară în condiții de concurență loială pe piața transportului maritim din UE.

(4) Pentru a avea un efect asupra tuturor activităților din sectorul transportului maritim, este oportun ca prezentul regulament să acopere o parte din călătoriile dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru către un alt port aflat sub jurisdicția unei țări terțe. Prin urmare, prezentul regulament trebuie 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 cantitate 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 la dană într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru. O astfel de acoperire a unei părți din cantitatea de energie utilizată de o navă pe parcursul călătoriilor sale între Uniune și țările terțe asigură eficacitatea prezentului regulament, inclusiv prin creșterea impactului pozitiv al unui astfel de cadru asupra mediului. În același timp, un astfel de cadru limitează

[19] COM(2020) 563 final.
[20] COM(2020) 562 final.

riscul de escale evazive în port și riscul delocalizării activităților de transbordare în afara Uniunii. Pentru a asigura buna funcționare a traficului maritim, condiții de concurență echitabile între operatorii de transport maritim și între porturi și pentru a evita denaturări ale pieței interne, toate călătoriile înspre și dinspre porturile aflate sub jurisdicția statelor membre, precum și staționarea navelor în respectivele porturi trebuie să facă obiectul unor norme uniforme care să fie incluse în prezentul regulament.

(5) Normele prevăzute în prezentul regulament trebuie să se aplice în mod nediscriminatoriu tuturor navelor, indiferent de pavilionul acestora. Din motive de coerență cu normele Uniunii și cu cele internaționale în domeniul transportului maritim, prezentul regulament nu trebuie să se aplice navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.

(6) Persoana sau organizația responsabilă pentru respectarea prezentului regulament trebuie să fie societatea de transport maritim, definită ca fiind proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navă nudă, 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. Această definiție se bazează pe definiția termenului „societate” de la articolul 3 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului[21] și este conformă cu sistemul global de colectare a datelor instituit în 2016 de Organizația Maritimă Internațională (OMI). În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, societatea de transport maritim ar putea, prin intermediul unui acord contractual, să tragă la răspundere entitatea care este direct responsabilă pentru deciziile care afectează intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată de navă pentru costurile de conformare în temeiul prezentului regulament. Această entitate ar fi, în mod normal, entitatea care este responsabilă pentru alegerea combustibilului, a rutei și a vitezei navei.

(7) Pentru a limita sarcina administrativă, în special cea a operatorilor mai mici, prezentul regulament nu trebuie să se aplice navelor de lemn cu construcție primitivă și navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice și trebuie să vizeze navele cu un tonaj brut mai mare de 5 000 de tone. Deși aceste din urmă nave reprezintă doar aproximativ 55 % din totalul navelor care fac escală în porturi în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului, acestea sunt responsabile pentru 90 % din emisiile de carbon (CO_2) generate de sectorul maritim.

(8) 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 european abordează deja parțial producția de combustibili prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului[22] și distribuția de combustibili prin Directiva 2014/94/UE a

---

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

22 Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile (JO L 328, 21.12.2001, p. 82).

Parlamentului European și a Consiliului[23], este necesar și un instrument care să stabilească niveluri din ce în ce mai ridicate ale cererii de combustibili marini din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon.

(9) Deși instrumente precum tarifarea 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 marini din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie, cum ar fi energia eoliană sau energia electrică.

(10) Intervenția politicilor pentru stimularea cererii de combustibili marini din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon trebuie să se bazeze pe obiective și să respecte principiul neutralității tehnologice. În consecință, trebuie stabilite limite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor, fără a se stipula utilizarea unui anumit combustibil sau a unei anumite tehnologii.

(11) Trebuie promovate dezvoltarea și utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, cu un potențial ridicat de durabilitate, de maturitate comercială și de inovare și 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 marini 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 marini durabili produși din materiile prime enumerate în părțile A și B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001, precum și combustibilii marini sintetici trebuie să fie eligibili. În special, combustibilii marini durabili produși din materiile prime enumerate în partea B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001 sunt esențiali, fiind, în prezent, cea mai matură tehnologie din punct de vedere comercial pentru decarbonizarea transportului maritim pe termen scurt.

(12) 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 hrană 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 gaze cu efect de seră 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 gaze cu efect de seră generate de schimbarea indirectă a destinației terenurilor nu poate fi determinat fără echivoc, cu nivelul de precizie necesar pentru stabilirea factorilor de emisie

[23] 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).

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 gaze cu efect de seră legate de schimbarea indirectă a destinației terenurilor – care poate să anuleze parțial sau integral reducerile de emisii de gaze cu efect de seră generate de biocombustibilii, biolichidele sau combustibilii din biomasă – schimbarea indirectă a destinației terenurilor prezintă riscuri pentru biodiversitate. Acest risc este deosebit de grav dacă este corelat cu o potențială expansiune importantă a producției determinată de o creștere semnificativă a cererii. În consecință, nu trebuie să se promoveze combustibilii pe bază de culturi alimentare și furajere. Directiva (UE) 2018/2001 limitează deja și stabilește un plafon pentru contribuția acestor biocombustibili, biolichide și 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 gaze cu efect de seră și preocupările mai mari legate de durabilitate.

(13) Totuși, această abordare trebuie să fie mai strictă în sectorul maritim. Sectorul 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 marini utilizați în prezent sunt fosili. Prin urmare, neeligibilitatea combustibililor pe bază de culturi alimentare și furajere în temeiul 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 gaze cu efect de seră 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.

(14) Intervalele lungi de timp asociate dezvoltării și introducerii de combustibili și de soluții energetice noi în transportul maritim 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 cadru de reglementare clar și stabil pe termen lung 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 trebuie să definească limite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor până în 2050. Aceste limite trebuie să devină mai ambițioase în timp pentru a reflecta dezvoltarea preconizată a tehnologiei și creșterea producției de combustibili marini din surse regenerabile și cu emisii reduse de carbon.

