



Document de ședință

A9-0233/2022

4.10.2022

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea 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
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Jörgen Warborn

Raportor pentru avizele comisiilor asociate, în temeiul articolului 57 din Regulamentul de procedură:

Tiemo Wölken, Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară
Rasmus Andresen, Comisia pentru industrie, cercetare și energie

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	97
ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR DE LA CARE RAPORTORUL A PRIMIT CONTRIBUȚII	100
AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ	102
AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE	208
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE	325
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	326

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea 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 (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2021)0562),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0333/2021),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul motivat prezentat de către Senatul Irlandei în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 8 decembrie 2021¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere avizele Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară și Comisiei pentru industrie, cercetare și energie,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0233/2022),
1. adoptă poziția sa în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
 3. încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(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 CO₂ din UE generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO₂ 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.

Amendamentul 2

Amendamentul

(1) Transportul maritim reprezintă aproximativ 75 % din comerțul exterior al UE și 31 % din comerțul intern al UE în ceea ce privește volumul. 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 **la nivel global** 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, **la pierderi de locuri de muncă** și la o pierdere a conectivității pentru cetățeni și întreprinderi.

Propunere de regulament
Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) *Sectorul maritim asigură locuri de muncă pentru 2 milioane de europeni și contribuie cu 149 de miliarde EUR la economie. Pentru fiecare milion de euro generat în industria transporturilor maritime, în altă parte a economiei UE sunt generate 1,8 milioane EUR.^{1a}*

^{1a} *Raportul Asociației Proprietarilor de Nave din Comunitatea Europeană, „The Economic Value of the EU Shipping Industry” (Valoarea economică a sectorului transportului maritim din UE), 2020.*

Amendamentul 3

Propunere de regulament
Considerentul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) *Transportul maritim este modul de transport care dăunează cel mai puțin mediului, generând emisii de gaze cu efect de seră semnificativ mai scăzute per tonă de mărfuri transportate, comparativ cu alte moduri de transport^{1a}. În același timp, traficul naval înspre sau dinspre porturile din Spațiul Economic European reprezintă aproximativ 11 % din totalul emisiilor de CO₂ din UE generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO₂ din UE. Se preconizează că emisiile de CO₂ generate de transportul maritim vor crește dacă nu se iau măsuri suplimentare. Toate sectoarele economiei trebuie să contribuie la reducerea rapidă a emisiilor de GES până la atingerea unui nivel al emisiilor nete de GES egal cu zero până cel târziu în 2050, astfel cum se*

prevede în Regulamentul (UE) 2021/1119. Prin urmare, este esențial ca Uniunea să stabilească o cale ambițioasă către tranziția ecologică rapidă a sectorului maritim, care ar contribui și la menținerea și promovarea în continuare a poziției sale de lider la nivel mondial în domeniul tehnologiilor, al serviciilor și al soluțiilor verzi, precum și la stimularea în continuare a creării de locuri de muncă în lanțurile valorice aferente, menținându-se totodată competitivitatea.

^{1a} Studiu al Agenției Europene de Mediu, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(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 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

Amendamentul

(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 neutralitatea climatică până **cel târziu** 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”²¹. 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.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

instrumente de politică complementare pentru a *promova și a accelera o producție la scară largă și* utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon produși în mod durabil, incluși în sectorul transportului maritim, *respectând totodată principiul neutralității tehnologice*. Dezvoltarea și implementarea tehnologiei necesare trebuie *sprijinite cât mai repede posibil și trebuie să fie demarate* până în 2030, în pregătirea unei schimbări mult mai rapide după anul respectiv. *Este esențial și să se încurajeze inovarea și să se sprijine cercetarea în sprijinul unor inovații emergente și viitoare, cum ar fi combustibilii alternativi emergenți, proiectarea ecologică, biomateriile, propulsia eoliană și propulsia asistată de vânt.*

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Amendamentul

(2a) Este probabil ca GNL să joace un rol de tranziție în transportul maritim, permițând o tranziție treptată către alternative cu emisii zero, în special acolo unde în prezent nu este disponibilă nicio tehnologie de propulsie cu emisii zero viabilă din punct de vedere economic. Comunicarea privind Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă indică faptul că navele maritime cu emisii zero ar putea fi gata de lansare pe piață până în 2030. Conversia flotei trebuie să aibă loc treptat, datorită duratei lungi de viață a navelor. Combustibilii pentru transport, cum ar fi GNL, trebuie să fie decarbonizați din ce în ce mai mult prin

amestecarea cu biometan lichefiat (bio-GNL) sau cu combustibili gazoși sintetici (e-gaz) din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, de exemplu.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(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, **în general, între 35 % și 53 % din tarifele pentru transportul maritim de mărfuri. Așadar, măsurile de politică trebuie să fie eficiente din punctul de vedere al costurilor și să vizeze generarea celui mai mare nivel de decarbonizare posibil la cel mai mic cost posibil.** 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, **ceea ce ar putea contribui și la un risc de pierdere a competitivității porturilor din Uniune în raport cu cele din afara Uniunii.** Acest lucru poate duce la relocarea emisiilor de carbon **și a întreprinderilor** 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

pe piața transportului maritim din UE.

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 și cu emisii scăzute de carbon pe piața combustibililor marini se desfășoară în condiții de concurență loială pe piața transportului maritim din UE, ***lăsând operatorilor de transport maritim o opțiune de a avea costuri mai mici de reducere a emisiilor. Disponibilitatea unei astfel de opțiuni este esențială pentru a garanta competitivitatea industriilor maritime europene și relevanța rutelor logistice care leagă porturile europene de comerțul mondial.***

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Sectorul maritim este caracterizat de o concurență internațională acerbă. Diferențele majore în materie de sarcini impuse de reglementare dintre statele de pavilion au amplificat recurgerea la practici nedorite, cum ar fi schimbarea pavilionului navelor. Caracterul mondial prin definiție al acestui sector pune în evidență cât sunt de importante o abordare care să fie aceeași indiferent de pavilion și un mediu de reglementare favorabil, condiție indispensabilă pentru atragerea de noi investiții și pentru păstrarea competitivității porturilor, a proprietarilor de nave și a operatorilor de nave europeni.

Amendamentul 8

Propunere de regulament

Considerentul 4

Textul propus de Comisie

(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*** 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

Amendamentul

(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. ***Acest cadru trebuie să limiteze*** 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.

Comisia trebuie să instituie un sistem de

regulament.

monitorizare care să evalueze în mod specific relocarea emisiilor de dioxid de carbon și a activităților economice, precum și potențialele practici de eludare și să elaboreze o listă de activități economice potențiale care nu se încadrează în activități economice semnificative desfășurate în cadrul escalelor în porturi vecine UE. Procedând astfel, dacă sunt raportate relocări semnificative ale emisiilor de dioxid de carbon și ale activităților economice și practici de eludare, Comisia trebuie să propună măsuri pentru a combate aceste probleme.

Amendamentul 9

**Propunere de regulament
Considerentul 4 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Având în vedere că prezentul regulament va impune costuri suplimentare de asigurare a conformității asupra sectorului, trebuie luate măsuri compensatorii pentru a împiedica creșterea nivelului total al sarcinii impuse de reglementare. Înainte să se aplice prezentul regulament, Comisia trebuie, așadar, să prezinte propuneri de compensare a sarcinilor impuse de reglementare introduse prin prezentul regulament, prin revizuirea sau abrogarea dispozițiilor din alte acte legislative ale Uniunii care generează sarcini impuse de reglementare în sectorul maritim.

Amendamentul 10

**Propunere de regulament
Considerentul 4 b (nou)**

(4b) Pentru a asigura gradul necesar de securitate juridică și a investițiilor, prezentul regulament trebuie să fie aliniat îndeaproape și în concordanță cu Regulamentul XXXX-XXX (Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi), Directiva 2003/87/CE (EU ETS), Directiva XXXX-XXX (Directiva privind energia din surse regenerabile) și Directiva 2003/96/CE (Directiva privind impozitarea energiei). O astfel de aliniere trebuie să aibă ca rezultat un cadru legislativ coerent pentru sectorul transportului maritim, care să contribuie la creșterea semnificativă a producției de combustibili alternativi sustenabili, să asigure implementarea infrastructurii necesare și să stimuleze folosirea acestor combustibili de către tot mai multe nave. Pentru a asigura coerența generală cu obiectivele Uniunii în materie de climă, competitivitate și „creștere economică sustenabilă”, impactul global, combinat și cumulativ al acestor acte legislative asupra climei și economiei trebuie evaluat în mod cuprinzător și continuu.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 4 c (nou)

(4c) Obligației porturilor de a asigura alimentarea cu energie electrică de la mal trebuie să i se răspundă cu o obligație corespunzătoare a navelor de a se conecta la infrastructura de încărcare menită să asigure alimentarea cu energie electrică atunci când nava se află la dană, pentru a asigura eficacitatea infrastructurii respective și a evita riscul de depreciere a activelor. În plus, trebuie depuse eforturi

pentru a reduce costurile asociate cu alimentarea de la mal prin scutirea permanentă de la impozitare a energiei electrice furnizate navelor în port, prin modificarea Directivei XXXX-XXXX (Directiva privind impozitarea energiei).

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Având în vedere creșterea costurilor transportului maritim pentru navele care nu respectă cerințele prezentului regulament, trebuie combătut riscul de evaziune și de eludare a dispozițiilor prezentului regulament, în special în segmentul comerțului bazat pe servicii de linie pentru transportul de containere. Escalele în porturi din vecinătatea Uniunii pentru a limita costurile legate de respectarea prezentului regulament, nu doar că ar diminua beneficiile preconizate pentru mediu și ar submina semnificativ obiectivele urmărite de prezentul regulament, ci ar putea conduce și la emisii mai mari din cauza distanței suplimentare parcurse pentru a eluda aplicarea prezentului regulament. Prin urmare, este oportun să se excludă din conceptul de „port de escală” anumite opriri efectuate în porturi din afara Uniunii. Respectiva excludere trebuie să vizeze porturile din vecinătatea Uniunii în care riscul de eludare este cel mai mare. O limită de 300 mile marine constituie un răspuns proporțional la acest risc, asigurând un echilibru între sarcina suplimentară și riscul de eludare. În plus, excluderea din conceptul de „port de escală” trebuie să vizeze numai navele portcontainer și porturile a căror activitate principală este transbordarea containerelor. Pentru astfel de transporturi, riscul de eludare constă, de

asemenea, într-o mutare a nodului portuar către porturi din afara Uniunii, ceea ce agravează efectele eludării. Din acest motiv și în absența unui sistem obligatoriu al OMI pentru folosirea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru călătoriile internaționale la nivel mondial, care să aibă un nivel de ambiție similar cu cerințele stabilite în prezentul regulament, opririle navelor portcontainer într-un port de transbordare a containerelor învecinat nu trebuie considerate opriri în porturi de escală în sensul prezentului regulament. Pentru a se asigura că măsura este proporțională cu obiectivele urmărite și are ca rezultat egalitatea de tratament, trebuie luate în considerare măsurile din țările terțe care au un efect echivalent cu cel al prezentului regulament.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5b) Pentru a ține seama de situația specifică a regiunilor insulare, astfel cum se subliniază la articolul 174 din tratat, precum și de necesitatea de a menține conectivitatea dintre insule și regiuni periferice și regiunile centrale ale Uniunii, trebuie permise derogări temporare pentru călătoriile efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de croazieră, între un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port de escală aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru, situat pe o insulă cu mai puțin de 100 000 de rezidenți permanenți.

Amendamentul 14

Propunere de regulament
Considerentul 5 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5c) Având în vedere caracteristicile speciale ale regiunilor ultraperiferice ale Uniunii, mai ales depărtarea și caracterul lor insular, precum și constrângerile la care sunt supuse, trebuie să se acorde o atenție deosebită menținerii accesibilității lor și capacității de conectare eficientă la acestea prin intermediul transportului maritim. Așadar, doar jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică trebuie să fie inclusă în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Din aceleași motive, trebuie permise derogări temporare pentru călătoriile între un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și un alt port de escală situat într-o regiune ultraperiferică, precum și pentru energia utilizată în timpul staționării navelor în portul de escală din regiunile ultraperiferice corespunzătoare.

Amendamentul 15

Propunere de regulament
Considerentul 5 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5d) Pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pentru nave, inclusiv pentru cele construite să opereze în ape înghețate în drum spre, dinspre sau între porturile statelor membre, trebuie luate în considerare informații specifice referitoare la clasa de gheață a unei nave și la navigarea acesteia în ape înghețate, atunci când se calculează reducerile de emisii de GES la nivel de navă, precum și pentru datele monitorizate și raportate pe

Amendamentul 16

Propunere de regulament

Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(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 Consiliului²¹ 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.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

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).

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(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 (CO₂) generate de sectorul maritim.

Amendamentul

(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 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 (CO₂) generate de sectorul maritim.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Pentru a asigura eficacitatea continuă a prezentului regulament, Comisia trebuie să monitorizeze funcționarea sa, realizând evaluări ale impactului în ceea ce privește pragul tonajului brut și tipurile de nave care fac obiectul prezentului regulament. Comisia trebuie să decidă, în special, dacă există motive semnificative pentru a include navele mai mici și alte tipuri de nave în domeniul de aplicare al prezentului

regulament. Comisia trebuie să țină seama în mod deosebit de considerente precum disponibilitatea datelor relevante, reducerea potențială a emisiilor de GES și eficacitatea extinderii domeniului de aplicare în ceea ce privește impactul asupra climei, amplexarea sarcinii administrative și consecințele financiare și sociale aferente.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(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 combustibili 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.

Amendamentul

(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 combustibili 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. ***Această abordare trebuie pusă în aplicare într-un mod bazat pe obiective, neutru din punct de vedere tehnologic și eficient din punctul de vedere al costurilor.***

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Intervenția politicilor pentru stimularea cererii de combustibili marini

Amendamentul

(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.

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 **ambicioase, în conformitate cu obiectivele Acordului de la Paris**, 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.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Trebuie instituit un fond specific pentru oceane, care să direcționeze veniturile generate de licitarea certificatelor pentru transportul maritim în cadrul ETS înapoi către sectorul maritim. Fondurile furnizate în cadrul Fondului pentru oceane trebuie folosite pentru a sprijini proiecte și investiții legate de îmbunătățirea eficienței energetice a navelor și a porturilor, de tehnologii și infrastructuri inovatoare pentru decarbonizarea transportului maritim, de producția și introducerea combustibililor alternativi sustenabili și de dezvoltarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11) Trebuie promovate dezvoltarea și utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon,

(11) Trebuie promovate dezvoltarea și utilizarea combustibililor **și tehnologiilor de propulsie** din surse regenerabile și cu

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.

emisia 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.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Pentru a încuraja dezvoltarea timpurie a pieței și introducerea celor mai sustenabile și inovatoare tehnologii din domeniul combustibililor cu potențial de creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare, este nevoie de un stimulent specific pentru combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile. Această familie de combustibili are un potențial ridicat de a introduce energie din surse regenerabile în mixul de combustibili pentru propulsia navelor. Având în vedere costurile de producție semnificativ mai mari pentru combustibilii de origine nebiologică

produși din surse regenerabile pe termen scurt și mediu, este important să se asigure un nivel al cererii care să sprijine investițiile în astfel de familii de combustibili. Prezentul regulament introduce o combinație de măsuri pentru a asigura sprijinul pentru adoptarea combustibililor sustenabili de origine nebiologică produși din surse regenerabile. Acestea includ (a) un multiplicator până în 2035 pentru a recompensa societățile care decid să opteze pentru acești combustibili în pofida prețului lor relativ ridicat și (b) începând cu 2030, o cotă minimă fixă de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile în mixul energetic al combustibililor. Pentru a facilita respectarea cotei minime de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile, trebuie să se aplice măsuri de flexibilitate în conformitate cu articolele 17 și 18 din prezentul regulament. Societățile pot, prin intermediul unor acorduri contractuale, să tragă la răspundere furnizorii de combustibil în ceea ce privește costurile de asigurare a conformității în temeiul prezentului regulament, în cazul în care combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile nu sunt livrați în conformitate cu condițiile convenite.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Totuși, această abordare trebuie să fie mai strictă în sectorul maritim. Sectorul maritim înregistrează în prezent niveluri ne semnificative ale cererii de biocombustibili, biolichide și combustibili din biomasă pe bază de culturi alimentare și furajere, deoarece peste 99 % din

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

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.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(14) Intervalele lungi de timp asociate **cu dezvoltarea și introducerea** de combustibili și de soluții energetice noi în transportul maritim, **precum și durata medie de viață îndelungată a navelor, cuprinsă în general între 25 și 30 de ani**, necesită o acțiune rapidă și stabilirea unui cadru de reglementare clar și previzibil pe termen lung, care să faciliteze planificarea și investițiile tuturor părților interesate. Un

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.

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, **atât în timpul navigării, cât și la dană**, 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. **Pentru a asigura securitatea juridică și a oferi sectorului timp suficient pentru a planifica și a se pregăti pe termen lung, precum și pentru a evita riscul deprecierei activelor, orice propunere viitoare de modificare a prezentului regulament trebuie să aibă un domeniu de aplicare limitat și să evite modificări semnificative ale cerințelor.**

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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 solară, generată la bord, sau** energia electrică **furnizată la dană**, trebuie, de asemenea, să se reflecte în metodologie.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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, ***având în vedere amprentele în diferitele etape ale ciclului de viață al combustibilului***. 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.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(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 implicați 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 implicați, astfel cum se prevede în prezentul regulament.***

Amendamentul

(17) Performanța „de la sondă la siaj” a combustibililor marini trebuie să fie stabilită prin utilizarea unor factori de emisie implicați sau reali și certificați care să acopere emisiile „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj”.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(21) Utilizarea de surse de alimentare cu energie electrică de la mal reduce poluarea atmosferică produsă de nave **la dană**, precum și cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim **când navele se află la dană**. 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 **de energie** regenerabile **și fără combustibili fosili** 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. **Pentru a se asigura faptul că poluarea atmosferică la dană este redusă și că infrastructura de alimentare cu energie electrică de la mal este viabilă din punct de vedere economic și asigură un randament al investițiilor**, trebuie stabilite norme specifice pentru a autoriza utilizarea de surse de alimentare cu energie electrică de la mal de către navele cele mai poluante **în situațiile în care utilizarea respectivă ar reduce efectiv emisiile la un cost rezonabil**.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pe lângă sursele de alimentare cu energie electrică de la mal, alte tehnologii

Amendamentul

(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.

cu emisii zero 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, **în ceea ce privește poluarea atmosferică și reducerea emisiilor de GES**, o navă trebuie exceptată de la obligativitatea utilizării acestor surse.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) De asemenea, trebuie să fie prevăzute excepții 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.

Amendamentul

(23) De asemenea, trebuie să fie prevăzute excepții 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, **de operatorul terminalului și/sau de autoritatea competentă, în funcție de modelul de administrare pentru porturile din diferitele state membre. Aceste excepții ar trebui** 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. **În cazul în care este imposibil să se furnizeze suficientă energie electrică la mal din cauza capacității reduse a rețelei locale care se conectează la port, acest lucru nu ar trebui să fie considerat o nerespectare de către port sau de către proprietarul sau operatorul navei a cerințelor prezentului regulament, cu condiția ca această capacitate insuficientă a rețelei locale să fie atestată în mod corespunzător verifcătorilor de către administratorul**

rețelei.

