COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

# RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**privind interacțiunea și coerența dintre Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și Regulamentul UE privind MRV în domeniul maritim**

**RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU**

**privind interacțiunea și coerența dintre Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și Regulamentul UE privind MRV în domeniul maritim**

## I. Introducere

Uniunea Europeană a adoptat diverse acte legislative care stimulează decarbonizarea sectorului maritim. Aceste acte vizează creșterea gradului de utilizare a combustibililor și tehnologiilor durabile și cu emisii scăzute de carbon de către navele care fac escală în porturile UE. Prezentul raport se axează în principal pe două dintre aceste acte:

1) Regulamentul (UE) 2023/1805[1] al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE („Regulamentul FuelEU în domeniul maritim") a intrat în vigoare la 12 octombrie 2023 și este pe deplin aplicabil de la 1 ianuarie 2025. Regulamentul instituie obligativitatea reducerii treptate a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) generate de energia utilizată la bordul navelor mari și impune utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal (OPS) în anumite porturi europene începând din 2030.

2) Regulamentul (UE) 2015/757[2] al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE („Regulamentul privind MRV în domeniul maritim") impune navelor mari, care fac escală în porturile din Spațiul Economic European (SEE), să monitorizeze și să raporteze anual date privind emisiile verificate de gaze cu efect de seră (GES) și alte date privind eficiența energetică. Regulamentul privind MRV în domeniul maritim a fost revizuit în 2023, în urma extinderii schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii pentru a acoperi emisiile generate de transportul maritim (ETS)[3].

Articolul 30 alineatul (1) din Regulamentul FuelEU în domeniul maritim prevede obligația Comisiei Europene de a prezenta Parlamentului și Consiliului un raport în care „examinează interacțiunea și coerența" dintre regulamentul respectiv și Regulamentul privind MRV în domeniul maritim.

Prin urmare, Comisia a efectuat o primă analiză comparativă a Regulamentului FuelEU în domeniul maritim și a Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, precum și a actelor delegate și de punere în aplicare aferente. De asemenea, au fost luate în considerare experiențele inițiale dobândite prin punerea în aplicare efectivă a acestor acte.

Având în vedere că Regulamentul privind MRV în domeniul maritim oferă un cadru pentru monitorizarea, raportarea și verificarea datelor pentru elementele referitoare la domeniul maritim ale Directivei EU ETS[4], elementele acestei directive fac, de asemenea, obiectul prezentului raport, după caz.

În ianuarie 2024, sistemul EU ETS a fost extins la sectorul maritim. De atunci, companiile de transport maritim au fost obligate să achiziționeze și să restituie certificate de emisii EU ETS pentru fiecare tonă de emisii raportate de $CO_2$ (sau de $CO_2$ echivalent) care intră în domeniul de aplicare al sistemului EU ETS.

În cursul procesului de elaborare a Regulamentului FuelEU în domeniul maritim și al revizuirii din 2023 a Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, precum și în cadrul negocierilor cu Parlamentul și cu Consiliul, s-au depus eforturi pentru a alinia cele două acte în măsura posibilului și pentru a crea un cadru care să asigure o conformitate rațională pentru entitățile reglementate, verificatori și autoritățile de administrare ale statelor membre.

Cele două regulamente sunt interconectate deoarece, în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, toate datele raportate în sensul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim ar trebui utilizate, dacă este necesar, pentru verificarea respectării Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, pentru a limita sarcina administrativă impusă societăților, verificatorilor și autorităților competente.

Totuși, în cele două regulamente există aspecte distincte legate de monitorizare, raportare și verificare, deoarece elaborarea propunerilor Comisiei de regulament FuelEU în domeniul maritim, revizuirea Regulamentului privind MRV în domeniul maritim și includerea sectorului maritim în EU ETS, precum și negocierile respective cu Parlamentul și cu Consiliul, au avut loc separat, deși au existat suprapuneri parțiale ale perioadelor de desfășurare.