(15) Prezentul regulament trebuie să stabilească metodologia și formula care trebuie să se aplice pentru calcularea intensității medii anuale a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave. Această formulă trebuie să se bazeze pe consumul de combustibil raportat de nave și să ia în considerare factorii de emisie

relevanți ai acestor combustibili. Utilizarea de surse alternative de energie, cum ar fi energia eoliană sau energia electrică, trebuie, de asemenea, să se reflecte în metodologie.

(16) Pentru a oferi o imagine completă a performanței de mediu a diferitelor surse de energie, performanța în materie de emisii de GES a combustibililor trebuie 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.

(17) Performanța „de la sondă la siaj” a combustibililor marini din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon trebuie să fie stabilită prin utilizarea unor factori de emisie impliciți sau reali și certificați care să acopere emisiile „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj”. Cu toate acestea, performanța combustibililor fosili trebuie evaluată numai prin utilizarea factorilor de emisie impliciți, astfel cum se prevede în prezentul regulament.

(18) Este necesară o abordare cuprinzătoare cu privire la toate emisiile de GES cele mai relevante (CO_2, CH_4 și N_2O) 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 trebuie, prin urmare, să fie exprimată în „CO_2 echivalent”.

(19) Utilizarea surselor regenerabile de energie și a propulsiei alternative, cum ar fi energia eoliană și energia solară, reduce semnificativ intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră 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 trebuie să împiedice recunoașterea lor în consumul global de energie al navei prin aproximări ale contribuției lor la bilanțul energetic al navei.

(20) Poluarea atmosferică produsă de nave (oxizi de sulf, oxizi de azot și particule în suspensie) la dană reprezintă o preocupare majoră pentru zonele de coastă și orașele portuare. Prin urmare, trebuie impuse obligații specifice și stricte pentru a reduce emisiile la dană provenite de la navele care utilizează energia motoarelor lor în timpul staționării în port. Conform datelor colectate în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 în 2018, navele de pasageri și navele container sunt categoriile de nave care produc cea mai mare cantitate de emisii per navă aflată la dană. În consecință, emisiile provenite de la aceste categorii de nave trebuie abordate în mod prioritar.

(21) Utilizarea de surse de alimentare cu energie electrică de la mal reduce poluarea atmosferică produsă de nave, precum și cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim. Sursele de alimentare cu energie electrică de la mal reprezintă surse de energie din ce în ce mai curată, aflate la dispoziția navelor la dană, având în vedere ponderea tot mai mare a energiei din surse regenerabile în mixul energetic al UE. Cu toate că numai dispoziția privind punctele de racordare la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal este reglementată de Directiva 2014/94/UE (Directiva privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi), cererea și, prin urmare, introducerea acestei tehnologii sunt în continuare limitate. Prin urmare, trebuie stabilite norme specifice pentru a autoriza utilizarea de surse de alimentare cu energie electrică de la mal de către navele cele mai poluante.

(22) Pe lângă sursele de alimentare cu energie electrică de la mal, alte tehnologii ar putea oferi beneficii echivalente pentru mediu în porturi. Dacă se demonstrează că utilizarea unei tehnologii alternative este echivalentă cu utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal, o navă trebuie exceptată de la obligativitatea utilizării acestor surse.

(23) De asemenea, trebuie să fie prevăzute exceptări de la obligativitatea utilizării surselor de alimentare cu energie electrică de la mal din mai multe motive obiective, iar acestea trebuie să fie certificate de organul de administrare al portului de escală și să fie limitate la escalele neprogramate din motive de siguranță sau de salvare de vieți omenești pe mare, pentru staționări de scurtă durată ale navelor la dană pentru o perioadă mai mică de două ore, acesta reprezentând timpul minim necesar pentru racordare și pentru utilizarea generatoarelor de energie de la bord în situații de urgență.

(24) Excepțiile în caz de indisponibilitate sau incompatibilitate a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal trebuie limitate după scurgerea unei perioade suficiente care să le permită navelor și operatorilor portuari să facă investițiile necesare, pentru a oferi stimulentele necesare pentru investițiile respective și pentru a evita concurența neloială. Începând din 2035, operatorii de nave trebuie să își planifice cu atenție escalele în port pentru a se asigura că își pot desfășura activitățile fără a emite poluanți atmosferici și gaze cu efect de seră la dană și fără a compromite mediul în zonele de coastă și în orașele portuare. Se menține un număr limitat de excepții în caz de indisponibilitate sau incompatibilitate a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal, pentru a oferi posibilitatea unor modificări ocazionale de ultim moment ale orarelor de escală în porturi și ale escalelor în porturi cu echipamente incompatibile.

(25) Prezentul regulament trebuie să instituie un sistem solid de monitorizare, raportare și verificare pentru a monitoriza respectarea dispozițiilor acestuia. Un astfel de sistem trebuie să se aplice în mod nediscriminatoriu tuturor navelor și să solicite verificarea de către o parte terță pentru a asigura acuratețea datelor transmise în cadrul acestui sistem. Pentru a facilita atingerea obiectivului prezentului regulament, datele deja raportate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757 trebuie utilizate, dacă este necesar, pentru verificarea respectării prezentului regulament, pentru a limita sarcina administrativă impusă societăților, verificatorilor și autorităților maritime.

(26) Societățile trebuie 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 de asistență eoliene, cu scopul de a demonstra respectarea limitei intensității gazelor cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, prevăzută în prezentul regulament. Pentru a facilita îndeplinirea acestor obligații de monitorizare și raportare și a procesului de verificare de către verificatori, în mod similar cu Regulamentul (UE) 2015/757, societățile trebuie să documenteze metoda de monitorizare avută în vedere și să furnizeze detalii suplimentare privind aplicarea normelor prevăzute în prezentul regulament într-un plan de monitorizare. Planul de monitorizare, precum și modificările ulterioare aduse acestuia, dacă este cazul, trebuie transmise verificatorului.