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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. ***Pentru a asigura interoperabilitatea deplină, porturile ar trebui să își echipeze danele, iar armatorii ar trebui să își echipeze navele cu instalații de energie electrică care respectă standardele aplicabile.*** Începând din 2035, operatorii de nave trebuie să își planifice cu atenție escalele în ***porturile TEN-T vizate de Regulamentul XXXX-XXX (Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi)*** 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. ***Ar trebui să se mențină*** 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. ***Pentru a atenua riscul de depreciere a activelor, de incompatibilitate a infrastructurii de la bord pentru alimentarea cu energie electrică de la mal cu cea din dană, precum și riscul de dezechilibre privind cererea și oferta de combustibili***

alternativi, trebuie organizate întâlniri frecvente de consultare între părțile interesate relevante, pentru a se discuta și a se lua decizii privind cerințele și planurile viitoare.

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 24 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24a) Țintele pentru furnizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal prevăzute în Regulamentul XXXX-XXX (Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi) iau în considerare tipurile de nave deservite și volumele respective de trafic din porturile maritime. Cerința ca navele să se conecteze la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal când sunt la dană nu trebuie să se aplice navelor atunci când fac escală în porturi exceptate de la cerința privind alimentarea cu energie electrică de la mal din Regulamentul respectiv, cu excepția cazului în care portul are instalate și disponibile la dana respectivă surse de alimentare cu energie electrică de la mal. Dacă o navă face escală într-un port din afara TEN-T unde este disponibilă alimentarea cu energie electrică de la mal, nava trebuie să se conecteze la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal când se află la dană.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 24 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24b) Chiar dacă alimentarea cu energie

electrică de la mal este un instrument important pentru reducerea emisiilor locale de poluanți atmosferici, potențialul său de a reduce emisiile de gaze cu efect de seră depinde în întregime de mixul energetic furnizat prin cabluri. Pentru a realiza întregul potențial în materie de climă și mediu al alimentării cu energie electrică de la mal, statele membre trebuie să mărească capacitatea și conectivitatea rețelelor de energie electrică și să continue să reducă intensitatea GES generate de mixurile lor energetice, furnizând porturilor energie electrică accesibilă ca preț, planificabilă și fără combustibili fosili.

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 24 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24c) Punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să țină seama în mod corespunzător de diversele modele de administrare a porturilor din Uniune, îndeosebi în ceea ce privește responsabilitatea eliberării unui certificat care scutește o navă de obligația de a se conecta la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 24 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24d) Coordonarea dintre porturi și operatorii de nave este esențială pentru a asigura buna funcționare a procedurilor de conectare la energia electrică terestră în porturi. Operatorii de nave trebuie să

informeze porturile în care fac escală cu privire la intenția lor de a se conecta la energia electrică de la mal și cu privire la cantitatea de energie necesară în timpul escalei respective, în special atunci când această cantitate depășește nevoile estimate pentru categoria de nave în cauză.

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(25) Prezentul regulament trebuie să instituie un sistem solid **și transparent** 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.

Amendamentul 38

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(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 verficatorului.

relevante, cum ar fi informațiile privind tipul de motor de la bord **și specificațiile tehnice ale** tehnologiilor de asistență eoliene **sau orice surse de energie alternative prezente la bord**, 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 verficatorului.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(27) **O certificare și monitorizare solidă** a combustibililor este esențială pentru atingerea obiectivelor prezentului regulament și pentru garantarea integrității ecologice a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon care se preconizează că vor fi utilizați în sectorul maritim. O astfel de certificare 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”).**

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie

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 măsurători directe ale emisiilor („de la rezervor la siaj”).

Amendamentul

(27a) *Fiabilitatea și acuratețea informațiilor privind caracteristicile combustibililor sunt esențiale pentru asigurarea respectării prezentului regulament. Furnizorii de combustibili despre care s-a dovedit că au furnizat informații înșelătoare sau inexacte cu privire la intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de combustibilii pe care îi furnizează ar trebui să fie sancționați. Furnizorii de combustibili care au furnizat în mod repetat informații false sau înșelătoare trebuie să fie adăugați pe o listă neagră cu furnizorii excluși din sistemele de certificare prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001 (Directiva privind energia din surse regenerabile). În astfel de cazuri, ar trebui să se considere că orice biocombustibili buncherați din instalațiile lor au același factor de emisie ca cel mai puțin favorabil combustibil fosil.*

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

(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 Consiliului²⁴.

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).

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 31 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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 **și eficacitatea**, verificatorii trebuie să fie entități juridice independente și competente și trebuie să fie acreditați **și supravegheați** de organismele naționale de acreditare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului^{23a}, 24.

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).

(31a) Întreprinderile și furnizorii de combustibili ar putea, prin intermediul unor acorduri contractuale, să convină asupra unor angajamente reciproce de a produce, furniza și achiziționa cantități prestabilite de anumiți combustibili. Astfel de acorduri contractuale trebuie să acopere și răspunderea și trebuie să stabilească condiții de compensare

financiară în cazurile în care combustibilii nu sunt puși la dispoziție după cum s-a convenit.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 36

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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 **cel mai actualizat** 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.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 37

Textul propus de Comisie

(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**

Amendamentul

(37) Veniturile generate de plata penalităților trebuie **să fie alocate sectorului maritim și folosite** pentru a promova **decarbonizarea acestuia, inclusiv sprijinul pentru dezvoltarea, producția și introducerea combustibililor alternativi, infrastructura pentru**

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.

combustibili alternativi și infrastructura pentru **alimentarea cu energie electrică de la mal, precum și noi tehnologii inovatoare.** În acest scop, aceste venituri trebuie alocate Fondului pentru **oceane** menționat la articolul **3gab** din Directiva 2003/87/CE.

Amendamentul 45

Propunere de regulament Considerentul 39

Textul propus de Comisie

(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 quantumului 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.

Amendamentul

(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, **colectarea de informații pentru** calcularea quantumului 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.

Amendamentul 46

Propunere de regulament Considerentul 40

Textul propus de Comisie

(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 verficatorilor, 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.

Amendamentul

(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 **certificarea emisiilor efective „de la sondă la rezervor”, a normelor privind efectuarea** măsurătorilor directe ale emisiilor, adaptarea factorului de penalizare, acreditarea verficatorilor, 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.

Amendamentul 47

Propunere de regulament Considerentul 42

Textul propus de Comisie

(42) Având în vedere dimensiunea internațională a sectorului maritim, este

Amendamentul

(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 **fînd 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.

preferabilă o abordare **la nivel mondial** pentru limitarea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată de nave, **întrucât** aceasta **ar fi considerabil** 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, **continuând eforturile UE de a promova obiective ambițioase de decarbonizare a sectorului maritim la nivel internațional**. În cazul în care se ajunge la un acord privind o **abordare mondială** cu privire la chestiuni relevante pentru prezentul regulament, Comisia trebuie să revizuiască prezentul regulament **pentru a-l alinia** la normele internaționale.

Amendamentul 48

Propunere de regulament Considerentul 42 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42a) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile la nivel internațional și pentru a crește la maximum impactul asupra mediului al legislației privind combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, Comisia și statele membre trebuie să promoveze în cadrul OMI și al altor organizații internaționale sisteme solide de certificare și monitorizare pentru combustibilii din surse regenerabile.

Amendamentul 49

Propunere de regulament
Considerentul 42 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42b) Comisia ar trebui să asigure punerea în aplicare și disponibilitatea instrumentelor de colaborare și schimb de bune practici pentru sectorul transportului maritim, astfel cum sunt definite în Orientările privind o mai bună legiferare^{1a}.

^{1a} **Comisia Europeană, Bruxelles, document de lucru al serviciilor Comisiei, Orientări privind o mai bună legiferare, 3.11.2021 SWD(2021)0305.**

Amendamentul 50

Propunere de regulament
Considerentul 43

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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

(43) **Dezvoltarea și utilizarea pe scară largă a** 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

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,

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,

Amendamentul 51

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(a) **o limită a** intensității gazelor cu efect de seră („GES”) produse de energia utilizată la bord de o navă care sosește, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și

Amendamentul 52

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) **obligția** 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,

Amendamentul

(b) **o obligație** 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,

Amendamentul 53

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1 – subparagraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Scopul acestui lucru este de a spori nivelul de utilizare constantă a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie în **transportul maritim în** întreaga Uniune,

a traficului maritim și evitând denaturarea pieței interne.

în conformitate cu obiectivul Uniunii de a atinge neutralitatea climatică cel târziu până în 2050 și cu obiectivele Acordului de la Paris, asigurând în același timp buna funcționare a traficului maritim, creând posibilități de dezvoltare pentru sectorul maritim și evitând denaturarea pieței interne.

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament se aplică tuturor navelor cu un tonaj brut mai mare de 5 000 de tone, indiferent de pavilion, în ceea ce privește:

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(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**

Amendamentul

(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;

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică aflată sub jurisdicția unui

stat membru; și

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 2 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Până la 31 decembrie 2025, Comisia adoptă un act de punere în aplicare prin care stabilește lista porturilor învecinate de transbordare a containerelor excluse din definiția porturilor de escală pentru nave container prevăzută în prezentul regulament.

Ulterior, cel puțin o dată la doi ani, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care actualizează lista respectivă a porturilor învecinate de transbordare a containerelor excluse din definiția porturilor de escală pentru navele container prevăzută în prezentul regulament.

Respectivele acte de punere în aplicare enumeră porturile învecinate de transbordare a containerelor situate în afara Uniunii, dar la mai puțin de 300 de mile marine de teritoriul Uniunii, în care proporția transbordării de containere, măsurată în unități echivalente cu 20 de picioare, depășește 65 % din traficul total de containere din portul respectiv în cursul celei mai recente perioade de 12 luni pentru care sunt disponibile date relevante.

În sensul listei respective, containerele sunt considerate transbordate atunci când sunt descărcate de pe o navă în port cu unicul scop de a fi încărcate pe o altă navă. Porturile situate într-o țară terță care aplică efectiv măsuri la fel de ambițioase ca cerințele prevăzute în prezentul regulament nu sunt incluse.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 27 alineatul (3).

Amendamentul 60

Propunere de regulament Articolul 2 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. În ceea ce privește energia folosită în călătoriile efectuate de navele 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 100 000 de rezidenți permanenți și în ceea ce privește energia folosită în timpul staționării navelor într-un port de escală din insula respectivă, statele membre pot să scutească anumite rute și porturi de aplicarea alineatului 1 literele (a) și (b). Înainte ca scutiurile să intre în vigoare, statele membre le notifică Comisiei, care le publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Nicio astfel de scutiure nu se aplică după 31 decembrie 2029.

Amendamentul 61

Propunere de regulament Articolul 2 – alineatul 2 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2c. În ceea ce privește energia folosită în călătoriile efectuate între un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și un alt port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și în ceea ce privește energia folosită în timpul staționării navelor în porturile de escală din regiunile ultraperiferice respective, statele membre pot să scutească anumite rute și porturi de aplicarea alineatului 1 literele (a) și (ba). Înainte ca scutiurile să intre în vigoare, statele membre le notifică Comisiei, care le publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Nicio astfel de scutiure nu se aplică după 31 decembrie 2029. Nimic nu împiedică statele membre, regiunile și teritoriile lor să decidă să nu aplice această scutiure sau să pună capăt înainte de 31 decembrie 2029 oricărei scutiuri pe care au acordat-o.

Amendamentul 62

Propunere de regulament Articolul 2 – alineatul 2 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2d. În ceea ce privește energia utilizată pentru călătoriile efectuate în cadrul unui contract de servicii publice sau pentru călătoriile efectuate de nave care fac obiectul obligațiilor de serviciu public în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului, statele membre pot să scutească anumite rute de aplicarea alineatului (1). Înainte ca scutițiile să intre în vigoare, statele membre le notifică Comisiei, care le publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Nicio astfel de scutiție nu se aplică după 31 decembrie 2029.

Amendamentul 63

**Propunere de regulament
Articolul 2 – alineatul 2 e (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2e. Comisia monitorizează în permanență impactul prezentului regulament asupra deturnării fluxului mărfurilor, în special prin intermediul porturilor de transbordare din țările învecinate. Dacă identifică un impact negativ major asupra porturilor din Uniune, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului propuneri legislative de modificare a prezentului regulament. Comisia analizează mai ales impactul prezentului regulament asupra regiunilor ultraperiferice și a insulelor și, la nevoie, propune modificări ale domeniului de aplicare al prezentului regulament.

Amendamentul 64

**Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 – litera h**

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 65

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera ha (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ha) „propulsie eoliană” sau „propulsie asistată de vânt” înseamnă o tehnică de propulsie cu o contribuție principală sau auxiliară la propulsia oricărui tip de navă prin energia vântului, care este captată atunci când nava navighează.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(i) „port de escală” înseamnă **portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca o parte importantă din marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, ceea ce exclude, prin urmare, opririle făcute doar cu scopul de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra pe doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port pentru că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, opririle cu scopul unic de a se adăposti de condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare și opririle unei nave container**

într-un port vecin de transbordare de containere;

Amendamentul 67

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera m

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(m) „navă la dană” înseamnă o navă **care acostează în siguranță la chei într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în timp ce încarcă, descarcă, îmbarcă sau debarcă pasageri sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nava nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri sau pasageri;**

Amendamentul 68

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera n

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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, **excluzând energia suplimentară utilizată ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă și excluzând energia suplimentară utilizată de o navă din clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață;**

Amendamentul 69

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 – litera qa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(qa) „clasă de gheață” înseamnă notația atribuită navei de către autoritățile naționale competente ale statului de pavilion sau de o organizație recunoscută de statul respectiv, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare;

Amendamentul 70

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 – litera qb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(qb) „navigare în condiții de gheață” înseamnă navigarea unei nave cu clasă de gheață într-o zonă maritimă situată în interiorul marginii gheții;

Amendamentul 71

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 – litera qc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(qc) „marginea gheții” înseamnă demarcația în orice moment dintre largul mării și o gheață marină de orice tip, indiferent dacă este în avans rapid sau în derivă;

Amendamentul 72

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 – litera r

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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 **fixe, plutitoare și mobile** de la mal și de pe navă, **care** alimentează tabloul principal de distribuție al navei pentru alimentarea cu energie electrică a spațiilor de cazare, pentru acoperirea **volumului** de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

— -13 % de la 1 ianuarie 2035;

Amendamentul

— - 20 % de la 1 ianuarie 2035;

Amendamentul 74

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 4

Textul propus de Comisie

— -26 % de la 1 ianuarie 2040;

Amendamentul

— - 38 % de la 1 ianuarie 2040;

Amendamentul 75

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 5

Textul propus de Comisie

— -59 % de la 1 ianuarie 2045;

Amendamentul

— - 64 % de la 1 ianuarie 2045;

Amendamentul 76

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 6

Textul propus de Comisie

— -75 % de la 1 ianuarie 2050.

Amendamentul

— - **80** % de la 1 ianuarie 2050.

Amendamentul 77

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

[*: 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 **Uniunii**, generate de energia utilizată la bordul navelor în 2020, determinată pe baza datelor monitorizate și raportate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2015/757 și utilizând metodologia și valorile implicite prevăzute în anexa I la regulamentul respectiv.]

Amendamentul 78

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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. **Pentru navele care fac parte din clase de gheață, se aplică un factor de corecție, scăzându-se consumul mai mare de combustibil legat de navigarea în condiții de gheață.**

Amendamentul 79

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Valorile implicite indicate în anexa II la prezentul regulament sunt luate ca bază la calcularea factorilor de emisie. Dacă există valori reale verificate prin certificare sau prin măsurători directe ale emisiilor, pot fi utilizate aceste valori reale.

Amendamentul 80

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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 **și pentru a garanta că aceștia sunt cât se poate de reprezentativi pentru emisiile reale în toate etapele ciclului de viață al combustibilului, în conformitate cu cele mai fiabile date științifice și tehnice disponibile.**

Amendamentul 81

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Se organizează consultări între

organismele de administrare ale porturilor, operatorii terminalelor, armatori, operatorii de nave, furnizorii de combustibili și alte părți interesate relevante, pentru a asigura cooperarea în aprovizionarea cu combustibili alternativi planificată și implementată în porturi individuale, precum și în raport cu cererea anticipată din partea navelor care fac escală în acele porturi.

Amendamentul 82

Propunere de regulament Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4a

Folosirea de combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică

- 1. Statele membre iau măsurile necesare, dacă este necesar pe baza mecanismului de schimb de credite înființat prin Regulamentul XXXX [Directiva privind energia din surse regenerabile], pentru a asigura furnizarea de combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică (RFNBO) în porturile de pe teritoriul lor.*
- 2. De la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2034, la numitorul ecuației (1) din anexa I se aplică un multiplicator de „2” pentru a calcula intensitatea gazelor cu efect de seră generate de energia utilizată la bord, pentru a recompensa companiile care folosesc combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică.*
- 3. Începând cu 1 ianuarie 2030, cel puțin 2 % din energia medie anuală utilizată la bordul unei nave trebuie să fie obținută din combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică, în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (b).*

4. *Până la 31 decembrie 2034, alineatul (3) nu se aplică companiilor și filialelor lor care exploatează trei sau mai puține nave care intră în domeniul de aplicare al articolului 2 alineatul (1).*

5. *Până cel târziu în 2028, Comisia evaluează obligația prevăzută la alineatul (3) cu scopul de a o adapta, în cazul în care:*

– *există îndoieli serioase cu privire la capacitatea de producție, disponibilitatea sau prețul combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică sau*

– *are loc o reducere substanțială a costurilor și sunt disponibili într-o zonă geografică vastă combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică și trebuie mărit nivelul sub cotelor pentru a îndeplini obiectivele climatice ale Uniunii.*

6. *Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a stabili criteriile pentru această evaluare și pentru a ajusta obligațiile prevăzute la articolul 4a alineatul (3) și în anexa V, dacă din evaluarea efectuată în conformitate cu alineatul (5) reiese că acest lucru este necesar.*

Amendamentul 83

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

1. Începând cu 1 ianuarie 2030, o navă la dană dintr-un port de escală ***care intră*** sub ***incidența articolului 9 din Regulamentul XXXX-XXX (Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi)*** se conectează la o sursă de alimentare cu energie electrică de la mal și o utilizează pentru toate necesitățile de ***electricitate*** cât

timp se află la dană. ***În cazul în care un port din afara TEN-T a instalat voluntar surse de alimentare cu energie electrică de la mal (SAEM), navele care fac escală în portul respectiv și dispun de echipamente SAEM compatibile se conectează la aceste surse dacă sunt disponibile la dana unde s-au oprit.***

Amendamentul 84

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 3 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) care utilizează tehnologii cu emisii zero, astfel cum se specifică în anexa III, ***cu condiția ca ele să obțină permanent reduceri de emisii echivalente cu reducerile care ar putea fi realizate prin conectarea la surse de alimentare cu energie electrică de la mal;***

Amendamentul 85

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 3 – litera d

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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, ***inclusiv din cauza unei lipse (temporare) de capacitate a rețelei, inclusiv în timpul vârfurilor de cerere (sezoniere) ale navelor aflate la dană;***

Amendamentul 86

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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, **cu condiția ca instalația de la bordul navei de alimentare cu energie electrică la mal să fie certificată în conformitate cu standardele specificate în anexa II la Regulamentul XXXX-XXX (Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi) pentru sistemele de alimentare cu energie electrică de la mal ale navelor maritime;**

Amendamentul 87

**Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 3 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Operatorii de nave informează în prealabil porturile în care fac escală cu privire la intențiile lor de a se conecta la o sursă de alimentare cu energie electrică de la mal sau că doresc să folosească o tehnologie cu emisii zero, definită în anexa III la prezentul regulament. Operatorii navelor indică, de asemenea, după caz, volumul de energie electrică pe care estimează că îl vor cere în timpul escalei și anunță de ce echipamente electrice dispun la bord.