Prin urmare, este necesară o examinare și o analiză suplimentară a acestor acte pentru:

- a face un bilanț al diferențelor și discrepanțelor între principalele dispoziții ale regulamentelor;
- a evalua provocările care decurg din obligația de a respecta simultan cele două regulamente și
- a prezenta posibile modalități de a le alinia în continuare și de a îmbunătăți coerența.

Constatările sunt menite să ofere informații cu privire la posibilele oportunități de raționalizare a cerințelor administrative în conformitate cu angajamentele privind simplificarea administrativă generală prevăzute în Busola pentru competitivitate a UE.

---

[1] Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, JO L 234, 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

[2] Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, JO L 123, 19.5.2015, p. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.

[3] Regulamentul (UE) 2023/957 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru includerea activităților de transport maritim în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii și pentru monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră suplimentare și a emisiilor de la alte tipuri de nave, JO L 130, 16.5.2023, p. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

[4] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului, JO L 275, 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

**Domeniul de aplicare al regulamentelor**

*Praguri referitoare la dimensiuni*

În ceea ce privește dimensiunea navelor care intră în domeniul de aplicare al regulamentelor analizate, Regulamentul FuelEU în domeniul maritim se aplică navelor care depășesc un tonaj brut de 5 000 de tone și care servesc scopului de a transporta pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale. În mod similar, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim prevede că acesta se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 de tone și, începând cu 1 ianuarie 2025, navelor de transport general de mărfuri cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone, precum și navelor de aprovizionare în larg cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 400 de tone, care se încadrează în una dintre categoriile enumerate în anexa I la regulament[5].

*Domeniul geografic de aplicare*

Raportarea în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim se referă la consumul de combustibil și emisiile de GES din toate călătoriile internaționale din interiorul și din afara UE (călătorii între porturi din UE și din afara UE), precum și din activitățile unei nave în porturile UE. Regulamentul FuelEU în domeniul maritim are același domeniu de aplicare al raportării, dar, pentru a reflecta în mod echitabil ponderea emisiilor UE, trebuie să se ia în considerare doar jumătate (50 %) din consumul de combustibil/energia utilizată în călătoriile internaționale în afara UE. Aceeași regulă se aplică în temeiul Directivei EU ETS.

Regulamentul FuelEU în domeniul maritim tratează călătoriile între UE și regiunile ultraperiferice ale oricărui stat membru al UE în același mod precum călătoriile internaționale către/dinspre țări din afara SEE (prin urmare, se ia în considerare 50 % din consumul de combustibil/energia utilizată). În temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, astfel de călătorii sunt tratate, în schimb, drept călătorii în interiorul UE (prin urmare, 100 % din emisii intră în domeniul de aplicare). Cu toate acestea, în temeiul Directivei EU ETS, companiile de transport maritim nu sunt obligate să plătească pentru emisiile generate, până în decembrie 2030, de călătoriile între un port situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un port situat în același stat membru, inclusiv de călătoriile dintre porturile din interiorul unei regiuni ultraperiferice și de călătoriile între porturi situate în regiuni ultraperiferice ale aceluiași stat membru [a se vedea secțiunea privind derogările de mai jos].

*Emisii care fac obiectul regulamentelor*

În ceea ce privește contabilizarea emisiilor generate de combustibili, Directiva EU ETS și Regulamentul privind MRV în domeniul maritim vizează emisiile de GES la țeava de evacuare, cunoscute și sub denumirea de emisii în aval sau „de la rezervor la siaj”. Acest lucru se datorează faptului că emisiile din amonte (cunoscute și sub denumirea de „de la sondă la rezervor”) legate de producția de combustibili sunt deja vizate în cadrul altor sectoare ETS, iar contabilizarea lor ca parte a certificatelor pentru sectorul transportului maritim ar putea duce la o posibilă dublă emitere, dublă comercializare și dublă solicitare. Regulamentul FuelEU în domeniul maritim vizează atât emisiile „de la sondă la rezervor”, cât și emisiile „de la rezervor la siaj”, pentru a se asigura că se ține seama de performanța completă privind emisiile a diferitelor surse de energie.

Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și Directiva EU ETS se bazează pe criteriile de durabilitate, inclusiv pe pragurile minime de emisii de GES prevăzute în Directiva privind energia din surse regenerabile[6], pentru conversia materiilor prime regenerabile în combustibili, inclusiv pe sistemul de certificare relevant. Regulamentul FuelEU în domeniul maritim limitează și mai mult combustibilii eligibili prin excluderea materiilor prime provenite din culturile alimentare și furajere. Combustibilii produși din aceste materii prime sunt tratați drept combustibili fosili în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim.

*Surse de energie*

Consumul de către nave al anumitor surse de energie, altele decât combustibilii (cum ar fi energia electrică produsă pe uscat și energia eoliană), care nu pot fi monitorizate în timpul călătoriilor, dar care contribuie la consumul de energie al unei nave și, prin urmare, la obiectivele sale de decarbonizare, este reglementat de Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, dar nu și de Regulamentul privind MRV în domeniul maritim. Prin urmare, pentru energia electrică produsă pe uscat și pentru energia eoliană, sunt necesare monitorizări sau calcule suplimentare pentru Regulamentul FuelEU în domeniul maritim.

*Derogări*

În ceea ce privește domeniul de aplicare, există diferențe între derogările permise de Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și cele permise de Directiva EU ETS.

Atât Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, cât și Directiva EU ETS permit statelor membre să introducă derogări pentru călătoriile efectuate de navele de pasageri către insule cu mai puțin de 200 000 de locuitori permanenți. Totuși, există diferențe. În ceea ce privește ETS, derogările se pot aplica călătoriilor între un port al unei insule aflat sub jurisdicția statului membru solicitant, care nu are nicio legătură rutieră sau feroviară cu țărmul principal și care are mai puțin de 200 000 de locuitori permanenți, și un port aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru. În ceea ce privește Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, derogările se pot aplica călătoriilor efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de croazieră, între un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port de escală aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru, situat pe o insulă cu mai puțin de 200 000 de locuitori permanenți. Aceste derogări se aplică, de asemenea, activităților desfășurate în port de navele relevante în legătură cu călătoriile exceptate.

Atât în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, cât și al Directivei EU ETS, statele membre pot excepta navele de pasageri și navele de tip Ro-Ro în cazul Directivei EU ETS, care efectuează călătorii transnaționale în temeiul unor obligații de serviciu public sau al unor contracte de achiziții publice de servicii, pentru anumite călătorii.

---

[5] Regulamentul delegat (UE) 2024/3214 al Comisiei din 16 octombrie 2024 de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește normele de monitorizare a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele pentru activități offshore și acordarea cotei zero pentru combustibilii durabili

JO L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2018 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile, JO L 328, 21.12.2018, p. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

De asemenea, statele membre pot excepta de la aplicarea Regulamentului FuelEU în domeniul maritim navele de pasageri care furnizează servicii de transport maritim în temeiul unor obligații de serviciu public sau al unor contracte de achiziții publice de servicii pentru rutele dintre porturile lor continentale și porturile situate pe o insulă sau orașele Ceuta și Melilla. Directiva EU ETS nu prevede astfel de derogări.

În cele din urmă, în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, statele membre pot introduce derogări pentru călătoriile efectuate între porturi din regiunile ultraperiferice. În temeiul Directivei EU ETS, există o derogare temporară automată (adică fără a fi necesară notificarea) până la sfârșitul anului 2030 pentru călătoriile între un port situat într-o regiune ultraperiferică a unui stat membru și un port situat în același stat membru, inclusiv porturile situate în aceeași regiune ultraperiferică și cele situate într-o altă regiune ultraperiferică a aceluiași stat membru.