(27) Certificarea 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 trebuie efectuată prin intermediul unei proceduri transparente și nediscriminatorii. În vederea facilitării certificării și a

limitării sarcinii administrative, certificarea biocombustibililor, a biogazului, a combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și a combustibililor pe bază de carbon reciclat trebuie să se bazeze pe normele stabilite prin Directiva (UE) 2018/2001. Această abordare a certificării trebuie să se aplice, de asemenea, combustibililor buncherați în afara Uniunii, care trebuie 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 directiva menționată sau de acest cadru nou, această abatere trebuie să se producă numai atunci când valorile pot fi certificate de unul dintre sistemele voluntare recunoscute în temeiul Directivei (UE) 2018/2001 (pentru valorile „de la sondă la rezervor") sau prin încercări de laborator sau prin măsurători directe ale emisiilor („de la rezervor la siaj").

(28) Verificarea efectuată de către verificatorii acreditați trebuie să asigure acuratețea și exhaustivitatea monitorizării și raportării de către societăți, precum și respectarea prezentului regulament. Pentru a se asigura imparțialitatea, verificatorii trebuie să fie entități juridice independente și competente și trebuie să fie acreditați de organismele naționale de acreditare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului[24].

(29) Pe baza datelor și informațiilor monitorizate și raportate de către societăți, verificatorii trebuie să calculeze și să stabilească intensitatea medie anuală a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave și echilibrul navei în raport cu limita, inclusiv orice excedent sau deficit de conformitate, precum și respectarea cerințelor de utilizare a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal la dană. Verificatorul trebuie 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 regulamentului menționat. Respectivele informații trebuie apoi raportate Comisiei de către societatea în cauză.

(30) Comisia trebuie să creeze și să asigure funcționarea unei baze de date electronice în care să fie înregistrată performanța fiecărei nave și să asigure conformitatea acesteia cu prezentul regulament. Pentru a facilita raportarea și a limita sarcina administrativă pentru societăți, verificatori și alți utilizatori, această bază de date electronică trebuie să se bazeze pe modulul THETIS-MRV existent și să ia în considerare posibilitatea de a reutiliza informațiile și datele colectate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757.

(31) Respectarea prezentului regulament ar 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 trebuie 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 trebuie să fie eligibilă pentru dispoziții similare în materie de flexibilitate.

[24] 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).

(32) Pentru a evita blocajul tehnologic și pentru a sprijini în continuare utilizarea celor mai performante soluții, societățile trebuie să aibă posibilitatea de a grupa performanțele diferitelor nave și de a utiliza posibila supraperformanță a unei nave pentru a compensa performanțele nesatisfăcătoare ale unei alte nave. 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 trebuie să rămână opțională și să facă obiectul acordului societăților în cauză.

(33) La bordul navelor trebuie păstrat un document de conformitate („certificat de conformitate FuelEU”) eliberat de un verificator în conformitate cu procedurile prevăzute în prezentul regulament, ca dovadă a respectării limitelor intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave cu cerințele privind utilizarea la dană a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal. Verificatorii trebuie să informeze Comisia cu privire la emiterea acestor documente.

(34) Numărul de escale în port neconforme trebuie să fie determinat de către verificatori în conformitate cu un set de criterii clare și obiective, luând în considerare toate informațiile relevante, inclusiv timpul de staționare, cantitatea din fiecare tip de energie și energia consumată, precum și aplicarea oricăror condiții de excludere pentru fiecare escală în port din Uniune. Aceste informații trebuie puse la dispoziția verificatorilor de către societăți în scopul stabilirii conformității.

(35) Fără a aduce atingere posibilității de a respecta normele, prin intermediul dispozițiilor privind flexibilitatea și gruparea conformității, navele care nu respectă limitele intensității medii anuale a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bord fac obiectul unei penalități cu efect de descurajare. Penalitatea trebuie să fie proporțională cu gradul de neconformitate și să elimine orice avantaj economic al neconformității, menținând astfel condiții de concurență echitabile în sector. Aceasta trebuie 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 regulament.

(36) Penalitatea impusă pentru fiecare escală în port neconformă trebuie să fie proporțională cu costul utilizării energiei electrice și la un nivel suficient pentru a avea un efect descurajator pentru utilizarea de surse de energie mai poluante. Penalitatea trebuie să se bazeze pe puterea instalată la bordul navei, exprimată în megawați, înmulțită cu o penalitate fixă în EUR pe oră de staționare la dană. Din cauza lipsei unor cifre exacte privind costul furnizării de energie electrică de la mal în Uniune, această rată trebuie să se bazeze pe prețul mediu al energiei electrice la nivelul UE 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.

(37) Veniturile generate de plata penalităților trebuie 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 maritimi să își îndeplinească obiectivele climatice și de mediu. În acest scop, aceste venituri trebuie alocate Fondului pentru inovare menționat la articolul 10a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE.

(38) Asigurarea respectării obligațiile prevăzute în prezentul regulament trebuie să se bazeze pe instrumente existente, mai exact pe cele instituite în temeiul Directivei 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului[25] și al Directivei 2009/21/CE a Parlamentului European și a Consiliului[26]. Documentul care confirmă că nava respectă cerințele prevăzute în prezentul regulament trebuie să fie adăugat pe lista certificatelor și a documentelor menționate în anexa IV la Directiva 2009/16/CE.

(39) 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 cuantumului penalităților și refuzul de a elibera un certificat de conformitate FuelEU, aceste societăți trebuie 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 fundamental la o cale de atac eficientă, consacrat la articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, deciziile luate de autoritățile competente și de organele de administrare ale portului în temeiul prezentului regulament trebuie să facă obiectul unui control jurisdicțional, efectuat în conformitate cu dreptul intern al statului membru în cauză.

(40) Pentru a menține condiții de concurență echitabile prin funcționarea eficientă a prezentului regulament, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene trebuie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea listei factorilor de emisie „de la sondă la siaj”, modificarea listei tehnologiilor cu emisii zero aplicabile sau a criteriilor pentru utilizarea acestora, stabilirea normelor privind efectuarea încercărilor de laborator și a măsurătorilor directe ale emisiilor, adaptarea factorului de penalizare, acreditarea verificatorilor, adaptarea factorului de penalizare și modalitățile de plată a penalităților. 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 privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. 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 însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(41) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, trebuie conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului[27]. Atunci când stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, formatele-cadru pentru planurile de monitorizare standardizate, inclusiv normele tehnice pentru aplicarea lor uniformă, Comisia trebuie să ia în considerare posibilitatea de a reutiliza informațiile și datele colectate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757.