Amendamentul 88

**Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Comisia este împuternicită să

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.

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 **în vederea modificării criteriilor** de utilizare a acestora, în cazul în care aceste **noi** tehnologii **sau criterii de utilizare** sunt considerate echivalente **sau mai bune decât** tehnologiile enumerate în anexa respectivă, în contextul progreselor științifice și tehnice.

Amendamentul 89

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

5. Organul de administrare al portului de escală **sau, după caz, operatorul terminalului sau autoritatea competentă** stabilește dacă se aplică excepțiile prevăzute la alineatul (3) și dacă eliberează sau refuză eliberarea certificatului în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa IV.

Amendamentul 90

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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**

Amendamentul

eliminat

(e).

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Se organizează consultări între organismele de administrare ale porturilor, operatorii terminalelor, armatori, operatorii de nave, furnizorii de SAEM, administratorii de rețele și alte părți interesate relevante, pentru a asigura cooperarea în legătură cu infrastructura SAEM planificată și implementată în fiecare port, precum și în raport cu cererea anticipată din partea navelor care fac escală în acele porturi.

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

4. Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, **dar și orice alte informații cerute pentru a fi în conformitate cu prezentul regulament**, 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.

Amendamentul 93

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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 **și respectiv în anexele I și III;**

Amendamentul 94

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera k

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(k) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea datelor lipsă **sau pentru identificarea și corectarea erorilor de date;**

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Dacă energia suplimentară necesară din cauza clasei de gheață a navei trebuie exclusă din calculul energiei utilizate la bord, planul de monitorizare mai trebuie să cuprindă:

(a) informații privind clasa de gheață a navei;

(b) o descriere a procedurii de monitorizare a distanței parcurse pe durata întregii călătorii; și

(c) atunci când navighează în condiții de gheață, data și ora la care navighează în condiții de gheață, consumul de combustibil și energia furnizată de surse de substituție de energie sau de o

tehnologie cu emisii zero, așa cum se specifică în anexa III, atunci când navighează în condiții de gheață.

Amendamentul 96

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

1. Societățile verifică periodic, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă datele pe care le conține pot fi îmbunătățite, **corectate sau actualizate.**

Amendamentul 97

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Societățile modifică planul de monitorizare, **fără întârzieri nejustificate,** în oricare dintre următoarele situații:

Amendamentul 98

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) dacă s-a constatat că metodele de prevenire a datelor lacunare și de identificare a erorilor de date sunt inadecvate pentru a asigura fiabilitatea și transparența datelor.

Amendamentul 99

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

2. Societățile furnizează date exacte, **complete** 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.

Amendamentul 100

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 **măsurători directe ale emisiilor, în conformitate cu sistemele de certificare și verificare existente prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001 și în Directiva (UE) XXXX/XXXX (Directiva privind gazele)**. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea normelor privind efectuarea măsurătorilor directe ale emisiilor.

Amendamentul 101

Propunere de regulament
Articolul 9 a (nou)

Articolul 9a

Certificarea altor combustibili

- 1. Companiile au dreptul să se abată de la valorile implicite stabilite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” asociați tuturor celorlalți combustibili, cu condiția ca valorile reale să fie stabilite prin certificare sau măsurători directe ale emisiilor.***
- 2. Companiile au dreptul să se abată de la valorile implicite stabilite pentru factorii de emisie „de la rezervor la siaj” asociați tuturor celorlalți combustibili, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin măsurători directe ale emisiilor.***
- 3. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa prezentul regulament stabilind norme pentru certificarea emisiilor reale „de la sondă la rezervor” și norme pentru efectuarea de măsurători directe ale emisiilor.***

Amendamentul 102

**Propunere de regulament
Articolul 10 – alineatul 1**

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 revizuieste 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 revizui.

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 revizuieste planul de monitorizare în consecință ***fără amânări nejustificate*** 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

Calendarul respectiv nu poate depăși, în nici un caz, data la care începe perioada de raportare.

introducerea respectivelor revizuiți.
Calendarul respectiv nu poate depăși, în nici un caz, data la care începe perioada de raportare.

Amendamentul 103

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 **fără amânări nejustificate**, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare.

Amendamentul 104

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(d) utilizarea unei surse de alimentare cu energie electrică de la mal sau prezența excepțiilor **enumerată la articolul 5 alineatul (3) și** certificate în conformitate cu articolul 5 alineatul (5).

Amendamentul 105

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 3 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) evidențele relevante ale navei sunt

Amendamentul

(d) evidențele relevante ale navei sunt

complete și consecvente.

complete, *transparente* și consecvente.

Amendamentul 106

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 ***divergențe*** semnificative ***care ar putea submina îndeplinirea obiectivelor prezentului regulament***, verificatorul efectuează analize suplimentare.

Amendamentul 107

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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. ***Organismul național de acreditare notifică periodic Comisia cu lista verificatorilor acreditați, împreună cu toate datele de contact relevante.***

Amendamentul 108

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Organismele naționale de acreditare veghează ca verficatorul:

(a) să aibă cunoștințe în transportul maritim;

(b) să dispună în orice moment de personal de conducere, tehnic și auxiliar suficient, proporțional cu numărul de nave pe care le verifică;

(c) să fie în măsură să aloce fiecărui punct de lucru, atunci când este necesar, mijloace și personal proporționale cu sarcinile care trebuie îndeplinite în conformitate cu diferitele sarcini enumerate în capitolul V din prezentul regulament;

Amendamentul 109

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. Pentru a exclude potențiale conflicte de interes, verficatorul nu depinde substanțial de o singură companie pentru a-și asigura veniturile.

Amendamentul 110

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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 verficatorilor. Metodele prevăzute în respectivele acte delegate se bazează pe

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 verficatorilor **și prin stabilirea altor norme care să asigure independența și**

principiile referitoare la verificare prevăzute la articolele 10 și 11 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

imparțialitatea 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.

Amendamentul 111

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(c) cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană și pe mare, ***inclusiv cantitatea de electricitate consumată la dană în scopuri de navigație;***

Amendamentul 112

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(d) factorii de emisie „de la sondă la siaj” pentru fiecare tip de combustibil, ***inclusiv energia electrică cu sursă de alimentare de la mal,*** 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;

Amendamentul 113

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) cantitatea fiecărui tip de sursă

Amendamentul

(e) cantitatea fiecărui tip de sursă

alternativă de energie consumată la dană și pe mare.

alternativă de energie consumată la dană și pe mare, *inclusiv combustibili, electricitate, energie eoliană și solară.*

Amendamentul 114

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Dacă energia suplimentară necesară din cauza clasei de gheață a navei trebuie exclusă din energia utilizată la bord, planul de monitorizare trebuie să includă, de asemenea:

- (a) clasa de gheață a navei;***
- (b) data și orele în care a navigat în condiții de gheață;***
- (c) cantitatea din fiecare tip de combustibil consumat în timpul navigării în condiții de gheață;***
- (d) cantitatea din fiecare tip de sursă alternativă de energie consumată în timpul navigării în condiții de gheață;***
- (e) distanța parcursă atunci când a navigat în condiții de gheață;***
- (f) distanța parcursă în timpul călătoriei;***
- (g) cantitatea din fiecare tip de combustibil consumat pe mare și***
- (h) cantitatea din fiecare tip de sursă alternativă de energie consumată pe mare.***

Amendamentul 115

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. În fiecare an, societățile

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.

înregistrează informațiile și datele enumerate la alineatul (1), într-un mod transparent **și la timp, și le compilează anual, pentru a permite** verificatorului să verifice conformitatea cu prezentul regulament.

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) compilează informațiile respective, furnizate în conformitate cu articolul 14 alineatul (3), și le transmite autorității competente a statului membru.

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Pe baza informațiilor furnizate de verificator, autoritatea competentă a statului membru calculează cuantumul penalităților menționate la articolul 20 alineatele (1) și (2) și îl notifică societății.

Amendamentul 119

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Autoritatea de administrare a unei societăți de transport maritim este:

(a) în cazul unei societăți de transport maritim înregistrate într-un stat membru, statul membru în care este înregistrată societatea respectivă de transport maritim;

(b) în cazul unei societăți de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru, statul membru cu cel mai mare număr estimat de escale în port pe parcursul călătoriilor pe care societatea respectivă de transport maritim le-a efectuat în ultimii doi ani de monitorizare și care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2;

(c) în cazul unei societăți de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru și care nu a efectuat nicio călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2 în ultimii doi ani de monitorizare, autoritatea de administrare este statul membru din care societatea respectivă de transport maritim și-a început prima călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2.

Amendamentul 120

Propunere de regulament
Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

1. Pentru monitorizarea conformității cu articolele 4 și 5, Comisia dezvoltă o bază de date electronică privind conformitatea, **integrată în sistemul THETIS-MRV înființat în temeiul**

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, verficatorilor, autorităților competente și Comisiei.

Regulamentului (UE) 2015/757, îi asigură funcționarea și o actualizează. Baza de date privind conformitatea se utilizează pentru a ține evidența bilanțului de conformitate al navelor, **a utilizării excepțiilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3), a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18 și a sancțiunilor suportate în temeiul articolului 20.** Aceasta este accesibilă societăților, verficatorilor, autorităților competente și Comisiei.

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Societăților li se permite să raporteze excedentul de conformitate de la navele care nu fac obiectul prezentului regulament și care sunt propulsate integral cu energie din surse regenerabile, cum ar fi energia eoliană sau solară, atât timp cât aceste nave nu sunt folosite exclusiv în scopuri de agrement.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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 verficator, împreună cu informațiile care permit identificarea navei, a societății, precum și a verficatorului care a efectuat evaluarea.

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 **și calculate** de verficator, **utilizarea mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18, excepțiile anuale aplicate în temeiul articolului 5 alineatul (3), dacă există,**

împreună cu informațiile care permit identificarea navei, a societății, precum și a verficatorului care a efectuat evaluarea.

Amendamentul 123

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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 verficatorul său. Societatea nu mai poate reporta excedentul de conformitate după emiterea certificatului de conformitate FuelEU.

Amendamentul

1. **Pe baza informațiilor menționate la articolul 15 alineatul (2)**, în cazul în care nava are, **în perioada de raportare**, un excedent de conformitate **în ceea ce privește intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră sau cota de RFNBO, menționate la articolul 4 alineatul (2) și, respectiv, la articolul 4a alineatul (3)**, societatea îl poate reporta în bilanțul de conformitate al aceleiași nave **în** 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 verficatorul său. Societatea nu mai poate reporta excedentul de conformitate după emiterea certificatului de conformitate FuelEU. **Excedentul de conformitate neutilizat pentru următoarea perioadă de raportare are o valabilitate de trei ani.**

Amendamentul 124

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Bilanțurile de conformitate a două sau mai multe nave, care sunt verificate de același verficator, pot fi cumulate în scopul îndeplinirii cerințelor prevăzute la **articolul 4**. Bilanțul de conformitate al unei

Amendamentul

1. Bilanțurile de conformitate **pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră și cota de RFNBO, menționate la articolul 4 alineatul (2) și, respectiv, la articolul 4a alineatul (3)**, a două sau mai

nave nu poate fi inclus în mai multe grupuri în aceeași perioadă de raportare.

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

Amendamentul 125

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 **de remediere**. **Autoritatea competentă a statului membru** calculează, **pe baza informațiilor furnizate de verificator**, cuantumul penalității pe baza **formulelor** specificate în anexa V **pentru limitele intensității emisiilor de gaze cu efect de seră și, după caz, cota de RFNBO, menționate la articolul 4 alineatul (2) și, respectiv, la articolul 4a alineatul (3)**.

Amendamentul 126

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

2. Societatea plătește o penalitate pentru fiecare escală în port neconformă. **Pe baza informațiilor furnizate de verificator, autoritatea competentă a statului membru** calculează cuantumul penalității înmulțind suma de 250 EUR **la prețuri din 2022** cu megawații de putere instalată la bord și cu numărul total de ore petrecute la dană. **În scopul efectuării acestui calcul, timpul necesar pentru conectarea la sursele de alimentare cu**

energie electrică de la mal este considerat a fi de două ore, iar timpul respectiv se scade implicit din calculul numărului de ore complete petrecute la dană pentru a ține seama de timpul necesar pentru conectarea la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal.

Amendamentul 127

Propunere de regulament

Articolul 20 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. *Statul de administrare al unei societăți se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care are un deficit de conformitate la data de 1 iunie a anului de raportare, după o eventuală validare de către autoritatea competentă, societatea plătește, până la data de 30 iunie a anului de raportare, o sumă egală cu sancțiunea care rezultă din aplicarea formulelor specificate în anexa V partea B.*

Amendamentul 128

Propunere de regulament

Articolul 20 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. *În cazul în care societatea încheie un contract cu un operator comercial în care se precizează că operatorul în cauză este responsabil cu achiziționarea combustibilului și cu exploatarea navei, societatea și operatorul comercial respectiv stabilesc, printr-un acord contractual, că acesta din urmă este responsabil de plata costurilor pe care le implică penalitățile menționate la prezentul articol. În sensul prezentului paragraf, a fi responsabil cu exploatarea*

navei înseamnă a stabili încărcătura transportată, itinerariul, ruta și/sau viteza navei.

Amendamentul 129

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 3 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3c. Atunci când societatea sau operatorul comercial încheie un contract cu un furnizor de combustibil, prin care acesta din urmă se obligă să furnizeze anumiți combustibili, contractul respectiv cuprinde dispoziții care prevăd răspunderea furnizorului de combustibil de a despăgubi societatea sau operatorul comercial pentru plata penalităților menționate la prezentul articol, în cazul în care combustibilii nu sunt livrați în conformitate cu condițiile convenite. În sensul prezentului alineat, combustibilii furnizați în temeiul contractelor menționate trebuie să respecte dispozițiile de la articolul 9 alineatul (1) litera (b).

Amendamentul 130

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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, **de îndată ce** evoluția costului energiei **subminează efectul disuasiv al penalităților existente. În ceea ce privește formula menționată la**

alineatul (1) de la prezentul articol, penalitatea rezultată trebuie să fie mai mare decât cantitatea și costul combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe care navele i-ar fi folosit dacă ar fi îndeplinit cerințele prevăzute în prezentul regulament.

Amendamentul 131

Propunere de regulament

Articolul 21 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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 bancheri 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.

Amendamentul

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 bancheri sau a unor porturi de racordare la rețeaua de energie electrică în porturi ***sau adaptarea suprastructurii, dacă este necesar***, și sprijină dezvoltarea, testarea și introducerea celor mai inovatoare tehnologii europene în cadrul flotei pentru a obține reduceri semnificative ale emisiilor.

Amendamentul 132

Propunere de regulament

Articolul 21 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Veniturile generate de penalitățile menționate la alineatul (1) se alocă

Amendamentul

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*.

Fondului pentru *oceane* menționat la articolul **3gab** din Directiva 2003/87/CE. ***Aceste venituri sunt alocate sectorului maritim și contribuie la decarbonizarea acestuia.*** 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 *oceane*.

Amendamentul 133

Propunere de regulament Articolul 24 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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).

Amendamentul

1. Societățile au dreptul de a solicita o reexaminare de către ***autoritatea competentă a statului membru sau 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).

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 26 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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].

Amendamentul

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 ***alineatul (4), la articolul 4a*** alineatul (6), la articolul 5 alineatul (4), la articolul 9 alineatul (3), ***la articolul 9a*** alineatul (3), la articolul 13 alineatul (3), la articolul 20 alineatul (4) și la articolul 21 alineatul (3) se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 135

Propunere de regulament
Articolul 26 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4 **alineatul (4)**, **la articolul 4a alineatul (6)**, la articolul 5 alineatul (4), la articolul 9 alineatul (3), **la articolul 9a 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.

Amendamentul 136

Propunere de regulament
Articolul 26 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 **alineatul (4)**, **al articolului 4a alineatul (6)**, al articolului 5 alineatul (4), al articolului 9 alineatul (3), **al articolului 9a 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.

European sau a Consiliului.

Amendamentul 137

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

-1. Până la 1 ianuarie 2024, Comisia prezintă un raport privind impactul social al prezentului regulament. Raportul cuprinde o proiecție a impactului prezentului regulament asupra nevoilor în materie de ocupare a forței de muncă și de formare până în 2030 și până în 2050.

Amendamentul 138

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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:

1. **Până la 1 ianuarie 2027 și din cinci în cinci ani după aceea**, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului 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. **Raportul respectiv acordă o atenție deosebită contribuției prezentului regulament la îndeplinirea obiectivelor globale și sectoriale ale Uniunii pentru climă, așa cum sunt definite în Legea europeană a climei, și la îndeplinirea obiectivelor Uniunii pentru energia din surse regenerabile și eficiența energetică. Raportul evaluează și impactul prezentului regulament asupra funcționării pieței unice, asupra competitivității sectorului maritim, asupra**

tarifelor la transportul de mărfuri și asupra amplitudinii relocării emisiilor de dioxid de carbon și a activităților economice. Comisia evaluează totodată și impactul prezentului regulament asupra reducerii la nivel mondial a emisiilor de GES în sectorul transporturilor, precum și asupra dezvoltării fluxurilor comerciale mondiale și regionale. Comisia ia în considerare posibile modificări ale:

Amendamentul 139

**Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera aa (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) domeniului de aplicare al prezentului regulament în ceea ce privește:

- scăderea la 400 GT a pragului tonajului brut menționat la articolul 2 alineatul (1);*
- mărirea ponderii energiei utilizate de nave în călătoriile către și dinspre țări terțe menționate la articolul 2 litera (c);*

Amendamentul 140

**Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera ab (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) valorilor implicite prevăzute în anexa II, pe baza celor mai exacte cunoștințe și dovezi științifice disponibile;

Amendamentul 141

**Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera ac (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ac) listei poluanților care intră sub incidența prezentului regulament, în special posibilitatea de a include emisiile de negru de fum;

Amendamentul 142

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 143

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) metodologiei specificate în anexa I.

Amendamentul 144

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Pentru a asigura o abordare bazată pe obiective și neutră tehnologic, prezentul regulament ar trebui revizuit și la nevoie modificat, pe măsură ce noi tehnologii de reducere a gazelor cu efect de seră, cum ar fi captarea carbonului la bord, noi combustibili regenerabili și cu emisii scăzute de dioxid de carbon și noi metode de propulsie, ajung la maturitate

tehnică și economică. Comisia evaluează în permanență maturitatea diferitelor tehnologii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și prezintă Parlamentului European și Consiliului o primă revizuire în acest sens până la 1 ianuarie 2027.