Pentru toate derogările menționate anterior, Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și Directiva EU ETS utilizează date de încheiere diferite. Regulamentul permite derogări care se pot aplica până la 31 decembrie 2029, în timp ce directiva permite aplicarea derogărilor până la 31 decembrie 2030.

*Dispoziții privind clasa de gheață și navigarea în condiții de gheață*

Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și Directiva EU ETS conțin dispoziții privind clasa de gheață a navei și navigarea în condiții de gheață, deși într-un format diferit. Pentru a atenua costurile suplimentare pentru navele cu clasă de gheață, Regulamentul FuelEU în domeniul maritim permite societăților să solicite ca energia suplimentară utilizată ca urmare a clasei de gheață a navei și a navigării în condiții de gheață să fie exclusă din calculul bilanțului de conformitate. În temeiul Directivei EU ETS, companiile de transport maritim pot restitui cu 5 % mai puține certificate decât emisiile totale verificate, eliberate de navele lor cu clasă de gheață, până la 31 decembrie 2030.

*Porturi învecinate de transbordare a containerelor*

Pentru a reduce riscul de escale cu scop de eludare în port și riscul de relocare a activităților de transbordare, atât Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, cât și Directiva EU ETS impun Comisiei să identifice și să actualizeze lista „porturilor învecinate de transbordare a containerelor”. Opririle efectuate în aceste porturi sunt excluse din definiția „portului de escală” în scopul MRV. Criteriile de identificare a acestor porturi, prevăzute în Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și în Directiva EU ETS, sunt identice. Totuși, termenele pentru actualizarea listelor nu sunt aliniate. Prin urmare, diferențele dintre date ar putea duce la diferențe între listele aplicate.

Concluzii:

- Majoritatea diferențelor în ceea ce privește domeniul de aplicare al regulamentelor sunt justificate de alegerile făcute de Parlament și de Consiliu. Ar trebui examinată în continuare orice ajustare a domeniului de aplicare, cum ar fi tipul navelor, având în vedere beneficiile unei mai mari coerențe între normele descrise anterior.
- Ar putea fi examinată posibilitatea creșterii coerenței în ceea ce privește eligibilitatea, determinarea emisiilor și intensitatea GES generate de combustibilii utilizați la bord în conformitate cu normele descrise anterior.
- Pentru a facilita punerea în aplicare, ar putea fi examinată alinierea în continuare a dispozițiilor privind derogările aplicabile în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim și al Directivei EU ETS. Totuși, acest lucru ar trebui să țină seama de faptul că aceste diferențe sunt alegeri specifice făcute de colegiuitori.
- Termenele pentru revizuirea listei porturilor învecinate de transbordare a containerelor ar putea fi armonizate pentru a simplifica punerea în aplicare.

## II. Entități responsabile

Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, Directiva EU ETS și Regulamentul privind MRV în domeniul maritim definesc organismele responsabile cu punerea lor în aplicare. Aceste definiții sunt similare, dar nu identice, ceea ce ar putea duce la o situație în care o companie de transport maritim poate decide să aibă o entitate responsabilă pentru Directiva EU ETS și Regulamentul privind MRV în domeniul maritim care să fie diferită de cea pentru Regulamentul FuelEU în domeniul maritim.

Entitatea responsabilă în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim trebuie să fie întotdeauna societatea responsabilă cu ISM, entitatea juridică care administrează nava în conformitate cu Codul internațional de management al siguranței (ISM). În funcție de acordurile contractuale și operaționale, societatea responsabilă cu ISM ar trebui să fie proprietarul navei sau orice organizație sau persoană, alta decât proprietarul navei, care a fost de acord să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de codul ISM. În cazul în care proprietarul navei este responsabil de respectarea codului ISM de către propria navă, acesta este atât societatea responsabilă cu ISM, cât și entitatea responsabilă de respectarea Regulamentului FuelEU în domeniul maritim. În cazurile în care proprietarul navei a delegat responsabilitățile de respectare a codului ISM oricărei alte organizații sau persoane (care a fost de acord să își asume astfel de responsabilități), organizația sau persoana respectivă va deveni societatea responsabilă cu ISM, precum și entitatea responsabilă de respectarea Regulamentului FuelEU în domeniul maritim.

În temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, aceeași entitate trebuie să fie responsabilă atât pentru Directiva EU ETS, cât și pentru Regulamentul privind MRV în domeniul maritim. În temeiul Directivei EU ETS și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, entitatea responsabilă de conformitatea în ceea ce privește emisiile unei anumite nave poate fi proprietarul navei (și anume proprietarul înregistrat) sau societatea responsabilă cu ISM. În cazul în care societatea responsabilă cu ISM este diferită de proprietarul navei, proprietarul înregistrat și societatea responsabilă cu ISM trebuie să convină prin contract asupra entității care își va asuma responsabilitatea pentru respectarea obligațiilor prevăzute de Directiva EU ETS și de Regulamentul privind MRV în domeniul maritim. În lipsa unei decizii exprese a proprietarului înregistrat și a societății responsabile cu ISM, proprietarul înregistrat va fi considerat responsabil de respectarea obligațiilor prevăzute de Directiva EU ETS și de Regulamentul privind MRV în domeniul maritim.

*Autorități responsabile*

„Statul de administrare” în ceea ce privește o societate care este responsabilă de asigurarea respectării FuelEU, astfel cum este definit în Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, este determinat utilizând aceleași norme ca cele aplicate pentru a determina „autoritatea de administrare responsabilă” pentru Directiva EU ETS în ceea ce privește o companie de transport maritim. Totuși, având

în vedere posibilitatea ca, în anumite situații, societatea responsabilă de o navă să nu fie aceeași pentru Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, pe de o parte, și pentru Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și Directiva EU ETS, pe de altă parte (a se vedea mai sus), este posibil ca aceeași navă să fie administrată de două state membre diferite, unul pentru Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și altul pentru Directiva EU ETS și Regulamentul privind MRV în domeniul maritim.

Într-un stat membru, pot fi desemnate autorități diferite pentru a fi responsabile cu administrarea Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, pe de o parte, și a Regulamentului privind MRV în domeniul maritim și a Directivei EU ETS, pe de altă parte, dar este la latitudinea statului membru să decidă dacă nu ar fi cel mai bine ca această responsabilitate să se acorde aceleiași autorități.

*Concluzii*

- Ar trebui efectuată o examinare suplimentară a entităților responsabile în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, al Directivei EU ETS și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim pentru a stabili dacă o interpretare și o definiție aliniată a entității reglementate ar aduce o simplificare suplimentară și pentru cine. În acest context, ar trebui să se țină seama de faptul că Directiva EU ETS analizează conformitatea la nivel de companie, iar Regulamentul FuelEU în domeniul maritim prevede obligații în ceea ce privește navele.

## III. Monitorizare, înregistrare și raportare

*Planuri de monitorizare*

Atât în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, cât și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, societățile trebuie să prezinte verificatorului un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele lor, indicând informațiile necesare pentru îndeplinirea cerințelor de raportare. Din cauza cerințelor diferite, operatorii trebuie să prezinte două planuri de monitorizare separate, unul în conformitate cu Regulamentul privind MRV în domeniul maritim, iar celălalt în conformitate cu Regulamentul FuelEU în domeniul maritim. Cele două planuri au o structură similară și pot fi elaborate în sistemul informatic THETIS MRV. După prezentarea celor două planuri de monitorizare, acestea urmează fluxuri de lucru independente.