---

25 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).

26 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).

27 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).

(42) Având în vedere dimensiunea internațională a sectorului maritim, este preferabilă o abordare globală pentru limitarea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată de nave, aceasta fiind considerată mai eficientă datorită domeniului său de aplicare mai larg. În acest context și pentru a facilita elaborarea de norme internaționale în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI), Comisia trebuie să facă schimb de informații relevante cu OMI și cu alte organisme internaționale relevante cu privire la punerea în aplicare a prezentului regulament și trebuie transmise observații relevante către OMI. În cazul în care se ajunge la un acord privind o platformă globală cu privire la chestiuni relevante pentru prezentul regulament, Comisia trebuie să revizuiască prezentul regulament în vederea alinierii acestuia, după caz, la normele internaționale.

(43) Utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie de către navele care sosesc, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru din Uniune nu este un obiectiv care 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 maritimi. Acest obiectiv 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 își desfășoare activitatea fără obstacole, îndeplinind în același timp obligațiile privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon. În consecință, Uniunea poate să adopte măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității definit la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului menționat,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectiv și scop

Prezentul regulament stabilește norme uniforme privind:

(a) limita 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) obligația de a utiliza surse de alimentare cu energie electrică de la mal sau tehnologii cu emisii zero în porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru,

pentru a spori nivelul de utilizare constantă a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie în întreaga Uniune, asigurând în același timp buna funcționare a traficului maritim și evitând denaturarea pieței interne.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică tuturor navelor cu un tonaj brut mai mare de 5 000 de tone, indiferent de pavilion, 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 și

(c) 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.

Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.

Articolul 3

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

(a) „emisii de gaze cu efect de seră” înseamnă eliberarea de carbon (CO_2), de metan (CH_4) și de protoxizi de azot (N_2O) în atmosferă;

(b) „biocombustibili” înseamnă biocombustibili, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001;

(c) „biogaz” înseamnă biogaz, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 28 din Directiva (UE) 2018/2001;

(d) „combustibili pe bază de carbon reciclat” înseamnă combustibili pe bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 35 din Directiva (UE) 2018/2001;

(e) „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile” înseamnă combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile, astfel cum sunt definiți la articolul 2 punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001;

(f) „culturi alimentare și furajere” înseamnă culturi alimentare și furajere, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 40 din Directiva (UE) 2018/2001;

(g) „tehnologie cu emisii zero” înseamnă o tehnologie care îndeplinește cerințele din anexa III și care nu implică eliberarea în atmosferă de către nave a următoarelor gaze cu efect de seră și poluanți atmosferici: dioxid de carbon (CO_2), metan (CH_4), protoxizi de azot (N_2O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie;

(h) „surse alternative de energie” înseamnă energie eoliană sau solară produsă la bord sau energie electrică de la mal;

(i) „port de escală” înseamnă un port de escală, astfel cum este definit la articolul 3 litera (b) din Regulamentul (UE) 2015/757;

(j) „călătorie” înseamnă o călătorie, astfel cum este definită la articolul 3 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/757;

(k) „societate” înseamnă o societate, astfel cum este definită la articolul 3 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/757;

(l) „tonaj brut” (GT) înseamnă tonajul brut, astfel cum este definit la articolul 3 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/757;

(m) „navă la dană” înseamnă o navă la dană, astfel cum este definită la articolul 3 litera (n) din Regulamentul (UE) 2015/757;

(n) „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;

(o) „intensitatea gazelor cu efect de seră generate de energia utilizată la bord” înseamnă cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră, exprimată în grame de CO_2 echivalent, stabilită pe baza metodei „de la sondă la siaj”, pe MJ de energie utilizată la bord;

(p) „metoda «de la sondă la siaj»” înseamnă o metodă de calculare a emisiilor care ia în considerare impactul asupra gazelor cu efect de seră al producției, transportului, distribuției și utilizării energiei la bord, inclusiv în timpul arderii;

(q) „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;

(r) „sursă de alimentare cu energie electrică de la mal” 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 la mal și de pe navă, atunci când acesta alimentează direct tabloul principal de distribuție al navei pentru alimentarea cu energie electrică a spațiilor de cazare, pentru acoperirea volumul de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;

(s) „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;

(t) „perioadă de raportare” înseamnă perioada de raportare, astfel cum este definită la articolul 3 litera (m) din Regulamentul (UE) 2015/757;

(u) „document de conformitate FuelEU” înseamnă un certificat 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;

(v) „navă de pasageri” înseamnă o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, inclusiv o navă de croazieră, o navă de pasageri de mare viteză sau o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți;

(w) „navă container” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;

(x) „escală în port neconformă” înseamnă o escală în port în cursul căreia nava nu îndeplinește cerința prevăzută la articolul 5 alineatul (1) și căreia nu i se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la articolul 5 alineatul (3);

(y) „filiera cel mai puțin favorabilă” înseamnă filiera de producție cu cea mai mare intensitate de emisii de carbon utilizată pentru oricare tip de combustibil;

(z) „CO_2 echivalent'" înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO_2, CH_4 și N_2O pe baza potențialului de încălzire globală, prin conversia cantităților de CH_4 și de N_2O în cantitatea echivalentă de carbon cu același potențial de încălzire globală;

(aa) „bilanț de conformitate" înseamnă gradul de depășire sau de nerespectare de către o navă a limitelor intensității medii anuale a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată în conformitate cu anexa V;

(bb) „excedent de conformitate" înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare pozitivă;

(cc) „deficit de conformitate" înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare negativă;

(dd) „bilanțul total de conformitate al grupului" înseamnă suma bilanțurilor de conformitate ale tuturor navelor incluse în grup.