Amendamentul 145

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. Comisia monitorizează permanent cantitatea de combustibili alternativi pusă la dispoziția societăților de transport maritim din Uniune și raportează rezultatele Parlamentului European și Consiliului până la 1 ianuarie 2027 și din cinci în cinci ani până în 2050. Dacă oferta de asemenea combustibili nu satisface cererea societăților de transport maritim, neasigurând cantitatea necesară pentru îndeplinirea obligațiilor prevăzute în prezentul regulament, Comisia ar trebui să propună măsuri prin care să se asigure că furnizorii de combustibili maritimi din Uniune pun la dispoziție volume corespunzătoare de combustibili alternativi pentru societățile de transport maritim care fac escală în porturile Uniunii.

Amendamentul 146

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1c. Comisia propune modificări ale prezentului regulament în cazul în care Organizația Maritimă Internațională adoptă limite la nivel mondial privind intensitatea emisiilor de gaze cu efect de

seră care au un nivel echivalent cu cele din prezentul regulament, pentru a se alinia total la acordurile internaționale.

Amendamentul 147

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1d. Până la 1 ianuarie 2027 și din cinci în cinci ani până în 2050, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului rezultatele unei evaluări cuprinzătoare a impactului macroeconomic agregat al pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”^{1a}. Raportul respectiv acordă o atenție deosebită efectelor asupra competitivității Uniunii, asupra creării de locuri de muncă, asupra tarifelor la transportul de marfă, asupra puterii de cumpărare a gospodăriilor și asupra amplitudinii relocării emisiilor de dioxid de carbon.

***^{1a} Comunicarea Comisiei
(COM(2021)0550), 14 iulie 2021.***

Amendamentul 148

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1e. Comisia are în vedere posibilitatea de a face modificări la prezentul regulament în scopul simplificării normative. Comisia și autoritățile competente adaptează în permanență procedurile administrative la cele mai bune practici și iau toate măsurile pentru a simplifica asigurarea respectării prezentului regulament, menținând astfel

sarcinile administrative asupra proprietarilor de nave, operatorilor, porturilor și verifcătorilor la un nivel minim.

Amendamentul 149

**Propunere de regulament
Articolul 28 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 28a

Reducerea normativă compensatorie

În concordanță cu comunicarea sa referitoare la principiul numărului constant, până la 1 ianuarie 2024, Comisia prezintă propuneri de compensare a sarcinilor impuse de reglementare introduse prin prezentul regulament, prin revizuirea sau abrogarea dispozițiilor din alte acte legislative ale Uniunii care generează sarcini impuse de reglementare în sectorul maritim.

Amendamentul 150

**Propunere de regulament
Anexa I – ecuația 1**

Textul propus de Comisie

<i>Indicele intensității emisiilor de GES</i>	<i>WtT („de la sondă la rezervor”)</i>	<i>TtW („de la rezervor la siaj”)</i>
GHG intensity $index \left[\frac{gCO_2eq}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq,WT,i} \times LCV_i + \sum_k^n E_k \times CO_{2eq,electricity,k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k^n E_k}$	$\frac{\sum_i^n fuel_i \sum_j^n engine M_{ij} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip} \right) \times (CO_{2eq,TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip} \right) \times CO_{2eq,TtW,slippage,j} \right)}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k^n E_k}$

Amendamentul

<i>Indicele intensității emisiilor de GES</i>	<i>WtT („de la sondă la rezervor”)</i>	<i>TtW („de la rezervor la siaj”)</i>
GHG intensity $index \left[\frac{gCO_2eq}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq,WT,i} \times LCV_i + \sum_k^n E_k \times CO_{2eq,electricity,k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i \times [MULT_i] + \sum_k^n E_k}$	$\frac{\sum_i^n fuel_i \sum_j^n engine M_{ij} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip} \right) \times (CO_{2eq,TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip} \right) \times CO_{2eq,TtW,slippage,j} \right)}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i \times [MULT_i] + \sum_k^n E_k}$

Amendamentul 151

Propunere de regulament
Anexa I – tabelul 1 – rândul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

n fuel

***Numărul de combustibili furnizați navei
în perioada de referință***

Amendamentul 152

Propunere de regulament
Anexa I – tabelul 1 – rândul 12 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

MULTi

***Factor de multiplicare aplicat
combustibililor RFNBO***

Amendamentul 153

Propunere de regulament
Anexa I – tabelul 1 – rândul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Mi,j A

Masa ajustată a combustibilului specific i oxidat la consumator j [gFuel] ca urmare a navigării în condiții de gheață a unei nave din clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă^{1a} și ca urmare a proprietăților tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă. Masa ajustată Mi,j A este utilizată în ecuația (1) în locul masei Mi,j, după caz.

^{1a} Pentru informații suplimentare privind corespondența dintre clasele de gheață, a se vedea Recomandarea HELCOM 25/7 la

Amendamentul 154

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

În cazul combustibililor fosili, se utilizează valorile implicite specificate în anexa II, **dacă nu pot fi furnizate valori reale prin certificare sau prin măsurători directe ale emisiilor.**

Amendamentul 155

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 4 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

În sensul prezentului regulament, termenul $\Sigma \times 2$ din numărătorul ecuației (1) este stabilit la valoarea zero.

Amendamentul

În sensul prezentului regulament, termenul $\Sigma \times 2$ din numărătorul ecuației (1) este stabilit la valoarea zero.

Termenul MULT de la numitorul ecuației (1) este stabilit la valoarea factorului de multiplicare pentru RFNBO, așa cum este menționat la articolul 4a alineatul (2) în conformitate cu articolul 9 alineatul (1b). Pentru toți ceilalți combustibili, factorul de multiplicare se stabilește la unu.

Amendamentul 156

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 5

Textul propus de Comisie

Masa de combustibil [M_i] se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul (UE) 2015/757 pentru

Amendamentul

Masa [M_i] de combustibil se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul (UE) 2015/757 pentru

călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de societate.

călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de societate. ***Masa ajustată de combustibil $[M_{iA}]$ poate fi utilizată în locul masei de combustibil $[M_i]$ pentru o navă care are clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă. Masa ajustată $[M_{iA}]$ este definită în anexa X.***

Amendamentul 157

Propunere de regulament Anexa I – paragraful 12

Textul propus de Comisie

În conformitate cu planul său de conformitate menționat la articolul 6 și în urma evaluării de către verficator, pot fi utilizate și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO₂ echivalent, ***încercările în laborator***, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului.

Amendamentul

În conformitate cu planul său de conformitate menționat la articolul 6 și în urma evaluării de către verficator, pot fi utilizate și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO₂ echivalent, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului.

Amendamentul 158

Propunere de regulament Anexa I – tabel

Textul propus de Comisie

Clasa de combustibil	WtT („de la sondă la rezervor”)	TtW („de la rezervor la siaj”)
Combustibili fosili	Valorile implicite se utilizează în conformitate cu tabelul 1 din prezentul regulament	Factorul de emisie de carbon CO ₂ prevăzut în Regulamentul privind instituirea sistemului MRV se utilizează pentru combustibilii pentru care este furnizat un astfel de factor Pentru toți ceilalți factori de emisie, pot fi utilizate, alternativ, valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul

Combustibili durabili obținuți din surse regenerabile (biolichide, biogaz, e-combustibili)

Valorile de CO₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II

Poate fi utilizat sistemul de certificare aprobat prevăzut în Directiva RED II

Altele (inclusiv energie electrică)

Valorile de CO₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II

Poate fi utilizat sistemul de certificare aprobat prevăzut în Directiva RED II

regulament

Valori certificate prin **încercări în laborator sau** măsurători directe ale emisiilor

Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament

Valori certificate prin **încercări în laborator sau** măsurători directe ale emisiilor.

Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament

Valori certificate prin **încercări în laborator sau** măsurători directe ale emisiilor.

Amendamentul

Clasa de combustibil

WtT („de la sondă la rezervor”)

TtW („de la rezervor la siaj”)

Combustibili fosili

Valorile implicite se utilizează în conformitate cu tabelul 1 din prezentul regulament, **dacă nu pot fi furnizate valori reale prin certificare sau prin măsurători**

Factorul de emisie de carbon CO₂ prevăzut în Regulamentul privind instituirea sistemului MRV se utilizează pentru combustibilii pentru care este furnizat un astfel de factor

Pentru toți ceilalți factori de emisie, pot fi utilizate, alternativ,

	<i>directe ale emisiilor</i>	valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament
Combustibili durabili obținuți din surse regenerabile (biolichide, biogaz, e-combustibili)	<p>Valorile de CO₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II</p> <p><i>Se pot utiliza</i> sistemul de certificare aprobat prevăzut în Directiva RED II <i>sau</i> <i>măsurători directe ale emisiilor</i></p>	<p>Valori certificate prin măsurători directe ale emisiilor</p> <p>Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament</p> <p>Valori certificate prin măsurători directe ale emisiilor</p>
Altele (inclusiv energie electrică)	<p>Valorile de CO₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II</p> <p><i>Se pot utiliza</i> sistemul de certificare aprobat prevăzut în Directiva RED II <i>sau</i> <i>măsurători directe ale emisiilor</i></p>	<p>Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament</p> <p>Valori certificate prin măsurători directe ale emisiilor</p>

Amendamentul 159

Propunere de regulament Anexa II – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Factorii de emisie pentru biocombustibili, biogaz, combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile și combustibilii pe bază de carbon reciclat se determină în conformitate cu metodologiile stabilite în partea C a anexei 5 la Directiva (UE) 2018/2001.

Amendamentul

Factorii de emisie pentru biocombustibili, biogaz, combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile și combustibilii pe bază de carbon reciclat se determină în conformitate cu metodologiile stabilite în partea C a anexei 5 la Directiva (UE) 2018/2001.

Factorii de emisie pentru orice tip de combustibil pot fi determinați alternativ pe baza valorilor reale certificate sau prin măsurători directe ale emisiilor.

Amendamentul 160

**Propunere de regulament
Anexa II – tabel**

Textul propus de Comisie

Biometan lichefiat			GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)				3,1
Principalele produse/de șeuri/mix de materii prime	0,05	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare) GNL Diesel (alimentare dublă) LBSI	2,755 MEPC245 (66), Regulamentul (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	1,7 0,2 N/A

Amendamentul

Biometan lichefiat			GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)				3,1
Principalele produse/de șeuri/mix de materii prime	0,05	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare) GNL Diesel (alimentare dublă) LBSI	2,755 MEPC245 (66), Regulamentul (UE) 2015/757	0	0,00011	1,7 0,2 N/A

Amendamentul 161

**Propunere de regulament
Anexa II – paragraful 8**

Textul propus de Comisie

Coloana 4 include valorile emisiilor de CO₂ echivalent exprimate în [gCO₂ echivalent/MJ]. Pentru combustibilii fosili se utilizează **numai** valorile implicite specificate în tabel. Pentru toți ceilalți combustibili (cu excepția celor indicați în mod expres), valorile se calculează utilizând metodologia sau valorile implicite prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001 scăzute din totalul emisiilor de ardere luând în considerare oxidarea completă a combustibilului³³.

³³ Se face trimitere la termenul e_u „emisii provenite de la combustibilul utilizat” din partea C punctul 1 litera (a) a anexei V la Directiva (UE) 2018/2001.

Amendamentul 162
Propunere de regulament
Anexa III – tabel – rândul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Orice altă sursă de energie cu emisii zero

Orice tehnologie care realizează reduceri ale emisiilor echivalente sau mai semnificative decât cele care ar fi obținute prin utilizarea alimentării cu energie electrică de la mal.

Amendamentul 163

Propunere de regulament
Anexa V

Textul propus de Comisie

ANEXA V

FORMULE PENTRU CALCULAREA BILANȚULUI DE CONFORMITATE ȘI
PENALITĂȚI prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Formula de calcul al bilanțului de conformitate al navei

Pentru calcularea bilanțului de conformitate al unei nave, se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO ₂ echivalent/MJ] =	$(\text{GHGIE}_{\text{vizată}} - \text{GHGIE}_{\text{reală}}) \times [\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_i^1 E_i]$
--	---

Unde:

gCO_{2eq}	Grame de CO ₂ echivalent
GHGIE _{vizată}	Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezentul regulament
GHGIE _{reală}	Media anuală a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

Formula de calcul al penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Cuquantumul penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1) se calculează după cum urmează:

Penalitate =	(Bilanț de conformitate/GHGIE _{reală}) x factorul de conversie de la MJ la tone de VLSFO (41,0 M/kg) x 2 400 EUR
--------------	--

Amendamentul

ANEXA V

FORMULE PENTRU CALCULAREA BILANȚULUI DE CONFORMITATE ȘI A
PENALITĂȚII DE REMEDIERE prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

A. Formula de calcul al bilanțului de conformitate al navei

a) Bilanțul de conformitate în ceea ce privește intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navă, în conformitate cu articolul 4.2

Pentru calcularea bilanțului de conformitate al unei nave, se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO ₂ echivalent/MJ] =	$(\text{GHGIE}_{\text{vizată}} - \text{GHGIE}_{\text{reală}}) \times [\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_i^1 E_i]$
--	---

Unde:

gCO_{2eq}	Grame de CO ₂ echivalent
GHGIE _{vizată}	Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezentul regulament
GHGIE _{reală}	Media anuală a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

b) Bilanțul de conformitate în ceea ce privește cota de RFNBO, în conformitate cu

articolul 4a alineatul (3)

BC_RFNBO [% $RFNBO$] =	$(\% RFNBO_{cota} - \% RFNBO_{real})$
-------------------------------	---------------------------------------

Unde:

BC_RFNBO	<i>Bilanțul de conformitate în ceea ce privește $RFNBO_{cota}$ în conformitate cu articolul 4a alineatul (3)</i>
$\% RFNBO_{cota}$	<i>$RFNBO_{cota}$ din cantitatea medie de energie utilizată la bordul unei nave în conformitate cu articolul 4a alineatul (3) din prezentul regulament</i>
$\% RFNBO_{real}$	<i>Procentul din cantitatea medie anuală de energie utilizată la bord raportată de o navă care este efectiv acoperit de $RFNBO$ în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (b)</i>

B. Formula de calcul al penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

a) Penalitate de remediere în raport cu bilanțul de conformitate în ceea ce privește intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navă, în conformitate cu articolul 4.2

Cuantumul penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1) se calculează după cum urmează:

Penalitate =	$(\text{Bilanț de conformitate}/\text{GHGIE}_{reală}) \times \text{factorul de conversie de la MJ la tone de VLSFO (41,0 M/kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
--------------	--

b) Penalitate de remediere în raport cu cota de $RFNBO$, în conformitate cu articolul 4a alineatul (3)

Cuantumul penalității de remediere prevăzute la articolul 20 alineatul (1a) se calculează după cum urmează:

<i>Penalitatea de remediere ($RFNBO$) =</i>	<i>$abs(BC_RFNBO) \times Dp \times 3$</i>
--	---

Unde:

<i>Penalitatea de remediere</i>	<i>în EUR</i>
<i>$abs(BC_RFNBO)$</i>	<i>Este valoarea absolută a bilanțului de conformitate pentru $RFNBO$</i>
<i>Dp</i>	<i>Diferența de preț dintre $RFNBO$ și combustibilii fosili compatibili cu instalația navelor</i>

Amendamentul 164

**Propunere de regulament
Anexa Va (nouă)**

Amendamentul

ANEXA Va

**CALCULUL MASEI AJUSTATE A COMBUSTIBILULUI ȘI AL ENERGIEI
SUPLIMENTARE**

Prezenta anexă descrie, în primul rând, modul de calculare a masei ajustate a combustibilului utilizând energia suplimentară ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă^{1a} și energia suplimentară utilizată de o navă din clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață. În al doilea rând, anexa descrie modul de calculare a energiilor suplimentare.

Masa ajustată [M_{j A}]

Masa ajustată a combustibilului [M_{i A}] se calculează pe baza energiei suplimentare utilizate pentru navigarea în condiții de gheață și a energiei suplimentare utilizate ca urmare a proprietăților tehnice ale unei nave din clasa IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă. Societatea poate alege cărui combustibil i îi este alocată energia suplimentară. Combustibilul selectat i trebuie să fie unul dintre combustibilii pe care nava i-a consumat în cursul perioadei de raportare. Cantitatea de energie corespunzătoare masei consumate de combustibil i poate fi mai mică decât cantitatea de energie suplimentară.

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

$$M_{iA} = M_{i\text{ total}} - M_{i\text{ additional due to ice class}} - M_{i\text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

unde M_{i total} reprezintă masa totală a combustibilului i, M_{i additional due to ice class}, masa combustibilului în urma consumului suplimentar de energie al unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă și M_{i additional due to ice conditions}, masa combustibilului în urma consumului suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață.

Masa combustibilului i care reprezintă consumul suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă se calculează cu

$$M_{i\text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

unde E_{additional due to ice class} este consumul suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă, iar LCV_i este valoarea calorică inferioară a combustibilului i.

În mod similar, masa combustibilului aferente consumului suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață se calculează utilizând

$$M_{i\text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

unde E_{additional due to ice conditions} reprezintă consumul suplimentar de energie ca

urmare a navigării în condiții de gheață.

Energie suplimentară legată de clasa de gheață și ca urmare a navigării în condiții de gheață

Consumul suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă se calculează după cum urmează

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

unde $E_{\text{voyages, total}}$ reprezintă energia totală consumată pentru toate călătoriile și $E_{\text{additional due to ice conditions}}$, consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață.

Energia totală consumată pentru toate călătoriile se calculează utilizând

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \quad (\text{Ax.5})$$

unde $M_{i, \text{voyages, total}}$ reprezintă masa de combustibil i consumat pentru toate călătoriile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, LCV_i valoarea calorică inferioară a combustibilului i și $E_{\text{elect., voyages, total}}$ cantitatea de energie electrică furnizată navei consumată pentru toate călătoriile.

Masa combustibilului i $M_{i, \text{voyages, total}}$ consumat pentru toate călătoriile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament se calculează cu

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

unde $M_{i, \text{voyages between MS}}$ reprezintă masa cumulată a combustibilului consumat în timpul tuturor călătoriilor între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ masa cumulată a combustibilului consumat în timpul tuturor călătoriilor cu plecare din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și $M_{i, \text{voyages to MS}}$ masa cumulată a combustibilului consumat în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru. Cantitatea consumată de energie electrică livrată navei $E_{\text{elect., voyages total}}$ poate fi calculată în același mod.

Consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} \quad (\text{Ax.7})$$

unde $E_{\text{voyages, open water}}$ reprezintă energia consumată în timpul călătoriilor în ape deschise, iar $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ energia ajustată consumată în condiții de gheață.

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

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

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

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}$$

(Ax.9)

unde $M_{i, voyages, ice conditions}$ reprezintă masa combustibilului i consumat pentru navigarea în condiții de gheață, iar $E_{elect., voyages, total}$ reprezintă cantitatea de energie electrică furnizată navei consumată atunci când navighează în condiții de gheață.