În practică, THETIS MRV acționează ca ghișeu unic pentru companiile de transport maritim, permițând transmiterea complementară a datelor atât în sensul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim/Directivei EU ETS, cât și al Regulamentului FuelEU în domeniul maritim. Toate datele monitorizate și înregistrate în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim vor fi utilizate pentru efectuarea calculelor prevăzute de Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, sub rezerva confirmării de către verificatorul FuelEU, dacă acesta este diferit de verificatorul MRV. Aceleași date privind MRV în domeniul maritim pot fi utilizate, de asemenea, pentru agregarea datelor relevante pentru rapoartele la nivel de companie în temeiul Directivei EU ETS.

*Raportarea per călătorie*

Atât în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, cât și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, datele sunt monitorizate, în principiu, per călătorie. Totuși, în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, raportarea per călătorie nu este obligatorie, ceea ce înseamnă că societățile pot raporta anual datele agregate necesare. Totuși, în practică, sistemul THETIS MRV permite înregistrarea și raportarea datelor per călătorie, ca opțiune voluntară în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim.

*Derogări de la monitorizarea per călătorie*

Prin derogare, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim permite societăților să monitorizeze consumul de combustibil și emisiile de GES pentru anumite nave numai o dată pe an. Derogarea se aplică navelor care efectuează doar călătorii în interiorul UE și întreprinde peste 300 de călătorii în fiecare an. Astfel de derogări nu există în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim.

*Alocarea consumului de combustibil/energie în funcție de domeniul geografic de aplicare*

Regulamentul FuelEU în domeniul maritim permite alocarea/redistribuirea cu titlu gratuit a combustibilului utilizat pe parcursul întregii perioade de raportare către partea din interiorul sau din afara UE a distanței parcurse, indiferent dacă combustibilul/energia a fost utilizată efectiv în călătoria respectivă. Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și Directiva EU ETS impun raportarea tipului de combustibil relevant pentru tipul exact de călătorie în cursul căreia a fost consumat combustibilul. Acest lucru are un impact asupra alocării combustibililor cu cea mai scăzută intensitate a GES (și a factorului de emisie zero pentru Directiva EU ETS).

*Concluzii:*

- Soluțiile informatice aplicate în THETIS MRV reduc sarcina de a prezenta două planuri de monitorizare separate. Totuși, s-ar putea examina fezabilitatea contopirii celor două planuri de monitorizare, precum și dacă o astfel de măsură ar putea simplifica și mai mult raportarea.
- Există diferențe în ceea ce privește cerințele de raportare privind energia utilizată în porturi și în timpul călătoriilor. În plus, spre deosebire de Regulamentul privind MRV în domeniul maritim, Regulamentul FuelEU în domeniul maritim nu include derogări care să permită anumitor nave să își monitorizeze anual consumul de combustibil și emisiile, în loc să monitorizeze fiecare călătorie în parte. Ar putea fi examinată posibilitatea unei alinieri suplimentare a acestor elemente.

## IV. Verificare

Sistemul de verificare aplicabil în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim se bazează în mare măsură pe sistemul instituit în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, dar există unele diferențe, care sunt analizate în continuare.

*Obligații și principii generale pentru verificatori și procedurile de verificare*

Obligațiile și principiile pentru verificatori și procedurile de verificare – astfel cum se specifică în actele de punere în aplicare și în actele delegate adoptate în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim și al Regulamentului privind MRV în domeniul

maritim – sunt în mare măsură aliniate[7]. O diferență constă în faptul că, spre deosebire de Regulamentul privind MRV în domeniul maritim, în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, în cazul în care verificatorul se schimbă, planurile de monitorizare trebuie să fie reevaluate de noul verificator.

*Acreditare*

Specificațiile privind normele de acreditare a verificatorilor în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim și al Regulamentului FuelEU în domeniul maritim sunt prevăzute în acte delegate[8]. Dispozițiile acestor acte sunt identice sau în mare măsură similare.

*Concluzii*

- Normele privind verificarea și normele de acreditare a verificatorilor sunt prevăzute atât în Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, cât și în Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și sunt detaliate în acte delegate și de punere în aplicare separate. Diferențele dintre norme sunt minime și decurg în principal din fluxurile de lucru și rolurile diferite ale verificatorilor în temeiul diferitelor acte.