(ee) „organ de administrare al portului" înseamnă orice organ public sau privat, astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului[28].

CAPITOLUL II

CERINȚE PRIVIND ENERGIA UTILIZATĂ LA BORD DE CĂTRE NAVE

Articolul 4

Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave

1. Intensitatea medie anuală a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave în cursul unei perioade de raportare nu depășește limita stabilită la alineatul (2).

2. Limita menționată la alineatul (1) se calculează scăzând din valoarea de referință de [X grame de CO_2 echivalent per MJ]* următorul procentaj:

   – -2 % de la 1 ianuarie 2025;

   – -6 % de la 1 ianuarie 2030;

   – -13 % de la 1 ianuarie 2035;

   – -26 % de la 1 ianuarie 2040;

   – -59 % de la 1 ianuarie 2045;

   – -75 % de la 1 ianuarie 2050.

   [: valoarea de referință, care va fi calculată într-o etapă ulterioară a procedurii legislative, corespunde intensității medii a emisiilor de gaze cu efect de seră ale flotelor, generate de energia utilizată la bordul navelor în 2020, determinată pe baza datelor monitorizate și raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757 și*

[28] 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).

utilizând metodologia și valorile implicite prevăzute în anexa I la regulamentul respectiv.]

3. Intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave se calculează ca fiind cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră per unitate de energie, în conformitate cu metodologia specificată în anexa I.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 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 legislația Uniunii în domeniul energiei.

Articolul 5

Cerințe suplimentare privind consumul de energie cu emisii zero la dană

1. Începând cu 1 ianuarie 2030, o navă la dană dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru se conectează la o sursă de alimentare cu energie electrică de la mal și o utilizează pentru toate necesitățile de energie cât timp se află la dană.

2. Alineatul (1) se aplică:

   (a) navelor container;

   (b) navelor de pasageri.

3. Alineatul (1) nu se aplică navelor:

   (a) care se află la dană de mai puțin de două ore, perioadă calculată pe baza orei de plecare și a orei de sosire, monitorizate în conformitate cu articolul 14;

   (b) care utilizează tehnologii cu emisii zero, astfel cum se specifică în anexa III;

   (c) care trebuie să facă o escală neprogramată în port din motive de siguranță sau pentru salvarea unor vieți omenești pe mare;

   (d) care nu pot să se racordeze la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal din cauza absenței punctelor de racordare dintr-un port;

   (e) care nu pot să se racordeze la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal deoarece instalația terestră din port nu este compatibilă cu echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord;

   (f) care, 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, pentru mediu sau din alte motive de forță majoră.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica anexa III în vederea introducerii pe lista tehnologiilor cu emisii zero aplicabile a unor trimiteri la noile tehnologii sau a unor criterii de utilizare a acestora, în cazul în care aceste tehnologii noi sunt considerate echivalente cu tehnologiile enumerate în anexa respectivă, în contextul progreselor științifice și tehnice.

5. Organul de administrare al portului de escală stabilește dacă se aplică excepțiile prevăzute la alineatul (3) și dacă eliberează sau refuză eliberarea certificatului în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa IV.

6. Începând cu 1 ianuarie 2035, excepțiile enumerate la alineatul (3) literele (d) și (e) nu se pot aplica toate unei nave de mai mult de cinci ori în cursul unui an de raportare. O escală în port nu este luată în considerare în scopul respectării prezentei dispoziții în cazul în care societatea demonstrează că nu ar fi putut ști, în mod rezonabil, că nava nu va putea fi racordată din motivele menționate la alineatul (3) literele (d) și (e).

7. Situațiile de urgență care duc la necesitatea utilizării generatoarelor de la bord, menționate la alineatul (3) litera (f), sunt documentate și raportate de către navă organului de administrare al portului.

CAPITOLUL III

PRINCIPII COMUNE ȘI CERTIFICARE

Articolul 6

Principii comune de monitorizare și raportare

1. În conformitate cu articolele 7-9, 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 orice călătorie care începe sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.

2. Monitorizarea și raportarea trebuie să fie complete și să vizeze energia utilizată la bordul navelor, atât în timp ce navele se află pe mare, cât și în timp ce se află la dană. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.

3. Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. În acest scop, societățile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator. Societățile trebuie să creeze condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor care urmează a fi monitorizare și raportate.

4. Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, într-un mod transparent și exact, astfel încât verificatorul să poată determina intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor.

5. Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 9-7 și 14 din prezentul regulament, se utilizează, după caz, informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757.

Articolul 7

Plan de monitorizare

1. Până la 31 august 2024, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă dintre cele 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 verificatorului 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 OMI al navei, 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) o descriere a faptului că nava a instalat și certificat echipamente pentru a permite racordarea la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal, la o anumită tensiune și frecvență, inclusiv a treptelor de viteză specificate în standardele IEC/IEEE 80005-1 (tensiune înaltă) și IEC/IEEE 80005-3 (tensiune joasă), sau că dacă echipată cu surse alternative de energie sau cu tehnologie cu emisii zero, astfel cum se specifică în anexa III;

   (e) o descriere a sursei (surselor) de energie care urmează să fie utilizată (utilizate) la bord în timpul navigării și la dană pentru a respecta cerințele prevăzute la articolele 4 și 5;

   (f) 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, astfel cum se specifică în anexa III;

   (g) factorii de emisie „de la sondă la siaj” menționați în anexa II;

   (h) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea exhaustivității listei călătoriilor;

   (i) 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;

   (j) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea oricăror date conținute în planul de monitorizare pe parcursul perioadei de raportare;

   (k) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea datelor lipsă;

   (l) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor.

4. Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate bazate pe formate-cadru. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, aceste 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 27 alineatul (3).

Articolul 8

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.