Masa combustibilului i consumat pentru navigare în condiții de gheață este definită după cum urmează:

$$M_{i, voyages, ice cond.} = M_{i, voyages between MS, ice cond.} + 0.5 \cdot (M_{i, voyages from MS, ice cond.} + M_{i, voyages to MS, ice cond.}),$$

(Ax.10)

unde $M_{i, voyages between MS, ice cond.}$ reprezintă masa cumulată a combustibilului consumat de o navă clasificată ca navă pentru gheață atunci când navighează în condiții de gheață între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $M_{i, voyages from MS}$ masa cumulată a combustibilului consumat de o navă clasificată ca navă pentru gheață atunci când navighează în condiții de gheață în timpul tuturor călătoriilor cu plecare din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și $M_{i, voyages to MS}$ masa cumulată de combustibil consumată de o navă clasificată ca navă pentru gheață atunci când navighează în condiții de gheață în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru. Cantitatea consumată de energie electrică furnizată navei $E_{ice conditions}$ poate fi calculată în același mod.

Energia ajustată consumată în condiții de gheață se calculează utilizând

1)

$$E_{voyages, ice conditions, adjusted} = D_{ice conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open water} \quad (Ax.1)$$

cu distanța parcursă atunci când se navighează în condiții de gheață $D_{ice conditions}$ și consumul de energie per distanță parcursă în ape deschise. $\left(\frac{E}{D}\right)_{open water}$

Distanța parcursă în timpul navigării în condiții de gheață $D_{ice conditions}$ se calculează după cum urmează:

$$D_{ice cond.} = D_{voyages between MS, ice cond.} + 0.5 \cdot (D_{voyages from MS, ice cond.} + D_{voyages to MS, ice cond.}),$$

(Ax.12)

unde $D_{voyages between MS, ice cond.}$ reprezintă distanța cumulată parcursă atunci când se navighează în condiții de gheață între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $D_{voyages from MS}$ distanța cumulată atunci când se navighează în condiții de gheață în timpul tuturor călătoriilor cu plecare din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, iar $D_{voyages to MS}$ distanța cumulată atunci când se navighează în condiții de gheață în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Acestate din urmă se definesc după cum urmează:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open water} = \frac{E_{voyages, total} - E_{voyages, ice conditions}}{D_{total} - D_{ice conditions}}, \quad (Ax.13)$$

unde $E_{voyages, ice conditions}$ reprezintă consumul de energie atunci când se navighează în condiții de gheață, iar D_{total} distanța anuală totală parcursă.

Distanța anuală totală parcursă se calculează după cum urmează:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0.5 \cdot (D_{voyages\ from\ MS} + D_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.14)$$

unde $D_{voyages\ between\ MS}$ reprezintă distanța cumulată parcursă între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $D_{voyages\ from\ MS}$ distanța cumulată parcursă în timpul tuturor călătoriilor cu plecare din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru și $D_{voyages\ to\ MS}$ distanța cumulată parcursă în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru.

^{1a} Pentru informații suplimentare privind corespondența dintre clasele de gheață, a se vedea Recomandarea HELCOM 25/7 la adresa <http://www.helcom.fi>.

EXPUNERE DE MOTIVE

Context

Proiectul de regulament privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim (inițiativa FuelEU în domeniul maritim) este parte integrantă a pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55”. Propunerea Comisiei stabilește un cadru comun la nivelul UE pentru a crește dezvoltarea, producția și utilizarea combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon în transportul maritim. Propunerea stabilește o traiectorie de reducere a emisiilor neutră din punct de vedere tehnologic, care obligă proprietarii și operatorii de nave să reducă treptat emisiile provenite de la navele lor. Propunerea stabilește și o cerință ca navele să se racordeze la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal în anumite situații, pentru a limita poluarea atmosferică dăunătoare.

Contextul economic al propunerii

Transportul maritim reprezintă aproximativ 75 % din comerțul exterior al UE și 31 % din comerțul intern al UE în ceea ce privește volumul. 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 foarte importantă a sistemului de transport european și joacă un rol esențial pentru economia europeană.

Pentru ca sectorul maritim să contribuie la eforturile generale de decarbonizare, trebuie utilizați noi combustibili și noi tehnologii de propulsie, iar sectorul are ambiții ample în această privință. Cu toate acestea, realizarea tranziției este atât complicată, cât și costisitoare. Costurile cu combustibilul reprezintă între 35 % și 53 % din costul total de funcționare în sectorul transportului maritim. Regulamentul propus ar crește semnificativ prețurile la combustibil și ar avea, așadar, un impact major asupra costurilor totale de transport. În plus, raportorul accentuează că costurile suplimentare din faza de transport se reflectă mai departe, în fazele de producție și de vânzare cu amănuntul, afectând, în cele din urmă, consumatorii. Povara economică va fi resimțită cel mai mult de industriile cu marjă redusă și de gospodăriile cu venituri reduse, ceea ce face să fie nevoie de acțiuni compensatorii pentru a menține tarifele pentru transportul de marfă la un nivel scăzut și pentru a proteja puterea de cumpărare a populației. Raportorul propune o obligație a Comisiei de a prezenta măsuri de compensare a noilor costuri de conformare introduse, pentru a preveni creșterea nivelului total al sarcinii impuse de reglementare.

Domeniul de aplicare și nivelul de ambiție

Traectoria Comisiei de reducere a emisiilor vizează navele cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone și cuprinde 100 % din călătoriile lor în interiorul UE și 50 % din călătoriile lor între porturi din UE și porturi situate în țări terțe. Raportorul sprijină nivelul de ambiție propus de Comisie, precum și tipul de nave și aria geografică de aplicare. Caracterul internațional intrinsec al sectorului maritim accentuează importanța unor condiții de concurență echitabile în care normele să se aplice indiferent de statul de pavilion al navei. Căutarea unor soluții la nivel internațional care să se aplice egal în întreaga lume va fi esențială pentru realizarea reducerilor majore de emisii necesare. Raportorul consideră că prezentul regulament este un

instrument important pentru a accelera negocierile în cadrul Organizației Maritime Internaționale (OMI) cu privire la standardele mondiale legate de gazele cu efect de seră și pentru a stimula o schimbare de comportament în ceea ce privește utilizarea combustibililor cu emisii scăzute de dioxid de carbon și din surse regenerabile în rândul operatorilor maritimi care își desfășoară activitatea în mărilor europene și fac escale în porturile UE.

Având în vedere că regulamentul este primul de acest tip, existând riscul de efecte secundare necunoscute, raportorul consideră că ar trebui să se pună accentul pe cei mai mari actori, care generează cea mai mare parte a emisiilor, evitând în același timp situația în care costurile de conformare lovesc cele mai mici societăți de transport maritim. În regulamentul vor fi incluse totuși clauze clare de revizuire, pentru a monitoriza dacă există motive imperative pentru modificarea domeniului de aplicare, nu în ultimul rând în cazul în care OMI adoptă standarde mondiale obligatorii privind GES. În acest caz, raportorul propune ca normele să fie pe deplin raționalizate pentru a elimina orice dezavantaj concurențial pentru societățile maritime europene.

Calculul factorilor de emisie și conformitatea

Regulamentul prevede tabele cu valori de referință implicite pentru calcularea factorilor de emisie pentru combustibilii „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj”. Aceste valori implicite ar trebui, în funcție de mixul de combustibili buncherat de un vas, să constituie baza pentru determinarea conformității sau neconformității unei nave. Raportorul propune ca utilizarea valorilor implicite prevăzute în anexe să fie completată de posibilitatea ca un proprietar sau un operator de navă să utilizeze valori reale pentru emisiile „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj”, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări în laborator sau măsurători directe ale emisiilor. Valorile implicite pot contribui apoi la evitarea unor proceduri de încercare îndelungate și birocratice pentru marea majoritate a proprietarilor și operatorilor, în timp ce cei care sunt pionieri în ceea ce privește dezvoltarea tehnologică și propulsia cu emisii scăzute de dioxid de carbon pot fi recompensați dacă au rezultate mai bune decât valorile implicite.

Alimentarea cu energie electrică de la mal

Stimularea utilizării alimentării cu energie electrică de la mal atunci când navele se află la dană poate remedia problema poluanților atmosferici locali nocivi și poate fi una dintre numeroasele măsuri de reducere a amprentei de carbon a sectorului maritim. Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, care completează inițiativa FuelEU în domeniul maritim, stabilește dispoziții privind oferirea de către porturi a posibilității conectării, în timp ce inițiativa FuelEU în domeniul maritim impune proprietarilor și operatorilor de nave să facă uz de această posibilitate atunci când se află la dană. Dispozițiile respective din aceste două regulamente trebuie să fie complet raționalizate pentru a se evita deprecierea activelor și pentru a se asigura faptul că se fac investiții atunci când sunt rezonabile și eficiente. Raportorul propune ca obligația de a se conecta la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal să se aplice navelor care fac escale în porturile care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi și nu în toate porturile UE, pentru a proteja competitivitatea porturilor mai mici din afara TEN-T și pentru a evita redistribuirea dramatică a traficului care ar afecta conectivitatea și situația economică a regiunilor dependente de astfel de porturi. Raportorul consideră că este necesar să se reducă pragul economic pentru implementarea și utilizarea alimentării cu

energie electrică de la mal, prin intermediul unei scutiri fiscale permanente pentru energia electrică furnizată prin alimentare de la mal.

Concluzii

Raportorul împărtășește ambiția de a decarboniza transportul maritim și apreciază abordarea neutră din punct de vedere tehnologic propusă de Comisie, care va asigura faptul că părțile interesate din sector pot folosi cele mai eficiente soluții fără microgestionare politică. Abordarea neutră din punctul de vedere al pavilionului și domeniul de aplicare dincolo de UE cresc șansele de a se ajunge la o soluție internațională în cadrul OMI. Raportorul reiterează faptul că trebuie protejată competitivitatea Europei la nivel mondial și că procedurile recurente de raportare și revizuire vor fi esențiale pentru identificarea posibilelor consecințe nedorite și pentru prevenirea relocării emisiilor de dioxid de carbon, a investițiilor și a locurilor de muncă. Raportorul subliniază că limitele emisiilor trebuie introduse treptat, într-un ritm care să permită părților interesate să se adapteze într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor, asigurând decarbonizarea la un preț suportabil pentru consumatori.

**ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR
DE LA CARE RAPORTORUL A PRIMIT CONTRIBUȚII**

Grupul operativ pentru aer curat
CLECAT
Costa Group
Cruise Lines Industry Association (Asociația internațională a liniilor de croazieră)
D'Amico Shipping Group
Asociația proprietarilor de nave din Danemarca
DFDS
Direcția Generală Politici Climatice a Comisiei Europene (DG CLIMA)
Direcția Generală Mobilitate și Transporturi a Comisiei Europene (DG MOVE)
Eurogas
European Biodiesel Board (Comitetul european pentru biomotorină)
Asociația proprietarilor de nave din Comunitatea Europeană
Forumul European pentru Energie
Organizația Europeană a Porturilor Maritime
Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi
Feport
Reprezentanța Finlandei la UE
Finlands miljödepartement (Ministerul Mediului din Finlanda)
Finlands transport- och kommunikationsdepartement (Ministerul transporturilor și comunicațiilor din Finlanda)
Asociația proprietarilor de nave din Finlanda
FuelsEurope
Future Proof Shipping
Gas Infrastructure Europe
Gasum
GoodFuels
Grimaldi Group
Hydrogen Europe
Asociația internațională a proprietarilor de nave din Portugalia
Kongsberg Maritime
Liquid Wind
Maersk
Methanol Institute
MSC Group
Reprezentanța Țărilor de Jos la UE
Reprezentanța Norvegiei la UE
Norges miljødepartement (Ministerul mediului din Norvegia)
Portul North Sea
Portul Rotterdam
Research Institutes of Sweden - RISE (Institutele de cercetare din Suedia)
Rina Services
Scandlines
Sea Europe (Asociația șantierelor navale și a echipamentelor maritime)

Sea-LNG
Siemens Energy
Skogsindustrierna
Stena
Svensk Sjöfart
Reprezentanța Suediei la UE
Tärntank Rederi Donsö
Teneo
Reprezentanța Republicii Cehe la UE
Trafigura
Transport & Environment
Wärtsilä
Consiliul mondial al navigației
X Shore Electric Boats
Yara

20.6.2022

AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea 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 (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Raportor pentru aviz: Tiemo Wölken

(*) Procedura comisiei asociate – articolul 57 din Regulamentul de procedură

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Transportul maritim este responsabil de 3-4 % din emisiile de CO₂ ale Uniunii. Deși tranziția către tehnologii cu emisii zero s-a accelerat în alte sectoare, calea sectorului transportului maritim pentru a ajunge la un nivel zero de emisii până în 2050 nu este încă clară. Cel de al șaselea raport de evaluare al IPCC a scos în evidență necesitatea tot mai stringentă ca fiecare sector să își accelereze decarbonizarea pentru a îndeplini obiectivele Uniunii în temeiul Acordului de la Paris. Dat fiind că mai rămân mai puțin de 30 ani și ținând seama de durata lungă de viață a navelor, trebuie luate acum măsuri adecvate pentru atingerea acestui obiectiv.

Inițiativa FuelEU în domeniul maritim – Stimularea inovării și crearea de noi locuri de muncă

În alte sectoare încep să apară și să fie utilizate noi tehnologii și combustibili. Sectorul transportului maritim are nevoie de o tranziție similară către combustibili din surse regenerabile pentru a garanta că acest sector poate beneficia de noile oportunități industriale. Această tranziție poate fi benefică pentru industriile inovatoare din Europa și pentru forța de muncă existentă care desfășoară o activitate semnificativă din punct de vedere economic în clusterelor maritime din Uniune. Evaluarea impactului realizată de Comisie pentru prezentul regulament a confirmat că evoluția tehnologiilor poate aduce beneficii atât lucrătorilor, cât și întreprinderilor existente, atrăgând noi investiții.

Totodată, necesitatea de a îmbunătăți competențele impune investiții semnificative în formarea și certificarea constructorilor de nave și a navigatorilor, întrucât învățarea modului de a lucra cu noile tehnologii nu face parte, în prezent, din programele de formare și educație și nici nu este impusă de reglementările existente. Perfecționarea și recalificarea lucrătorilor din sectorul construcțiilor navale și al tehnologiei maritime vor dobândi o importanță tot mai mare, în special în ceea ce privește competențele verzi și digitale. Pactul european privind competențele pentru sector ar trebui să garanteze că părțile interesate, inclusiv angajatorii, sindicatele, universitățile și furnizorii de formare profesională pot pregăti forța de muncă

pentru viitoarele progrese tehnologice și că niciun lucrător sau nicio regiune nu este lăsată în urmă. În plus, un dialog social de calitate la toate nivelurile și respectarea Directivei UE privind comitetele europene de întreprindere sunt esențiale pentru a realiza o tranziție echitabilă către o industrie a transportului maritim inovatoare, cu locuri de muncă de calitate.

Alegerea instrumentelor adecvate pentru a stimula dezvoltarea tehnologiilor durabile

Strategia Uniunii pentru hidrogen a recunoscut transportul maritim ca principal sector de creștere a ponderii hidrogenului din surse regenerabile. Întrucât transportul maritim trebuie să concureze pentru rezervele limitate de hidrogen din surse regenerabile cu alte sectoare, în care se pot utiliza alte soluții mai eficiente, cum ar fi electrificarea directă, ar trebui luate măsuri suplimentare pentru a încuraja utilizarea combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică în sectorul maritim. În caz contrar, o cerere semnificativă din alte sectoare ar putea devia combustibilii necesari de la sectorul transportului maritim și crea blocaje din cauza efectelor dependenței de alegerile anterioare.

Prin urmare, raportorul propune introducerea unei cote minime pentru combustibilii regenerabili de origine nebiologică, ca instrument de stimulare a inovării. Comisia recunoaște că această opțiune de politică ar avea un impact pozitiv asupra sectoarelor transportului maritim, construcțiilor navale și echipamentelor maritime. Pentru a asigura aprovizionarea, raportorul propune introducerea unei obligații similare pentru furnizorii de combustibili la nivelul porturilor.

Comisia concluzionează că, chiar dacă se introduc instrumente mixte, principalele beneficii ale impulsului pentru inovare se vor vedea numai după 2030. Pentru a ține seama de acest lucru, raportorul propune accelerarea punerii în aplicare a obiectivelor și extinderea domeniului de aplicare, inclusiv în ceea ce privește obligația de a utiliza energia electrică de la mal. Inovarea trebuie stimulată acum, atât pentru a realiza obiectivele noastre climatice, cât și pentru a crește competitivitatea industriei europene a construcțiilor navale. Raportorul propune ca instrumentele de politică să se concentreze asupra combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică, fără a stimula anumite tehnologii. În ceea ce privește biocombustibilii, raportorul nu împărtășește optimismul Comisiei cu privire la scalabilitatea acestora, având în vedere că absorbantul de carbon al UE trebuie să crească în același timp. Axarea pe combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică prezintă, de asemenea, alte avantaje, cum ar fi reducerea pierderilor de metan.

Uniunea Europeană ca lider în decarbonizarea transportului maritim – încurajarea acțiunilor în domeniul climei la nivel internațional

Prezentul regulament deține o importantă dimensiune internațională. În cadrul OMI, se discută în prezent strategia internațională de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim. Comisia Europeană și toate statele membre ale Uniunii au fost de acord cu evaluarea potrivit căreia atingerea unui nivel zero al emisiilor de gaze cu efect de seră în transportul maritim internațional până în 2050 este esențială pentru a menține obiectivele de temperatură prevăzute în Acordul de la Paris. Pentru a crește ambiția la nivel internațional și a stimula dezvoltarea coridoarelor de transport maritim ecologic, raportorul propune ca aplicarea prezentului regulament să se extindă la întregul domeniu de aplicare al călătoriilor internaționale.

Pentru a preveni buncherajul fraudulos cu hidrogen și combustibili derivați din hidrogen la

nivel internațional și a facilita comerțul internațional cu hidrogen durabil, Uniunea ar trebui să accelereze elaborarea de standarde internaționale pentru hidrogenul durabil, precum și documentarea, certificarea și controlul complet al hidrogenului durabil. În cadrul OMI și al altor organizații internaționale, trebuie dezvoltate rapid sisteme solide de urmărire și verificare a biocombustibililor și a combustibililor regenerabili de origine nebiologică.

ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR DE LA CARE RAPORTORUL A PRIMIT CONTRIBUȚII

Următoarea listă este întocmită în mod absolut voluntar, sub responsabilitatea exclusivă a raportorului. Raportorul a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane la pregătirea proiectului de raport:

Entitatea și/sau persoana
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürrsen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agentur für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth
European Community Shipowner's Associations
T&E - Transport and Environment
IndustriAll Global Union
International Council on Clean Transportation
Getting to Zero coalition
European Sea Ports Organisation (ESPO)
SEA-LNG LTD

AMENDAMENTE

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament Considerentul 1

Textul propus de Comisie

(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 CO₂ din UE generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO₂ 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***

Amendamentul

(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 CO₂ din UE generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO₂ din UE, ***poluarea provocată direct de emisiile de gaze cu efect de seră având efecte foarte mari asupra ecosistemelor costiere și marine, a biodiversității marine și a sănătății umane. Se preconizează că emisiile de CO₂ din transportul maritim, atât la nivel global, cât și la nivel european, vor crește dacă nu sunt luate măsuri suplimentare, și anume cu 90 %-130 % față de emisiile din 2008 până în 2050 și cu 86 % comparativ cu nivelurile din 1990 până în 2050^{1a}. 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, însă impactul său ecologic și climatic trebuie redus rapid. Toate sectoarele economiei trebuie să contribuie***

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.

la reducerea rapidă a emisiilor de GES până la atingerea unui nivel al emisiilor nete de GES egal cu zero până cel târziu în 2050, așa cum se prevede în Regulamentul (UE) 2021/1119^{1b} al Parlamentului European și al Consiliului. Este deci esențial ca Uniunea să stabilească o cale ambițioasă pentru tranziția ecologică rapidă a sectorului maritim, lucru care ar ajuta și la menținerea și promovarea în continuare a poziției sale de lider mondial și a avantajului competitiv în domeniul tehnologiilor, serviciilor și soluțiilor verzi din acest sector și ar contribui la păstrarea sănătății cetățenilor și la scăderea presiunii la care sunt supuse ecosistemele marine prin reducerea zgomotului și a poluării aerului și a apei.