## V. Asigurarea respectării legislației

*Ordin de expulzare/de reținere*

Atât în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, cât și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, în cazul în care o navă nu își respectă obligațiile pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive, statele membre pot emite un ordin de expulzare. Totuși, statul de pavilion nu poate refuza intrarea în port a navelor care arborează pavilionul său.

*Obligația de a deține un document de conformitate valabil (DoC)*

În temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, navele care nu au efectuat nicio călătorie care intră în domeniul său de aplicare în cursul unei perioade de raportare au în continuare obligația de a avea la bord, în cursul perioadei de verificare, un DoC valabil (un document specific unei nave, emis unei societăți de către un verificator, care confirmă că nava respectivă a respectat Regulamentul FuelEU în domeniul maritim pentru o anumită perioadă de raportare). Regulamentul privind MRV în domeniul maritim stabilește obligația de a avea la bord un DoC valabil numai pentru navele care au efectuat călătorii care intră în domeniul său de aplicare în cursul perioadei de raportare. În cazul navelor inactive (și anume navele care nu desfășoară nicio activitate care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim), regulamentul respectiv nu interzice transmiterea unui raport privind emisiile verificate cu emisii zero pentru a obține un DoC valabil.

*Obligația statului de pavilion*

Regulamentul privind MRV în domeniul maritim prevede că fiecare stat membru trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea cerințelor de monitorizare și de raportare de către navele care arborează pavilionul său. În schimb, în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, statele membre nu sunt obligate să efectueze verificări în cazul navelor care arborează pavilionul lor.

*Emiterea documentului de conformitate FuelEU*

În temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, verificatorul este responsabil, în principiu, de emiterea DoC. Totuși, în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, în cazul în care se datorează o penalitate FuelEU, documentul trebuie să fie emis de autoritatea competentă a statului de administrare. În plus, în temeiul FuelEU, este posibil ca autoritatea competentă să retragă documentele de conformitate emise anterior dacă sunt identificate inexactități sau neconformități în datele raportate, ceea ce nu se aplică în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim.

*Inspecții*

Atât Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, cât și Regulamentul privind MRV în domeniul maritim impun autorităților de control ale statului portului să includă verificări ale DoC în cadrul inspecțiilor lor (efectuate în conformitate cu Directiva 2009/16/CE)[9].

*Sancțiuni*

Atât în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, cât și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, statele membre trebuie să stabilească un set separat de norme privind sancțiunile aplicabile în cazul încălcării regulamentelor.

*Concluzii*

- Atât în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, cât și al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, normele privind asigurarea respectării legislației vizează nava și conțin multe dispoziții identice sau similare, dar există și diferențe. Ar putea fi examinată instituirea unui regim comun de asigurare a respectării legislației, pentru a raționaliza anumite activități și a reduce sarcina pentru autoritățile statelor membre.

---

[7] Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2027 al Comisiei din 26 iulie 2024 privind activitățile de verificare în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1805 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, *JO L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj* și Regulamentul delegat (UE) 2023/2917 al Comisiei din 20 octombrie 2023 privind activitățile de verificare, acreditarea verificatorilor și aprobarea planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de abrogare a Regulamentului delegat (UE) 2016/2072 al Comisiei, *JO L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*.

[8] Regulamentul delegat (UE) 2025/192 al Comisiei din 9 septembrie 2024 privind procedurile de acreditare a verificatorilor în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1805 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 a Parlamentului European și a Consiliului, *JO L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj* și Regulamentul delegat (UE) 2023/2917 al Comisiei, menționat anterior.

[9] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

## VI. Calendarul obligațiilor de conformitate

O comparație între obligațiile de conformitate prevăzute în Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și cele prevăzute în Regulamentul FuelEU în domeniul maritim arată că cele două regulamente sunt coerente în ceea ce privește calendarul.