2. Societățile modifică planul de monitorizare în oricare dintre următoarele situații:

   (a) dacă se schimbă societatea;

   (b) în cazul în care sunt utilizate sisteme noi de conversie a energiei, tipuri noi de energie, inclusiv surse alternative de energie sau o tehnologie cu emisii zero, astfel cum se specifică în anexa III;

   (c) dacă schimbarea disponibilității datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea datelor colectate;

   (d) dacă datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate s-au dovedit a fi incorecte;

   (e) dacă oricare parte a planului de monitorizare este identificată ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar verificatorul solicită societății să îl revizuiască.

3. Societățile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.

4. Modificările aduse planului de monitorizare menționat la alineatul (2) literele (b), (c) și (d) din prezentul articol fac obiectul unei evaluări de către verificator. În urma evaluării, verificatorul notifică societății în cauză dacă modificările respective sunt în conformitate cu articolul 6.

Articolul 9

Certificarea biocombustibililor, a biogazului, a combustibililor lichizi și gazoși de origine nebiologică produși din surse regenerabile și utilizați în transporturi și a combustibililor pe bază de carbon reciclat

1. În cazul în care biocombustibilii, biogazul, combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile 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) factorii de emisie ai emisiilor de gaze cu efect de seră asociate biocombustibililor și biogazului care respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilite la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001 se determină în conformitate cu metodologiile prevăzute în directiva respectivă;

   (b) factorii de emisie ai gazelor cu efect de seră asociate combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și combustibililor pe bază de carbon

reciclat care respectă pragurile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilite la articolul 27 alineatul (3) din Directiva (UE) 2018/2001 se determină în conformitate cu metodologiile prevăzute în directiva respectivă;

(c) se consideră că factorii de emisie ai biocombustibililor și biogazului care nu respectă dispozițiile de la litera (a) sau care sunt produși din culturi alimentare și furajeze sunt aceeași cu cei ai filierei combustibililor fosili cea mai puțin favorabilă pentru acest tip de combustibil;

(d) se consideră că factorii de emisie ai combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și ai combustibililor pe bază de carbon reciclat care nu respectă dispozițiile de la litera (b) sunt aceeași cu cei ai filierei combustibililor fosili cea mai puțin favorabilă pentru acest tip de combustibili.

2. Societățile furnizează date exacte și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de durabilitate ale biocombustibililor, ale biogazului, ale combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și ale combustibililor pe bază de carbon reciclat, verificate pe baza unui sistem recunoscut de Comisie în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001.

3. Societățile au dreptul să se abată de la valorile implicite stabilite pentru factorii de emisie „de la rezervor la siaj”, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări în laborator sau măsurători directe ale emisiilor. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea normelor privind efectuarea încercărilor de laborator și a măsurătorilor directe ale emisiilor.

CAPITOLUL IV

VERIFICARE ȘI ACREDITARE

Articolul 10

Activitățile de verificare

1. Verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la articolele 6-9. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, societatea respectivă își revizuiește planul de monitorizare în consecință și transmite planul revizuit pentru evaluarea finală de către verificator înainte de începerea perioadei de raportare. Societatea în cauză stabilește de comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizuiri. Calendarul respectiv nu poate depăși, în nici un caz, data la care începe perioada de raportare.

2. Verificatorul evaluează conformitatea informațiilor raportate cu cerințele prevăzute la articolele 9-6 și în anexele I, II și III înainte de a efectua operațiunile prevăzute la articolul 15 alineatul (2).

3. În cazul în care evaluarea de verificare identifică declarații incorecte sau neconformități în raport cu prezentul regulament, verificatorul informează în timp util societatea în cauză în legătură cu acest lucru. Societatea respectivă modifică în declarațiile incorecte sau remediază neconformitățile, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare.

Articolul 11

Obligații generale și principii pentru verificatori

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

2. Verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea 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;

   (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 unei surse de alimentare cu energie electrică de la mal sau prezența excepțiilor certificate în conformitate cu articolul 5 alineatul (5).

3. Evaluarea menționată la alineatul (2) se bazează pe următoarele considerente:

   (a) datele raportate sunt coerente, având în vedere datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;

   (b) datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor;

   (c) colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile; și

   (d) evidențele relevante ale navei sunt complete și consecvente.

Articolul 12

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. Dacă se constată abateri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.

2. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuind toate sursele de date și metodologiile utilizate de societate.

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. Societatea în cauză furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite să parcurgă procedurile de verificare. În timpul procesului de verificare,

verificatorul poate efectua controale pentru a determina fiabilitatea datelor și a informațiilor raportate.

Articolul 13

Acreditarea verificatorilor

1. Verificatorii sunt acreditați pentru activități care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

2. Dacă prezentul regulament nu prevede dispoziții specifice referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a verificatorilor. Metodele prevăzute în respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolele 10 și 11 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

CAPITOLUL V

ÎNREGISTRAREA, VERIFICAREA, RAPORTAREA ȘI EVALUAREA CONFORMITĂȚII

Articolul 14

Monitorizare și înregistrare

1. Pe baza planului de monitorizare menționat la articolul 7 și în urma evaluării planului respectiv de către verificator, pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și pentru fiecare călătorie înspre sau dinspre un astfel de port, societățile 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 cerința de la articolul 5 alineatul (1), racordarea la o sursă de alimentare cu energie electrică de la mal și utilizarea unei astfel de surse sau existența uneia dintre excepțiile enumerate la articolul 5 alineatul (3);

   (c) cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană și pe mare;

   (d) factorii de emisie „de la sondă la siaj” pentru fiecare tip de combustibil consumat la dană și pe mare, defalcați în funcție de emisiile „de la sondă la rezervor”, emisiile „de la rezervor la siaj” și emisiile fugitive, acoperind toate gazele cu efect de seră relevante;

   (e) cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată la dană și pe mare.

2. În fiecare an, societățile înregistrează informațiile și datele enumerate la alineatul (1), într-un mod transparent, care să permită verificatorului să verifice conformitatea cu prezentul regulament.

3. Până la data de 30 martie a fiecărui an, societățile furnizează verificatorului informațiile menționate la alineatul (1).