^{1a}*Al patrulea studiu al OMI privind GES 2020, Organizația Maritimă Internațională, Londra, 2021.*

^{1b}*JO L 243, 9.7.2021, p. 1.*

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Prezentul regulament ar trebui să țină seama de Raportul special al IPCC privind oceanele și criosfera în contextul schimbărilor climatice ^{1a}, deoarece acesta recunoaște impactul negativ al schimbărilor climatice, mai ales al transporturilor maritime, asupra oceanelor, ecosistemelor și biodiversității marine, precum și asupra vulnerabilității regiunilor de coastă, și să respecte Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim ^{1b}, precum și de

obiectivele convenite de Misiunea „Starfish 2030: regenerarea oceanelor și apelor noastre”^{1c}.

^{1a}IPCC, Raport special privind oceanele și criosfera în contextul schimbărilor climatice, 2019. Organizația Națiunilor Unite, Acordul de la Paris, 2015.

^{1b}Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE.

^{1c}Comisia Europeană, Direcția Generală Cercetare și Inovare, Lamy, P., Citores, A., Deidun, A. et al., „Misiunea Starfish 2030: refacerea oceanelor și a apelor noastre, Oficiul pentru Publicații, 2020.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1b) Sectorul maritim numără 2 milioane de angajați europeni și contribuie cu 149 de miliarde de euro la economie. Pentru fiecare milion de euro generat în industria transporturilor maritime, în altă parte a economiei UE sunt generate 1,8 milioane de euro^{1a}

^{1a} Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană, „The Economic Value of the EU Shipping Industry” (Valoarea economică a sectorului transportului maritim al UE), 2020.

Amendamentul 4

Propunere de regulament
Considerentul 1 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1c) Succesul tranziției către un transport maritim cu emisii zero necesită o abordare integrată și un mediu adecvat propice pentru stimularea inovării, atât pe nave, cât și în porturi. Acest mediu favorabil implică investiții publice și private în cercetare și inovare, măsuri tehnologice și operaționale pentru a îmbunătăți eficiența energetică a navelor și utilizarea unor combustibili alternativi durabili, cum ar fi hidrogenul și amoniacul, produși din surse regenerabile de energie, precum și a unor tehnologii de propulsie cu emisii zero, inclusiv infrastructura de realimentare și reîncărcare necesară în porturi. Ar trebui instituit un fond pentru oceane în scopul de a îmbunătăți eficiența energetică a navelor și de a sprijini investițiile vizând să contribuie la decarbonizarea transportului maritim, inclusiv transportul maritim pe distanțe scurte și în porturi. În paralel, veniturile ar trebui folosite și pentru a sprijini formarea, reconversia și perfecționarea profesională pentru lucrătorii de la nivelul întregului lanț valoric al sectorului maritim, inclusiv din șantierele navale, pentru a-i dota cu competențele și tehnologiile care respectă mediul necesare pentru tranziție. 20 % din veniturile anuale obținute din penalități ar trebui să se folosească pentru a contribui la protejarea, restabilirea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine.

Amendamentul 5

Propunere de regulament
Considerentul 2

(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 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.

(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 neutralitatea climatică *cel târziu* 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 *îmbunătăți eficiența energetică și operațională a sectorului și pentru a promova* utilizarea *rapidă a combustibililor și a energiei* din surse regenerabile, *respectând în același timp principiul neutralității tehnologice. Este esențial să se încurajeze inovarea și să se sprijine cercetarea menită să producă inovații emergente și viitoare, cum ar fi combustibilii alternativi emergenți, proiectarea ecologică, biomateriile și propulsia eoliană prin construirea de aripi groase și rigide pentru bărcile cu pânze, motivând totodată utilizarea combustibililor din surse regenerabile* produși în mod durabil, incluși în sectorul transportului maritim. Dezvoltarea și implementarea tehnologiei necesare trebuie să aibă loc *și ar trebui sprijinită cât mai curând, pentru a garanta că Uniunea se îndreaptă în direcția atingerii obiectivelor sale privind clima și energia pentru 2030 și a atingerii neutralității climatice cel*

târziu până în 2050, în pregătirea unei schimbări mult mai rapide după anul respectiv.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Metanul este un gaz cu efect de seră puternic, de 80 ori mai puternic decât CO₂ pe o perioadă de 20 de ani și, astfel, se află pe locul al doilea în rândul celor mai importante gaze cu efect de seră, contribuind la aproximativ un sfert din încălzirea globală înregistrată în prezent. În plus, este un precursor al ozonului troposferic (O₃), care este un poluant important. Direcțiile descrise în Raportul special referitor la impactul încălzirii globale cu 1,5°C al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC), al șaselea raport de evaluare al IPCC și Evaluarea globală privind metanul, realizată de Programul ONU pentru Mediu (UNEP) în 2021, care limitează încălzirea globală la 1,5 °C fără depășiri sau cu o depășire limitată, presupun reduceri importante ale emisiilor de metan. Prin urmare, pentru a reflecta în mod adecvat efectele de forțare ale metanului și, astfel, pentru a contabiliza exact impactul climatic al folosirii de gaz natural lichefiat fosil în sectorul transportului maritim în perioada prevăzută de punere în aplicare a prezentului regulament, se consideră că este mai potrivit să se utilizeze o valoare a potențialului de încălzire globală al metanului pe o perioadă de 20 de ani decât pe o perioadă de 100 de ani.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Având în vedere punctele lor de plecare diferite, statele membre ar trebui să fie sprijinite pentru a-și îmbunătăți capacitatea de a aduce modificări politice legate de combustibilii maritimi durabili.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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***

(3) În contextul tranziției la combustibili ***sustenabili*** din surse regenerabile 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 – de regulă, între 35 % și 53 % din taxele de transport al mărfurilor. ***Diferențele dintre statele membre ale Uniunii în ceea ce privește cerințele în materie de combustibili, disponibilitatea combustibililor din surse regenerabile în porturile maritime aflate sub jurisdicția unui stat membru este însoțită de cerințe privind utilizarea acestora care se aplică 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 pe piața combustibililor marini se desfășoară în condiții 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.

concurență loială pe piața transportului maritim din UE.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Sectorul maritim este caracterizat de o concurență internațională acerbă, iar diferențele majore în materie de sarcini de reglementare dintre statele de pavilion au amplificat recurgerea la practici nedorite, cum ar fi schimbarea pavilionului navelor. Caracterul global prin definiție al acestui sector pune în evidență cât este de important să existe un mediu de reglementare favorabil, care reprezintă o condiție indispensabilă pentru atragerea de noi investiții și pentru păstrarea competitivității porturilor, a armatorilor și a operatorilor de nave europeni.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) Pentru a avea un efect asupra tuturor activităților din sectorul transportului maritim, este oportun ca prezentul regulament să acopere **o parte**

(4) Pentru a avea un efect asupra tuturor activităților din sectorul transportului maritim, este oportun ca prezentul regulament să acopere **toate**

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 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.

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

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 **întregii cantități** de energie **utilizate** 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, **întregii cantități** de energie **utilizate** 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 **utilizate** de o navă la dană într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru. Un astfel de cadru limitează 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.

Amendamentul

(4a) Regulamentul privind inițiativa FuelEU în domeniul maritim ar trebui să fie aliniat îndeaproape la și consecvent cu propunerea de regulament XXXX-XXX (Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi), cu propunerea de revizuire a Directivei 2003/87/CE (EU ETS), cu Directiva XXXX-XXX (Directiva privind energia din surse regenerabile) și cu propunerea de revizuire a Directivei 2003/96/CE (Directiva privind impozitarea energiei), pentru a asigura un cadru legislativ coerent pentru ecosistemul de transport maritim, care să contribuie la creșterea considerabilă a producției de combustibili alternativi, să asigure instalarea infrastructurii necesare și să stimuleze utilizarea acestor combustibili de către tot mai multe nave.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Ar trebui remarcat faptul că un prag al tonajului brut de 5000 de tone poate avea în realitate efecte negative nedorite, deoarece nu stimulează navele mai mici să își reducă emisiile și poate determina înlocuirea unei nave care depășește pragul cu mai multe nave mai mici, având drept consecință dispariția condițiilor de concurență echitabile, și poate avea efecte negative din perspectiva emisiilor de CO₂ și a mediului.

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 6

(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 Consiliului²¹ 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.***

²¹ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea,

(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. ***Totuși, compania de transport maritim nu este întotdeauna responsabilă de achiziționarea combustibilului și/sau de luarea deciziilor legate de exploatare care influențează intensitatea gazelor cu efect de seră generate de energia utilizată de navă. Aceste responsabilități pot fi asumate de o altă entitate decât compania de transport maritim, în baza unui acord contractual. În acest caz, pentru a pune în aplicare așa cum se cuvine principiul „poluatorul plătește” și a încuraja adoptarea combustibililor mai ecologici, este important să se includă o clauză obligatorie în aceste acorduri pentru a transfera entității respective costurile în temeiul prezentului regulament, și anume sancțiunile determinate de performanțele nesatisfăcătoare ale navei, iar clauza să prevadă că entitatea responsabilă cu exploatarea navei rambursează companiei de transport maritim sancțiunile impuse. În acest sens, exploatarea navei înseamnă, în special, determinarea încărcăturii transportate, a itinerarului (inclusiv a porturilor de escală), a rutei și/sau a vitezei navei.***

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).

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).

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(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 (CO₂) generate de sectorul maritim.**

Amendamentul

(7) Pentru a limita sarcina administrativă, în special cea a operatorilor mai mici **și pentru a evita stimulentele „de ocolire” a sistemului prin construirea de nave mai mici, cu puțin sub prag,** 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 **400** de tone, **întrucât navele cu un tonaj brut mai mare de 5 000 de tone** reprezintă doar aproximativ 55 % din totalul navelor care fac escală în porturi în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului. **Această extindere a domeniului de aplicare ar trebui să încurajeze și apariția și aplicarea inovațiilor tehnologice pe navele de dimensiuni medii.**

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(8) Dezvoltarea și introducerea de combustibili **sustenabili produși din surse regenerabile** și de soluții energetice noi necesită o abordare coordonată pentru a corela cererea, oferta și asigurarea unei infrastructuri de distribuție adecvate. Cu

europă abordează deja parțial producția de combustibili prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului²² și distribuția de combustibili prin Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²³, 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*.

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, 21.12.2018, p. 82).

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).

toate că actualul cadru de reglementare european abordează deja parțial producția de combustibili prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului²² și distribuția de combustibili prin Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²³, este necesar și un instrument care să stabilească niveluri din ce în ce mai ridicate ale cererii de combustibili marini din surse regenerabile și *furnizarea acestora de către furnizorii individuali de combustibili pentru a asigura o acoperire suficientă cu combustibili marini din surse regenerabile*.

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, 21.12.2018, p. 82).

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).

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(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*

Amendamentul

(9) Deși instrumente precum tarifarea carbonului *pot promova anumite îmbunătățiri ale eficienței energetice și ale* eficienței *exploatării*, acestea nu sunt adecvate pentru a *determina o adoptare pe scară largă a măsurilor de eficiență energetică și de eficiență a exploatării sau o tranziție* 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 *stimulării de*

regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie, cum ar fi energia eoliană sau energia electrică.

măsuri de eficiență operațională și energetică, precum și utilizării combustibililor maritimi din surse regenerabile și a surselor alternative de energie, cum ar fi energia eoliană sau energia electrică.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) *În conformitate cu principiul privind „eficiența energetică înainte de toate” prezentul regulament adoptă o abordare integrată prin introducerea de obiective pentru eficiența energetică, astfel încât să fie nevoie de o cantitate minimă de energie pentru diferite activități maritime, pe lângă promovarea tranziției la combustibili sustenabili produși din surse regenerabile. Un obiectiv de reducere a emisiilor per activitate de transport îi va stimula pe proprietarii și operatorii de nave să pună în practică măsurile de eficiență operațională și de eficiență a exploatării disponibile, în funcție de nevoile lor, precum navigarea cu viteză redusă, optimizarea vitezei și a planificării, propulsia eoliană, aplicarea de straturi antivegetative, electrificarea din surse regenerabile și stocarea de energie, dar și digitalizarea și optimizarea logisticii. La fel de important pentru implementarea corectă a orientărilor pe tema „eficiența energetică înainte de toate” este să se stimuleze sursele de energie sau tehnologiile de propulsie cu o eficiență energetică sporită, astfel încât consumul de energie la bord și la dană să respecte dispozițiile prezentului regulament.*

Amendamentul 18

Propunere de regulament
Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(10) Intervenția politicilor pentru stimularea cererii de combustibili marini din surse regenerabile 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. **În același timp, trebuie făcută o distincție pentru a stimula în mod specific utilizarea combustibililor scalabili cu emisii zero care sunt necesari pentru a obține o acoperire finală completă a pieței. În plus, se consideră că este adecvat să se acorde stimulente dedicate pentru încurajarea extinderii și adoptării combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile, care vor juca cu siguranță un rol esențial în decarbonizarea transporturilor maritime, în lipsa unei alternative mai eficiente din punct de vedere energetic, durabile și bazate pe surse regenerabile, precum electrificarea directă bazată pe surse regenerabile sau tehnologiile de propulsie bazate de surse regenerabile.**

Amendamentul 19

Propunere de regulament
Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(11) Trebuie promovate dezvoltarea și utilizarea combustibililor din surse regenerabile cu un potențial ridicat de durabilitate, de maturitate comercială și de inovare și creștere pentru a răspunde nevoilor viitoare. Acest lucru va sprijini

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.

crearea unor piețe inovatoare și competitive ale combustibililor și va asigura o aprovizionare suficientă cu combustibili marini durabili și cu ***tehnologii regenerabile de propulsie*** pe termen scurt și lung pentru a contribui la ambițiile Uniunii în materie de ***climă, energie și*** decarbonizare a transporturilor, consolidând, în același timp, eforturile Uniunii în vederea atingerii unui nivel ridicat de protecție a mediului.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) Strategia Uniunii pentru hidrogen^{1a} a recunoscut transportul maritim ca principal sector de creștere a ponderii combustibililor sustenabili care provin din hidrogen din surse regenerabile. Întrucât transportul maritim trebuie să concureze pentru rezervele limitate de hidrogen din surse regenerabile cu alte sectoare, în care se pot utiliza alte soluții mai eficiente, cum ar fi electrificarea directă, ar trebui luate măsuri suplimentare pentru a încuraja utilizarea combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică în sectorul maritim, dat fiind că utilizarea acestor combustibili trebuie să crească în mod semnificativ pentru a se ajunge la

emisii zero în transportul maritim până în 2050.

1a COM(2020)0301.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 11 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11b) În evaluarea impactului pentru prezentul regulament Comisia a constatat că stimulentele suplimentare pentru combustibilii sintetici reprezintă un element important în reducerea decalajului de preț dintre combustibilii fosili și biocombustibili. Comisia recunoaște că stabilirea unei cote minime pentru combustibilii sintetici ar avea un impact pozitiv asupra inovării și asupra sectoarelor transportului maritim, construcțiilor navale și echipamentelor maritime. Acest impuls în materie de inovare trebuie deblocat încă înainte de 2030, pentru a accelera reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și pentru a proteja locurile de muncă de înaltă calitate în sectorul european al construcțiilor navale și în sectoarele conexe. Stabilirea unei cote poate crește, în general, previzibilitatea cadrului de reglementare, eliminând astfel un obstacol considerabil în calea utilizării combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 13

(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.

(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 ***combustibililor fosili*** celei mai puțin favorabile. ***Acest lucru se aplică, de asemenea, culturilor intermediare precum și distilațiilor de acizi grași de palmier care reprezintă unul din principalele subproduse din uleiul de palmier.*** ***Biocombustibilii importați trebuie să respecte criteriile europene de durabilitate stabilite în Directiva privind energia din***

surse regenerabile.

Amendamentul 23

**Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Uleiul de gătit uzat poate fi un combustibil durabil, pe bază de deșeuri. Cu toate acestea, sunt dovezi de fraudă în țările terțe cu privire la etichetarea nelegitimă a uleiului de gătit uzat. Investigațiile anuale ale OLAF^{1a} prezintă cifre îngrijorătoare referitoare la introducerea ilegală de biomotorină de pe piața mondială în UE, declarându-se în mod fals că aceasta provine din ulei de gătit uzat. Având în vedere caracterul internațional al prezentului regulament, punerea în aplicare și controlul standardelor de durabilitate pentru biocombustibilii folosiți în transportul maritim sunt chiar mai dificile decât în cazul biocombustibililor importați. Prin urmare, Comisia ar trebui să evalueze dacă uleiul de gătit uzat are aceiași factori de emisie ca și filiera combustibililor fosili cel mai puțin favorabilă.

Amendamentul 24

**Propunere de regulament
Considerentul 13 b (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13b) Pentru a preveni buncherajul fraudulos cu hidrogen din surse regenerabile și combustibili derivați din hidrogen la nivel internațional și pentru a facilita comerțul internațional cu hidrogen din surse regenerabile, Uniunea ar trebui să accelereze elaborarea de standarde internaționale pentru

hidrogenul din surse regenerabile și de sisteme solide de urmărire, de certificare și de verificare pentru combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(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.**

Amendamentul

(14) Intervalele lungi de timp asociate dezvoltării și introducerii de combustibili și de soluții energetice noi în transportul maritim, **precum și durata medie de viață îndelungată a navelor, cuprinsă între 25 și 30 de ani,** necesită o acțiune rapidă și stabilirea unui cadru de reglementare clar și previzibil pe termen lung, care să faciliteze planificarea și investițiile tuturor părților interesate. **Criza climatică tot mai accentuată crește importanța măsurilor adoptate la nivel sectorial în prezent.** Un cadru de reglementare clar, **ambitios** 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, **atât în timpul navigării, cât și la dană,** 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. **Este important să se asigure securitatea juridică și să se acorde suficient timp sectorului pentru a planifica și a se pregăti pe termen lung, precum și pentru a evita deprecierea activelor. Eventualele revizuri viitoare ale prezentului regulament ar trebui să țină seama în mod corespunzător de acest aspect.**

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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, **inclusiv pe baza informațiilor transmise de furnizorii de combustibili marini din UE**. Utilizarea de surse alternative de energie, cum ar fi energia eoliană, **energia solară** sau energia electrică, **atât la bord, cât și la dană**, trebuie, de asemenea, să se reflecte în metodologie.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(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 implicați 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 implicați, astfel cum se prevede în prezentul regulament.