În cazul în care, în viitor, se va decide să se lucreze cu un singur plan de monitorizare cuprinzător pentru cele două regulamente, calendarul va trebui să fie aliniat cu privire la anumite puncte. De exemplu, în prezent, navele care fac escală într-un port al unui stat membru pentru prima dată după 31 august 2024 trebuie să prezinte un plan de monitorizare în termen de cel mult două luni de la primul lor port de escală în temeiul Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, dar nu mai târziu de trei luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port al unui stat membru în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim.

Până la data de 31 ianuarie a perioadei de verificare, raportul FuelEU trebuie transmis verificatorului și, până la data de 31 martie a perioadei de verificare, verificatorul are obligația de a înregistra raportul FuelEU verificat în baza de date FuelEU. În schimb, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim prevede că, în funcție de normele autorității de administrare responsabile, raportul privind emisiile verificate trebuie să fie transmis autorităților relevante în perioada cuprinsă între 28 februarie și 31 martie a perioadei de verificare. Fiecare autoritate de administrare decide cu privire la data exactă la care transmite raportul în perioada respectivă.

*Concluzii*

- Termenele și procedurile care trebuie respectate pentru îndeplinirea cerințelor celor două regulamente au o structură similară, dar există diferențe în ceea ce privește datele și formularea obligațiilor. Ar putea fi luată în considerare o aliniere suplimentară a procesului de monitorizare și de raportare.

## VII. Concluzii generale

Comparația arată că, deși Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și Directiva EU ETS sunt deja bine aliniate în ceea ce privește mai multe aspecte, există posibilitatea de a reduce discrepanțele existente prin viitoarele revizuiri ale actelor, cu scopul de a simplifica punerea în aplicare și de a reduce sarcina administrativă pentru operatori, verificatori și statele membre.

Cele mai mari beneficii ar putea fi obținute din instituirea unui sistem unic de monitorizare, raportare și verificare, care să deservească atât Regulamentul FuelEU în domeniul maritim, cât și Directiva EU ETS și să asigure posibilitatea ca societățile să utilizeze datele colectate, verificate și raportate în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim pentru respectarea Directivei EU ETS și a Regulamentului FuelEU în domeniul maritim.

Un astfel de sistem bazat pe Regulamentul privind MRV în domeniul maritim ar trebui i) să vizeze toate cerințele de monitorizare în temeiul Directivei EU ETS și al Regulamentului FuelEU în domeniul maritim, ii) să reducă la minimum discrepanțele și neconcordanțele dintre cerințe, iii) să alinieze și, eventual, să contopească documentele de raportare într-un model unic (și anume planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile), iv) să instituie un cadru unic de verificare și de acreditare și v) să alinieze conceptul de entitate reglementată în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, al Regulamentului FuelEU în domeniul maritim și al Directivei EU ETS.

Pe lângă sistemul de monitorizare, raportare și verificare, în viitor, ar putea fi avută în vedere, de asemenea, o mai mare coerență între Regulamentul FuelEU în domeniul maritim și Directiva EU ETS în alte domenii, cum ar fi derogările pe criterii geografice, tipurile de nave, acoperirea consumului de energie și a emisiilor, navigarea în condiții de gheață și măsurile de asigurare a respectării legislației. Totuși, realizarea unei mai mari coerențe a acestor dispoziții ar fi mai dificilă decât alinierea sistemelor de monitorizare, raportare și verificare; în plus, există motive legitime pentru menținerea diferențelor existente, care s-au bazat pe alegeri specifice ale colegiuitorilor.

Toate modificările aduse aspectelor menționate anterior ar trebui să fie coordonate și să țină seama de impactul modificărilor asupra celor trei acte legislative. În același timp, orice revizuire ar trebui să examineze fezabilitatea și impactul economic, de mediu și social al unei coerențe sporite, în vederea menținerii integrității de mediu și eficacității acțiunilor Uniunii în domeniul climei, inclusiv a angajamentelor sale obligatorii din punct de vedere juridic.