Articolul 15

Verificare și calcul

1. În urma verificării prevăzute la articolele 12-10, verificatorul evaluează calitatea, integralitatea și acuratețea informațiilor furnizate de societate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3).

2. Pe baza informațiilor verificate în conformitate cu alineatul (1), verificatorul:

   (a) calculează, utilizând metoda specificată în anexa I, intensitatea medie anuală a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energie utilizată la bordul navei în cauză;

   (b) calculează, utilizând formula specificată în anexa V, bilanțul de conformitate al navei;

   (c) calculează numărul de escale în port neconforme din perioada de raportare anterioară, inclusiv timpul petrecut la dană pentru fiecare escală în port neconformă;

   (d) calculează cuantumul penalităților menționate la articolul 20 alineatele (1) și (2).

3. Verificatorul notifică societății informațiile menționate la alineatul (2).

Articolul 16

Baza de date privind conformitatea și raportarea

1. Pentru monitorizarea conformității cu articolele 4 și 5, Comisia dezvoltă o bază de date electronică privind conformitatea, asigură funcționarea acesteia și o actualizează. Baza de date privind conformitatea se utilizează pentru a ține evidența bilanțului de conformitate al navelor și a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18. Aceasta este accesibilă societăților, verificatorilor, autorităților competente și Comisiei.

2. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, normele privind drepturile de acces și specificațiile funcționale și tehnice ale bazei de date privind conformitatea. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

3. Până la data de 30 aprilie a fiecărui an, pentru fiecare dintre navele sale, societatea înregistrează în baza de date privind conformitatea informațiile menționate la articolul 15 alineatul (2), astfel cum au fost stabilite de verificator, împreună cu informațiile care permit identificarea navei, a societății, precum și a verificatorului care a efectuat evaluarea.

Articolul 17

Reportarea și împrumutul excedentului de conformitate între perioadele de raportare

1. În cazul în care nava are un excedent de conformitate pentru perioada de raportare, societatea îl poate reporta în bilanțul de conformitate al aceleiași nave pentru următoarea perioadă de raportare. Societatea înregistrează în baza de date privind

conformitatea reportarea excedentului de conformitate pentru următoarea perioadă de raportare, sub rezerva aprobării de către verificatorul său. Societatea nu mai poate reporta excedentul de conformitate după emiterea certificatului de conformitate FuelEU.

2. În cazul în care nava are un deficit de conformitate pentru perioada de raportare, societatea poate împrumuta un excedent de conformitate anticipat din suma corespunzătoare următoarei perioade de raportare. Excedentul de conformitate anticipat se adaugă la bilanțul navei în perioada de raportare și se scade din bilanțul aceleiași nave în următoarea perioadă de raportare. Suma care urmează să fie scăzută în următoarea perioadă de raportare este egală cu excedentul de conformitate anticipat înmulțit cu 1,1. Excedentul de conformitate anticipat nu poate fi împrumutat:

   (a) pentru suma care depășește cu mai mult de 2 % limita prevăzută la articolul 4 alineatul (2), înmulțită 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 anului următor perioadei de raportare, societatea înregistrează în baza de date privind conformitatea excedentul de conformitate anticipat, după aprobarea de către verificatorul său.

Articolul 18

Cumularea conformității

1. Bilanțurile de conformitate a două sau mai multe nave, care sunt verificate de același verificator, pot fi cumulate în scopul îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolul 4. Bilanțul de conformitate al unei nave nu poate fi inclus în mai multe grupuri în aceeași perioadă de raportare.

2. Până la data de 30 martie a anului următor perioadei de raportare, societatea notifică verificatorului intenția de a include bilanțul de conformitate al navei într-un grup pentru perioada de raportare imediat anterioară. În cazul în care navele din cadrul grupului sunt verificate de două sau mai multe societăți, societățile transmit verificatorului o notificare comună.

3. Până la data de 30 aprilie a anului următor perioadei de raportare, grupul este înregistrat de verificator în baza de date privind conformitatea. Componența grupului nu se modifică după această dată.

4. În cazul unei conformități cumulate în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol și în sensul articolului 15 alineatul (2) litera (b), societatea poate decide modul de alocare a cotelor din bilanțul total de conformitate al grupului pentru fiecare navă în parte, sub rezerva respectării bilanțului total de conformitate al grupului. În cazul în care navele din cadrul grupului sunt verificate de două sau mai multe societăți, bilanțul total de conformitate al grupului se alocă în conformitate cu metoda specificată în notificarea comună.

5. În cazul în care bilanțul mediu de conformitate al grupului are ca rezultat un excedent de conformitate pentru o anumită navă, se aplică articolul 17 alineatul (1).

6. Articolul 17 alineatul (2) nu se aplică unei nave din cadrul grupului.

7. Societatea nu mai poate să includă bilanțul de conformitate al navei într-un grup după emiterea certificatului de conformitate FuelEU.

Articolul 19

Certificatul de conformitate FuelEU

1. Până la data de 30 iunie a anului următor perioadei de raportare, verificatorul emite un certificat de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția ca nava să nu aibă un deficit de conformitate, după eventuala aplicare a articolelor 17 și 18, și să nu aibă escale în port neconforme.

2. Certificatul 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 sediul principal de desfășurare a activității ale proprietarului navei;

   (c) identitatea verificatorului;

   (d) data emiterii certificatului, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.

3. Certificatul de conformitate FuelEU sunt considerate valabile timp de 18 luni de la încheierea perioadei de raportare.

4. Verificatorul informează fără întârziere Comisia și statul de pavilion cu privire la eliberarea oricărui certificat de conformitate FuelEU.

5. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modele de certificate de conformitate FuelEU, inclusiv modele electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 27 alineatul (2).

Articolul 20

Penalități

1. În cazul în care, la data de 1 mai a anului următor perioadei de raportare, nava are un deficit de conformitate, societatea plătește o penalitate. Verificatorul calculează cuantumul penalității pe baza formulei specificate în anexa V.