Amendamentul

(17) Performanța „de la sondă la siaj” a **tuturor** combustibililor marini din surse regenerabile trebuie să fie stabilită prin utilizarea unor factori de emisie implicați sau reali și certificați care să acopere emisiile „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj”. Cu toate acestea, **combustibilii fosili, inclusiv gazele fosile**, trebuie **evaluați** numai prin utilizarea factorilor de emisie implicați, astfel cum se prevede în prezentul regulament.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Este necesară o abordare cuprinzătoare cu privire la toate emisiile de GES cele mai relevante (CO₂, CH₄ și N₂O) pentru a promova utilizarea surselor de energie care asigură o amprentă de GES mai redusă în ansamblu. Pentru a reflecta potențialul de încălzire globală al metanului și al protoxizilor de azot, **limita stabilită** prin prezentul regulament trebuie, prin urmare, să fie exprimată în „CO₂ echivalent”.

Amendamentul

(18) Este necesară o abordare cuprinzătoare cu privire la toate emisiile de GES cele mai relevante (CO₂, CH₄ și N₂O), **inclusiv impactul asupra mediului al emisiilor de carbon negru**, 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, al protoxizilor de azot și al carbonului negru, **valoarea de referință și limitele stabilite** prin prezentul regulament trebuie, prin urmare, să fie exprimată în „CO₂ echivalent”.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 18 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18a) Conform Raportului de evaluare nr. 6 al IPCC^{1a}, există riscul ca la nivel mondial să se depășească limita de temperatură de 1,5 °C în următorii 20 de ani. Prin urmare, este oportun să se calculeze potențialul de încălzire globală al metanului, al carbonului negru și al oxidului de azot pe o perioadă de 20 de ani, pentru a evita subestimarea efectului real pe termen scurt asupra încălzirii globale.

^{1a} IPCC, 2021: Schimbările climatice 2021: elementele științifice. Contribuția Grupului de lucru I la cel de-al șaselea raport de evaluare al Grupului interguvernamental privind schimbările

climatice.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 18 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(18b) Carbonul negru este atât un poluant atmosferic, cât și un factor de stimulare a climei cu durată scurtă de viață care se formează împreună cu particulele în suspensie (PM) în timpul combustiei, cu un efect semnificativ de încălzire. Într-o comunicare din octombrie 2021^{1a}, UE s-a angajat să conducă eforturile pentru un transport maritim cu emisii zero și cu zero poluare în Oceanul Arctic, în conformitate cu obiectivele Pactului verde și cu pachetul legislativ „Pregătiți pentru 55”.

^{1a} **Comunicare comună către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – O implicare mai puternică a UE pentru o regiune arctică pașnică, durabilă și prosperă JOIN(2021)0027.**

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 19

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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**

(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. **Soluțiile pentru a măsura și a cuantifica cu precizie aceste surse de energie, precum senzorii la bord și programele informatice pentru**

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.

evaluarea condițiilor rutiere, sunt disponibile pe scară din ce în ce mai largă. Prin urmare, contribuția surselor regenerabile de energie și a propulsiei alternative la bilanțul energetic general al navei ar trebui consemnată și înregistrată cât mai precis, utilizând cele mai bune mijloace de măsurare disponibile la momentul de față sau, atunci când s-a demonstrat că acest lucru nu este posibil din punct de vedere tehnic, prin cele mai bune aproximări disponibile. De exemplu, MEPC.1/Circ.896 a Organizației Maritime Internaționale (OMI) furnizează îndrumări privind tratamentul tehnologiilor inovatoare pentru eficiență energetică, inclusiv pentru estimarea energiei din propulsia asistată de vânt.

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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, **cu un impact estimat la peste 50 000 de decese anual în Uniune.** Prin urmare, trebuie impuse obligații specifice și stricte pentru a reduce emisiile la dană provenite de la navele care utilizează energia motoarelor lor **cu ardere internă** 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, **urmate la scurt timp de măsuri și ținte care să abordeze emisiile pentru toate celelalte nave, în scopul de a îmbunătăți calitatea aerului în zonele de**

coastă și în orașele portuare, dat fiind că aceste nave reprezintă doar 40 % din emisiile navelor aflate la dană. Pentru a proteja mai bine sănătatea umană și mediul, domeniul de aplicare ar trebui extins la alte tipuri de nave.

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(20a) Întrucât acesta este, ca mărime, al doilea factor care contribuie la încălzirea globală provocată de nave, măsurile de reducere a carbonului negru ar trebui incluse în prezentul regulament, pentru a aborda cât mai curând posibil atât poluarea atmosferică, cât și schimbările climatice. Stabilirea unor limite stricte în materie de intensitate a GES și un obiectiv de eficiență energetică și operațională va contribui la reducerea emisiilor de CO₂ și de carbon negru. Totuși, întrucât pentru punerea în aplicare a acestor obiective va fi nevoie de timp, sunt necesare măsuri suplimentare pentru a aborda cu prioritate eliberarea carbonului negru în apropierea Oceanului Arctic. Prin urmare, toate navele vizate de prezentul regulament care navighează pe Oceanul Arctic ar trebui să folosească doar distilate sau combustibili din surse regenerabile sau metode de propulsie cu emisii zero.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 21

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21) Utilizarea de surse de alimentare cu

(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.

energie electrică de la mal reduce poluarea atmosferică produsă de nave **la dană**, precum și cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim **la dană**. 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), **în timp ce porturile sunt scutite de obligația de a oferi puncte de racordare la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal atunci când nu există cerere**, 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, **în timp ce Directiva 2014/94/UE ar trebui să asigure că porturile instalează infrastructuri cu emisii zero și evită dependența infrastructurii de combustibilii fosili. În cadrul prezentului regulament va fi necesară o obligație paralelă a porturilor de a asigura infrastructura necesară, inclusiv pentru a preveni concurența neloială între porturi. În cazul în care obligația nu este îndeplinită, porturile ar trebui să fie responsabile de plata unor penalități.**

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Pe lângă sursele de alimentare cu energie electrică de la mal, alte tehnologii

PE729.908v03-00

Amendamentul

(22) Pe lângă sursele de alimentare cu energie electrică de la mal, alte tehnologii

130/325

RR\1264414RO.docx

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.

ar putea oferi beneficii echivalente pentru mediu în porturi, ***precum instalarea de surse regenerabile de energie la bord, baterii și schimburi de baterii***. Dacă se demonstrează că utilizarea unei tehnologii alternative este echivalentă cu utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal, ***în ceea ce privește poluarea atmosferică și reducerea emisiilor de GES***, o navă trebuie exceptată de la obligativitatea utilizării acestor surse.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(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***.

Amendamentul

(24) Excepțiile în caz de incompatibilitate a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal ***nu*** trebuie ***acordate*** 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. ***Porturile ar trebui să își doteze danele, iar proprietarii navelor ar trebui să le doteze pe acestea cu instalații electrice care respectă standardele aplicabile, pentru a asigura că sistemele sunt pe deplin compatibile. Începând din 2030, operatorii de nave trebuie să se asigure*** că își pot desfășura activitățile fără a emite poluanți atmosferici și gaze cu efect de seră la dană și fără a compromite mediul ***și sănătatea umană*** în zonele de coastă și în orașele portuare. ***Ar trebui să se mențină*** un număr limitat de excepții în caz de 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.

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 24 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24a) Reducerea poluanților atmosferici reprezintă o preocupare majoră pentru sănătatea umană, dar soluțiile tehnice, cum ar fi instalațiile pentru epurarea gazelor arse, nu ar trebui să conducă la redirecționarea poluării. Deversările de deșeuri provenite de la instalațiile pentru epurarea gazelor arse pot afecta mediul înconjurător în imediata apropiere a culoarelor maritime și pot fi evitate prin eliminarea corespunzătoare în instalațiile portuare de preluare.

Amendamentul 38

Propunere de regulament Considerentul 24 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24b) Punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să țină seama de diferitele modele de guvernare din porturile din întreaga Uniune.

Amendamentul 39

Propunere de regulament Considerentul 24 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(24c) Coordonarea dintre porturi și operatorii de nave este esențială pentru a asigura buna funcționare a procedurilor de conectare la energia electrică terestră în porturi. Operatorii de nave ar trebui să informeze porturile în care fac escală cu privire la intențiile lor de a se conecta la

energia electrică terestră, precum și cu privire la nevoile lor de energie electrică în timpul escalei, în special atunci când acestea depășesc nevoile estimate pentru această categorie de nave.

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(25) Prezentul regulament trebuie să instituie un sistem solid **și transparent** 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, autorităților maritime **și administrative**.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(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**

Amendamentul

(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, **specificațiile**

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 verficatorului.

tehnice ale tehnologiilor de asistență eoliene ***sau orice surse de energie alternative prezente la bord, inclusiv contabilizarea energiei furnizate de acestea***, 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 verficatorului.

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(27) Certificarea combustibililor este esențială pentru atingerea obiectivelor prezentului regulament și pentru garantarea integrității ecologice a combustibililor din surse regenerabile 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,

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”).

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

(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 Consiliului²⁴.

²⁴ Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 iulie 2008 de stabilire a cerințelor de

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”).

Amendamentul

(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 **și eficacitatea**, verificatorii trebuie să fie entități juridice independente și competente și trebuie să fie acreditați **și supravegheați** de organismele naționale de acreditare instituite în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului^{23a, 24}.

^{23a} ***Autoritatea de administrare competentă respectivă este definită în prezentul regulament și stabilește penalitățile care trebuie plătite de societățile care nu respectă normele.***

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).

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).

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 29

Textul propus de Comisie

(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 regulamentul menționat. Respectivetele informații trebuie apoi raportate Comisiei de către societatea în cauză.

Amendamentul

(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. ***De asemenea, verificatorul ar trebui să efectueze o agregare anuală separată a fiecărui tip de combustibil sau de energie consumată la dană și pe mare, inclusiv pentru fiecare sursă alternativă de energie consumată, precum energia electrică, eoliană sau solară.*** Verificatorul trebuie să notifice și să transmită aceste informații societății în cauză. În cazul în care verificatorul este aceeași entitate cu verificatorul în sensul Regulamentului (UE) 2015/757, ar putea fi transmisă o astfel de notificare împreună cu raportul de verificare în conformitate cu regulamentul menționat. Respectivetele informații trebuie apoi raportate Comisiei de către societatea în cauză.

Amendamentul 45

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(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**.

Amendamentul

(30) Comisia trebuie să creeze și să asigure funcționarea unei baze de date electronice **gestionate la nivel central pentru înregistrarea performanței** fiecărei nave și **asigurarea conformității** acesteia cu **diferitele dispoziții ale prezentului regulament, precum și pentru colectarea datelor privind consumul de energie, sancțiunile, flexibilitățile, scutiunile și orice alte informații pertinente legate de** 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 **sensul Regulamentului (UE) 2015/757. Datele introduse în baza de date ar trebui să fie comparabile și să fie puse la dispoziția publicului într-un format deschis, pentru a permite publicului larg și în special societății civile și comunității științifice să urmărească tranziția ecologică a sectorului maritim.**

Amendamentul 46

Propunere de regulament Considerentul 32

Textul propus de Comisie

(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 supraproperformanță 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

Amendamentul

(32) Pentru a evita blocajul tehnologic și pentru a sprijini în continuare utilizarea **soluțiilor de energie sustenabilă din surse regenerabile și cu cea mai mare eficiență energetică**, societățile trebuie să aibă posibilitatea de a grupa performanțele **navelor** și de a utiliza posibila supraproperformanță 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

conformitate comună trebuie să rămână opțională și să facă obiectul acordului societăților în cauză.

în tehnologii mai avansate. Posibilitatea de a opta pentru o conformitate comună trebuie să rămână opțională și să facă obiectul acordului societăților în cauză.

Amendamentul 47

Propunere de regulament Considerentul 33

Textul propus de Comisie

(33) La bordul navelor trebuie păstrat un document de conformitate („certificat de conformitate FuelEU”) eliberat de un verficator 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. Verficatorii trebuie să informeze Comisia cu privire la emiterea acestor documente.

Amendamentul

(33) La bordul navelor trebuie păstrat un document de conformitate („certificat de conformitate FuelEU”) eliberat de un verficator 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 cerința privind combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile și** cu cerințele privind utilizarea la dană a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal. Verficatorii trebuie să informeze Comisia cu privire la emiterea acestor documente. **Autoritățile portuare ar trebui să verifice certificatele tuturor navelor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și care fac escală în porturile lor.**

Amendamentul 48

Propunere de regulament Considerentul 35

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(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.**

Amendamentul 49

Propunere de regulament Considerentul 36

Textul propus de Comisie

(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.

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 **ar trebui să fie cel puțin de două ori mai mare decât diferența dintre prețul combustibilului utilizat de navă și cantitatea și prețul celui mai rentabil combustibil din surse regenerabile.**

Amendamentul

(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 **cel mai recent** al energiei electrice la nivelul UE pentru consumatorii necasnici **de la momentul la care este impusă penalitatea** 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. **În cazul în care nava nu este în măsură să se conecteze la sursele de alimentare cu energie electrică de la mal din cauza absenței unei infrastructuri suficiente și adecvate, portul ar trebui să plătească penalitatea.**

Amendamentul 50

Propunere de regulament Considerentul 37

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(37) Veniturile generate de plata penalităților trebuie utilizate **exclusiv** pentru a promova distribuția și utilizarea combustibililor din surse regenerabile 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 **oceane creat în** Directiva 2003/87/CE.

Amendamentul 51

Propunere de regulament Considerentul 37 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(37a) Recalificarea și perfecționarea lucrătorilor din sectorul construcțiilor navale și al tehnologiei maritime continuă să fie vitale, în special în ceea ce privește competențele verzi și digitale. Pactul UE pentru competențe în acest sector ar trebui să se asigure că părțile interesate, inclusiv angajatorii, sindicatele, universitățile și furnizorii de formare profesională pot pregăti forța de muncă pentru schimbările tehnologice din viitor și pot garanta că niciun lucrător sau nicio regiune nu este lăsată în urmă.

Amendamentul 52

Propunere de regulament Considerentul 37 b (nou)

(37b) *Un dialog social de calitate la toate nivelurile și respectarea Directivei UE privind comitetele europene de întreprindere^{1a} sunt esențiale pentru a realiza o tranziție echitabilă către o industrie a transportului maritim inovatoare, cu locuri de muncă de calitate.*

^{1a}Directiva 2009/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 mai 2009 privind instituirea unui comitet european de întreprindere.

Amendamentul 53

Propunere de regulament Considerentul 39

Textul propus de Comisie

(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 quantumului 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.

Amendamentul

(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, ***colectarea de informații pentru*** calcularea quantumului 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.

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Considerentul 40

Textul propus de Comisie

(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 verifcătorilor, 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.

Amendamentul

(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, **penalizările pentru porturi, acreditarea verifcătorilor**, adaptarea factorului de penalizare, **modalitățile de plată a penalităților, stabilirea unui sistem de etichetare pentru performanța de mediu a navelor**. 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.

Amendamentul 55

Propunere de regulament Considerentul 41 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(41a) Comisia Europeană și toate statele membre ale UE au aprobat, în cadrul Comitetului pentru protecția mediului maritim al OMI, o declarație care ia act de analiza IPCC privind încălzirea globală antropică cauzată de emisiile anterioare și actuale și, ținând seama de tendințele actuale descrise în rapoartele IPCC, recunoaște că este esențial ca transportul maritim internațional să ajungă la zero emisii de GES până în 2050 pentru a putea atinge obiectivele de temperatură ale Acordului de la Paris^{1a}.

^{1a} MEPC 77/WP.1/Rev.1

Amendamentul 56

Propunere de regulament Considerentul 42

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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 **fînd 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

(42) Având în vedere dimensiunea internațională a sectorului maritim, este preferabilă o abordare globală, **la fel de eficace și ambițioasă** pentru limitarea intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată de nave, **dat fiind că s-ar putea considera că** aceasta **generează un impact** mai **mare** 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

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.

relevante către OMI **pentru a crește nivelul de ambiție și a facilita dezvoltarea combustibililor maritimi din surse regenerabile la nivel internațional și a infrastructurilor necesare în porturi.** În cazul în care se ajunge la un acord privind o **abordare globală la fel de eficace și ambițioasă** cu privire la chestiuni relevante pentru prezentul regulament, Comisia trebuie să revizuiască prezentul regulament în vederea alinierii acestuia, după caz **și fără a reduce nivelul de ambiție**, la normele internaționale.

Amendamentul 57

Propunere de regulament Considerentul 42 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42a) Decarbonizarea transportului maritim ar trebui să includă stabilirea unor zone cu emisii scăzute – Zona de control al emisiilor de sulf (ZCES) și NECA (Zona de control al emisiilor de azot), așa cum au decis în Marea Mediterană părțile contractante la Convenția de la Barcelona din 2021, intrarea în vigoare urmând să aibă loc la 1 ianuarie 2025, după validarea prin rezoluție a Comitetului pentru protecția mediului marin (MEPC) din cadrul Organizației Maritime Internaționale. Extinderea zonelor SECA și NECA ar trebui să se aplice tuturor mărilor europene, în special Mării Mediterane, care suferă din cauza unor surse cronice de poluare cu efecte negative asupra sănătății umane și a biodiversității marine.

Amendamentul 58

Propunere de regulament Considerentul 42 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42b) Eforturile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, precum și de intensificare a eliminării carbonului la nivel mondial reprezintă un angajament global și, ca atare, UE ar trebui să încurajeze partenerii internaționali în cadrul forurilor internaționale, cum ar fi viitoarele reuniuni la nivel înalt CCONUSC COP 27 și COP 28, să își asume, de asemenea, angajamente suplimentare pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră, precum și pentru a intensifica eliminarea carbonului.

Amendamentul 59

Propunere de regulament Considerentul 42 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42c) Declarația de la Clydebank privind coridoarele de transport maritim ecologic prevede o inițiativă internațională binevenită vizând să faciliteze infrastructura pentru combustibili din surse regenerabile pe rutele maritime internaționale. Întrucât această inițiativă ar putea permite decarbonizarea completă a tuturor călătoriilor către porturile UE, Comisia și statele membre ale UE ar trebui să pledeze pentru o punere în practică și o extindere rapidă și ambițioasă a acesteia.

Amendamentul 60

Propunere de regulament Considerentul 42 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42d) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile la nivel internațional și pentru a crește la

maximum integritatea de mediu a legislației privind combustibilii din surse regenerabile, Comisia Europeană și statele membre ar trebui să promoveze, în cadrul OMI și al altor organizații internaționale, sisteme solide de urmărire și verificare pentru biocombustibilii și combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică.

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Considerentul 43

Textul propus de Comisie

(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,

Amendamentul

(43) Utilizarea combustibililor din surse regenerabile 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,

Amendamentul 62

Propunere de regulament Considerentul 43 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(43a) Comisia ar trebui să asigure implementarea și disponibilitatea instrumentelor de colaborare și schimb de bune practici pentru sectorul transportului maritim definite în Orientările privind o mai bună legiferare^{1a}. Este esențial ca regulamentele instituite în cadrul programului „Pregătiți pentru 55” – Pactul verde, EU ETS –, precum și Mecanismul european de redresare și reziliență – să fie coerente și să conecteze actorii din sectorul maritim pentru ca UE să ocupe primul loc în materie de nave ecologice.

^{1a} Document de lucru al serviciilor Comisiei, Orientări privind o mai bună legiferare, SWD(2021)0305, Comisia Europeană, Bruxelles.