2. Societatea plătește o penalitate pentru fiecare escală în port neconformă. Verificatorul calculează cuantumul penalității înmulțind suma de 250 EUR cu megawații de putere instalată la bord și cu numărul total de ore petrecute la dană.

3. Fără a aduce atingere articolului 19 alineatul (1), verificatorul emite un certificat de conformitate FuelEU după achitarea penalităților menționate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol. Acțiunile menționate la prezentul articol, precum și dovada plăților financiare în conformitate cu articolul 21 se înregistrează în certificatul de conformitate FuelEU.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica anexa V în vederea adaptării formulei menționate la alineatul (1) de la prezentul articol și pentru a modifica cuantumul penalității fixe prevăzute la alineatul (2) de la prezentul articol, ținând seama de evoluția costului energiei.

Articolul 21

Alocarea de penalități pentru sprijinirea utilizării de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim

1. Penalitățile menționate la articolul 20 alineatul (1) și la articolul 20 alineatul (2) se alocă pentru sprijinirea proiectelor comune care vizează introducerea rapidă a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în sectorul maritim. Proiectele finanțate din fondurile colectate din penalități stimulează producția de cantități mai mari de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pentru sectorul maritim, facilitează construirea unor instalații adecvate de buncheraj sau a unor porturi de racordare la rețeaua de energie electrică în porturi și sprijină dezvoltarea, testarea și introducerea celor mai inovatoare tehnologii europene în cadrul flotei pentru a obține reduceri semnificative ale emisiilor.

2. Veniturile generate de penalitățile menționate la alineatul (1) se alocă Fondului pentru inovare menționat la articolul 10a alineatul (8) din Directiva 2003/87/CE. Aceste venituri constituie venituri alocate externe în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) din Regulamentul financiar și se execută în conformitate cu normele aplicabile Fondului pentru inovare.

3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește modalitățile de plată a penalităților menționate la articolul 20 alineatele (1) și (2).

Articolul 22

Obligația de a păstra la bord un certificat de conformitate FuelEU valabil

1. Navele care fac escală într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru trebuie să păstreze la bord un certificat de conformitate FuelEU valabil.

2. Certificatul de conformitate FuelEU emis pentru nava în cauză în conformitate cu articolul 19 constituie dovada respectării prezentului regulament.

Articolul 23

Asigurarea respectării normelor

1. Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării dispozițiilor 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 Comisiei dispozițiile respective până la [dd/mm/20xx] și notifică acesteia, neîntârziat, orice modificare ulterioară a respectivelor dispoziții.

2. Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa efectuată în conformitate cu Directiva 2009/16/CE include verificarea prezenței la bordul navei a unui certificat de conformitate FuelEU valabil.

3. În cazul în care o navă nu a prezentat un certificat de conformitate FuelEU valabil pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de asigurare a respectării normelor nu au asigurat conformitatea, autoritatea competentă a statului membru al portului de escală poate, după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de expulzare.

Autoritatea competentă a statului membru notifică decizia de expulzare Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Fiecare stat membru, cu excepția oricărui stat 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 nava arborează pavilionul unui stat membru, statul membru în cauză, după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, dispune reținerea pavilionului până când societatea își îndeplinește obligațiile.

4. Respectarea respectivelor cerințe este confirmată prin notificarea unui certificat 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 primejdie.

5. Sancțiunile impuse unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză.

Articolul 24

Dreptul la reexaminare

1. Societățile au dreptul de a solicita o reexaminare de către verificator a calculelor și a măsurilor care le vizează în temeiul prezentului regulament, inclusiv refuzul de a elibera un certificat de conformitate FuelEU în temeiul articolului 19 alineatul (1).

2. Cererea de reexaminare se depune, în termen de o lună de la notificarea de către verificator a rezultatului calculului sau a măsurii, la autoritatea competentă a statului membru în care verificatorul a fost acreditat. Decizia autorității competente este supusă controlului jurisdicțional.

3. Deciziile luate în temeiul prezentului regulament de organul de administrare al portului sunt supuse controlului jurisdicțional.

Articolul 25

Autoritățile competente

Statele membre trebuie să desemneze una sau mai multe autorități competente ca fiind responsabile cu aplicarea și asigurarea respectării prezentului regulament (denumite în continuare „autoritățile competente”). Acestea 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 26

Exercitarea delegării de competențe

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 (6), la articolul 5 alineatul (4), la articolul 9 alineatul (3), la articolul 13 alineatul (3), la articolul 20 alineatul (4) și la articolul 21 alineatul (3), i se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (7), la articolul 5 alineatul (4), la articolul 9 alineatul (3), la articolul 13 alineatul (3), la articolul 20 alineatul (4) și la articolul 21 alineatul (3) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în respectiva decizie. 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 privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016.

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 (7), al articolului 5 alineatul (4), al articolului 9 alineatul (3), al articolului 13 alineatul (3), al articolului 20 alineatul (4) și al articolului 21 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Această perioadă se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 27

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 Consiliului[29]. Respectivul comitet reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens.

3. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz,

[29] 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).

Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 28

Raportare și reexaminare

1. Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 1 ianuarie 2030, rezultatele unei evaluări privind funcționarea prezentului regulament și evoluția tehnologiilor și a pieței combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, precum și impactul acesteia asupra sectorului maritim din Uniune. Comisia ia în considerare posibile modificări ale:

   (a) limitei menționate la articolul 4 alineatul (2);

   (b) tipurilor de nave cărora li se aplică articolul 5 alineatul (1);

   (c) excepțiilor enumerate la articolul 5 alineatul (3).

Articolul 29

Modificări aduse Directivei 2009/16/CE

La lista stabilită în anexa IV la Directiva 2009/16/CE se adaugă următorul punct: „51. Certificatul de conformitate FuelEU eliberat în temeiul Regulamentului (UE) xxxx privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim”.

Articolul 30

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Acesta se aplică de la 1 ianuarie 2025.

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

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,	*Pentru Consiliu,*
Președintele	*Președintele*