Justificare

Instrumentele de colaborare și de schimb de bune practici, cum ar fi foile de parcurs sectoriale, ar putea ajuta sectorul să pună în aplicare noile dispoziții prevăzute de regulament, reducând astfel mai rapid emisiile.

Amendamentul 63

Propunere de regulament Considerentul 43 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(43b) Recunoscând importanța de a răspunde nevoilor specifice ale insulelor și ale zonelor îndepărtate în scopul de a asigura conectivitatea, ar trebui să se ofere flexibilitate sectorului cabotajului maritim de pasageri, așa cum se prevede

în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului, pentru a se adapta la sistem fără a compromite nivelul actual al serviciilor de transport.

Amendamentul 64

Propunere de regulament Considerentul 43 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(43c) Tranziția reușită către nave ecologice și cu emisii zero necesită depășirea abordării compartimentate și punerea în aplicare a unei abordări integrate pentru a promova măsuri inovatoare pentru nave mai ecologice, în conformitate cu alte acte legislative europene, cum ar fi regulamentele privind MRV sau ETS. De exemplu, în ceea ce privește proiectarea cocii, motoare noi și combustibili alternativi durabili, propulsie eoliană și măsuri operaționale care pot fi puse în aplicare pe termen scurt pentru a reduce consumul de combustibil și, prin urmare, emisiile, cum ar fi reducerea vitezei sau o mai bună planificare a rutelor. Reducerea vitezei, denumită și navigare cu viteză redusă, a fost testată pe scară largă între 2006 și 2012 din cauza creșterii accentuate a prețurilor la combustibil: o reducere cu 10 % a vitezei a generat o reducere a consumului de circa 19 %^{1a} și o reducere corespunzătoare a emisiilor.

^{1a} „The impact of international shipping on European air quality and climate forcing” (Impactul transportului maritim internațional asupra calității aerului din Europa și mecanismele de forțare climatică), Agenția Europeană de Mediu, Raport tehnic nr. 4/2013.

Amendamentul 65

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – litera -a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră („GES”) per activitate de transport, ca medie pentru flota de nave operate de aceeași întreprindere care sosesc, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul 66

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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**

(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;

Amendamentul 67

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) obligația de a folosi distilate, combustibili sustenabili produși din surse regenerabile sau tehnologii cu emisii zero pentru energia consumată de o navă care navighează în Oceanul Arctic și care sosește, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul 68

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – litera ab (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) obligația de a folosi un procent din combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile de către o navă care sosește, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul 69

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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.

(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 a surselor alternative de energie în întreaga Uniune, asigurând în același timp buna funcționare a traficului maritim și evitând denaturarea pieței interne.

Amendamentul 70

Propunere de regulament
Articolul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

pentru a **crește eficiența energetică a operațiunilor de transport maritim și utilizarea** constantă a combustibililor din surse regenerabile și **a surselor alternative**

întreaga Uniune, asigurând în același timp buna funcționare a traficului maritim și evitând denaturarea pieței interne.

de **energie în scopul de a înlocui combustibilii fosili în sectorul transportului maritim** în întreaga Uniune, **în conformitate cu obiectivul Uniunii de a atinge neutralitatea climatică în Uniune cel târziu în 2050 și cu obiectivele Acordului de la Paris**, asigurând în același timp buna funcționare a traficului maritim și evitând denaturarea pieței interne.

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament se aplică tuturor navelor cu un tonaj brut mai mare **de 5 000** de tone, indiferent de pavilion, în ceea ce privește:

Amendamentul

Prezentul regulament se aplică **furnizorilor de combustibili marini și** tuturor navelor cu un tonaj brut mai mare **sau egal cu 400** de tone, indiferent de pavilion, în ceea ce privește:

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(c) **întreaga energie** 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.

Amendamentul 73

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) **întreaga energie utilizată la bord**

*pentru călătoriile prin Oceanul Arctic
dinspre și către un port de escală aflat sub
jurisdicția unui stat membru;*

Amendamentul 74

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

*Călătoriile navelor cu un tonaj brut
cuprins între 400 și 5 000 de tone care
operează în apele naționale de coastă ale
unui stat membru, cu o durată maximă
neîntreruptă de exploatare de cel mult 72
ore de serviciu, sunt exonerate de la
contribuția la îndeplinirea obiectivelor de
la articolul 4 și articolul 4a.*

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) „emisii de gaze cu efect de seră”
înseamnă eliberarea de carbon (CO₂), de
metan (CH₄) și de *protoxizi* de azot (N₂O)
în atmosferă;

(a) „emisii de gaze cu efect de seră”
înseamnă eliberarea de carbon (CO₂), de
metan (CH₄) și de *protoxid* de azot (N₂O)
în atmosferă *și forțarea radiativă directă a
emisiilor de carbon negru;*

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) „furnizor de combustibil marin”
înseamnă un furnizor de combustibil
definit la articolul 2 al doilea paragraf
punctul 38 din Directiva (UE) 2018/2001,
care furnizează combustibil marin într-un

port din Uniune;

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

(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 (CO₂), metan (CH₄), protoxizi de azot (N₂O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie;

Amendamentul

(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 (CO₂), **carbon negru**, metan (CH₄), protoxizi de azot (N₂O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie;

Amendamentul 78

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(i) „port de escală” înseamnă **portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca o parte importantă din marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri; prin urmare, sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, precum și opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare;**

Amendamentul 79

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera k

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(k) „societate” înseamnă ***proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul; navlositorul de timp sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea comercială a navei de la proprietarul acesteia și este responsabil cu plata combustibilului consumat de navă;***

Amendamentul 80

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera ka (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ka) „operator comercial al unei nave” înseamnă un operator care, în schimbul unei remunerații, furnizează servicii regulate sau neregulate de transport maritim pentru transportul de pasageri sau de mărfuri și are dreptul de a decide cu privire la operațiunile comerciale ale navei, cum ar fi calitatea și cantitatea de combustibil utilizat de navă;

Amendamentul 81

Propunere de regulament Articolul 1 – paragraful 1 – litera n

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(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 ***fără energia suplimentară utilizată ca***

dană;

urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave care are clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă și energia suplimentară utilizată de o navă care are clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață;

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera qa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(qa) „clasă de gheață” înseamnă notația atribuită navei de către autoritățile naționale competente ale statului de pavilion sau de o organizație recunoscută de statul respectiv, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare.

Amendamentul 83

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera r

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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;

(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, **precum și a instalațiilor mobile terestre sau maritime**, atunci când acesta alimentează direct tabloul principal de distribuție al navei pentru alimentarea cu energie electrică a spațiilor de cazare, pentru acoperirea **volumului** de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;

Amendamentul 84

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera sa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(sa) „autoritatea de administrare” a unei companii de transport maritim înseamnă: (a) în cazul unei companii de transport maritim înregistrate într-un stat membru, statul membru în care este înregistrată compania respectivă de transport maritim; (b) în cazul unei companii de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru, statul membru cu cel mai mare număr estimat de escale în port pe parcursul călătoriilor pe care compania respectivă de transport maritim le-a efectuat în ultimii doi ani de monitorizare și care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2; (c) în cazul unei companii de transport maritim care nu este înregistrată într-un stat membru și care nu a efectuat nicio călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2 în ultimii doi ani de monitorizare, autoritatea de administrare este statul membru din care compania respectivă de transport maritim și-a început prima călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2;

Amendamentul 85

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera xa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xa) „călătorie neconformă în Oceanul Arctic” înseamnă o călătorie a unei nave care nu respectă cerințele prevăzute la articolul 4d;

Amendamentul 86

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera y

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(y) „filierea cel mai puțin favorabilă” înseamnă filiera de producție cu cea mai mare intensitate **a emisiilor de gaze cu efect de seră** utilizată pentru oricare tip de combustibil;

Amendamentul 87

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera z

Textul propus de Comisie

(z) „CO₂ **echivalent**” înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO₂, CH₄ și N₂O pe baza potențialului de încălzire globală, prin conversia cantităților de CH₄ și de N₂O în cantitatea echivalentă de carbon cu același potențial de încălzire globală;

Amendamentul

(z) „CO₂ **echivalent**” înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO₂, CH₄ și N₂O pe baza potențialului de încălzire globală, prin conversia cantităților de CH₄ și de N₂O în cantitatea echivalentă de carbon cu același potențial de încălzire globală **la 20 ani de la emisia în atmosferă („GWP 20”)**;

Amendamentul 88

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera eea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eea) „navigare în condiții de gheață” înseamnă navigarea unei nave cu clasă de gheață într-o zonă maritimă în partea interioară a marginii de gheață.

Amendamentul 89

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera eeb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eeb) „marginea de gheață” este definită la punctul 4.4. a Nomenclatorului OMM pentru gheața marină din martie 2014 ca fiind demarcația în orice moment între largul mării și o gheață marină de orice tip, indiferent dacă este în avans rapid sau în derivă;

Amendamentul 90

Propunere de regulament

Articolul 4 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave **și mandatul pentru utilizarea de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile**

Amendamentul 91

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

— -2 % de la 1 ianuarie 2025;

— **[-5 %]** de la 1 ianuarie 2025;

Amendamentul 92

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

— -6 % de la 1 ianuarie 2030;

— **[-14 %]** de la 1 ianuarie 2030;

Amendamentul 93

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 3

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
— -13 % de la 1 ianuarie 2035;	— [-26 %] de la 1 ianuarie 2035;

Amendamentul 94

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 4

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
— -26 % de la 1 ianuarie 2040;	— [-55 %] de la 1 ianuarie 2040;

Amendamentul 95

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 5

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
— -59 % de la 1 ianuarie 2045;	— [-80 %] de la 1 ianuarie 2045;

Amendamentul 96

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 6

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
— -75 % de la 1 ianuarie 2050.	— [-100 %] de la 1 ianuarie 2050.

Amendamentul 97

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 3 – paragraf 1 a (nou)

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
---------------------------------	---------------------

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica anexa I cu scopul de a

introduce sau de a actualiza standarde de referință pentru măsurarea și contabilizarea contribuției surselor alternative de energie în lumina progresului științific și tehnic.

Amendamentul 98

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru modificarea anexei II **în scopul de a se asigura că factorii de emisie sunt cât mai reprezentativi pentru emisiile reale potrivit celor mai bune cunoștințe științifice și tehnice disponibile**, în vederea includerii factorilor de emisie „de la sondă la siaj” pentru **carbon negru sau pentru** orice sursă nouă de energie sau a adaptării factorilor de emisie existenți pentru a asigura coerența cu viitoarele standarde internaționale sau **acte legislative ale** Uniunii în domeniul energiei, **al climei și al mediului**.

Amendamentul 99

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Până la 1 ianuarie 2025, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica anexa II cu scopul de a face diferența între factorii de emisie de la sondă la rezervor a combustibililor din categoria „fosili” în funcție de originea acestora, specificând și incluzând cel puțin emisiile respective din amonte, din transport și, în cazul GNL, în plus, emisiile de lichefiere,

depozitare și încărcare a navelor.

Amendamentul 100

Propunere de regulament Articolul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4a

Cota minimă pentru combustibilii din surse regenerabile de origine nebiologică pentru nave

1. Ponderea anuală a combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică sau a utilizării directe a energiei din surse regenerabile din energia utilizată la bordul unei nave în cursul unei perioade de raportare este cel puțin egală cu următoarele valori:

- 6 % de la 1 ianuarie 2030;***
- 12 % de la 1 ianuarie 2035;***
- 24 % de la 1 ianuarie 2040;***
- 48 % de la 1 ianuarie 2045;***
- 70 % de la 1 ianuarie 2050***

Amendamentul 101

Propunere de regulament Articolul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4b

Obligații de raportare pentru furnizorii de combustibili maritimi

Până la data de 31 martie a fiecărui an de raportare, furnizorii de combustibili maritimi raportează în baza de date privind conformitatea menționată la articolul 16 următoarele informații legate de perioada de raportare:

- (a) volumul de combustibili din surse***

regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru fiecare tip de energie;

(b) emisiile generate pe întreg ciclul de viață, originea materiilor prime și procesul de conversie pentru fiecare tip de combustibil din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon furnizat în porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Amendamentul 102

Propunere de regulament Articolul 4 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4c

Ponderea minimă a combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică disponibilă în porturile Uniunii

1. Furnizorii de combustibili maritimi se asigură că cantitatea totală de combustibil maritim vândută navelor în cursul unui an în porturile Uniunii respectă valorile și datele de aplicare stabilite la articolul 4 litera (a) pentru a furniza combustibilii necesari navelor.

Amendamentul 103

Propunere de regulament Articolul 4 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 4d

Eficiența energetică și operațională: intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră per activitate de transport

1. Societățile reduc în mod liniar emisiile anuale de GES per activitate de

transport cu cel puțin 40 % până în 2030, în medie, pentru toate navele aflate sub responsabilitatea lor, comparativ cu performanța medie pe categorie de nave pentru navele de aceeași dimensiuni și de același tip, după cum se raportează în temeiul prezentului regulament sau, după caz, în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757.

2. Atunci când, într-o anumită perioadă de raportare, o societate nu respectă reducerea anuală menționată la alineatul (1) din prezentul articol, autoritatea de administrare impune societății o penalitate financiară eficace, proporțională și disuasivă. Plata penalității pentru exces de emisii nu exonerează societatea de obligația prevăzută la alineatul (1) de la prezentul articol. În cazul societăților care nu au respectat limitele de emisie prevăzute la prezentul articol, se aplică dispozițiile articolului 23 alineatul (3).

3. Comisia adoptă acte delegate până la... [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] în conformitate cu articolul 26, pentru a completa prezentul regulament:

(i) definind performanța medie pe fiecare categorie de nave menționată la alineatul (1);

(ii) stabilind nivelul de referință și factorul linear de reducere anuală care se aplică pentru fiecare categorie de nave folosind datele din THETIS-MRV, inclusiv parametrul obligatoriu „mărfuri transportate” și DCS al OMI, atunci când este disponibil, recunoscând pe deplin reducerile de emisii deja realizate de societățile „pioniere în domeniul carbonizării”, pentru a atinge obiectivul menționat la alineatul (1);

(iii) specificând normele și mijloacele pentru calculul și încasarea penalității pentru excesul de emisii menționate la alineatul (2); (iv) specificând orice alte norme și metode necesare pentru

monitorizarea, respectarea și verificarea conformității cu prezentul articol pentru toate navele care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Amendamentul 104

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) vrachierelor;

Amendamentul 105

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2 – litera bb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) petrolierelor;

Amendamentul 106

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2 – litera bc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bc) toate celorlalte nave, astfel cum sunt definite la articolul 2, până la [1 ianuarie 2035].

Amendamentul 107

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) care nu pot să se racordeze la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal deoarece instalația terestră din

eliminat

port nu este compatibilă cu echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord;

Amendamentul 108

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. *3a. Operatorii navelor comunică în prealabil porturilor în care fac escală intențiile lor de a se conecta la energia electrică de la mal, indică cantitatea de energie de care au nevoie în timpul escalei respective și informează cu privire la echipamentele de la bord.*

Amendamentul 109

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. *Până la 1 ianuarie 2025, Comisia adoptă un act de punere în aplicare care stabilește conținutul, formatul și termenele în care operatorii navelor trebuie să furnizeze autorităților portului de escală informațiile solicitate la alineatul (3a).*

Amendamentul 110

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica anexa III în vederea introducerii pe lista tehnologiilor

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.

cu emisii zero aplicabile a unor trimiteri la noile tehnologii sau **în vederea modificării criteriilor** de utilizare a acestora, în cazul în care aceste **noi** tehnologii **sau criterii de utilizare** sunt considerate echivalente cu tehnologiile enumerate în anexa respectivă **sau mai bune decât acestea**, în contextul progreselor științifice și tehnice.

Amendamentul 111

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Portul de escală se asigură că se furnizează o alimentare suficientă cu energie electrică de la mal pentru nave și că instalația de la țărm permite folosirea celor mai frecvent utilizate echipamente electrice de la țărm, în conformitate cu cerințele stabilite în [AFIR COM/2021/0559].

Amendamentul 112

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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)**.

6. Începând cu 1 ianuarie 2035, **excepția menționată** la alineatul (3) **litera (d)** nu se **poate** aplica 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) **litera (d)**.

Amendamentul 113

Propunere de regulament
Articolul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 5a

Cerințe suplimentare pentru energia consumată pentru călătoriile prin Oceanul Arctic

- 1. O navă care navighează prin Oceanul Arctic folosește pentru necesarul său de energie distilate sau combustibili sustenabili din surse regenerabile, în afara cazului în care este alimentată integral prin tehnologii cu emisii zero, astfel cum sunt definite în anexa III.***
- 2. Alineatul (1) nu împiedică adoptarea unor cerințe mai ambițioase care ar putea rezulta din aplicarea articolelor 4, 4a și 5.***
- 3. Comisia adoptă acte delegate până la... [6 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament] în conformitate cu articolul 26, pentru a completa prezentul regulament prin specificarea normelor și metodelor necesare pentru monitorizarea, respectarea și verificarea conformității prezentului articol.***

Amendamentul 114

Propunere de regulament
Articolul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 5b

Instalații în buclă deschisă pentru epurarea gazelor arse

- 1. Deversarea deșeurilor provenite de la instalațiile în buclă deschisă pentru epurarea gazelor arse („scrubere”) în apele deschise, în timpul călătoriilor care intră în domeniul de aplicare al***

prezentului regulament, este interzisă începând cu 1 ianuarie 2027.

2. Până la 1 ianuarie 2024, Comisia adoptă un act delegat de stabilire a cerințelor detaliate pentru respectarea acestei obligații.

Amendamentul 115

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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 monitorizate și raportate.

Amendamentul

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 **asigură** integritatea datelor care urmează a fi monitorizate și raportate.

Amendamentul 116

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

5. Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 7, 8 și 14 din prezentul regulament, se utilizează, după caz, informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757.

Amendamentul 117

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 3 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) o descriere **a faptului** că nava a

Amendamentul

(d) o descriere **din care să rezulte** că

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;

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 **echipamentelor** specificate în standardele IEC/IEEE 80005-1 (înaltă **tensiune**) și IEC/IEEE 80005-3 (joasă **tensiune**), sau că **este** echipată cu surse alternative de energie sau cu tehnologie cu emisii zero, astfel cum se specifică în anexa III, **împreună cu o descriere a principalelor lor specificații tehnice, inclusiv a capacității lor exprimată în megajouli (MJ), atunci când este relevantă;**

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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, **inclusiv a surselor de energie menite să alimenteze echipamentele dotate cu tehnologie cu emisii zero specificate în anexa III, cum ar fi principala sursă de energie menită să încarce dispozitivul de stocare a energiei electrice la bord și să alimenteze celulele de combustie, precum și la articolul 5a;**

Amendamentul 119

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera k

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(k) o descriere a **măsurilor luate pentru a preveni lipsa datelor și fraudele și o descriere a** metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea datelor lipsă

*inevitabile, precum și metodele de
identificare a erorilor de date;*

Amendamentul 120

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera la (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(la) informații privind clasa de gheață a navei, în cazul în care energia suplimentară necesară din cauza clasei de gheață a navei trebuie să fie exclusă din totalul energiei utilizate la bord;

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera lb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(lb) o listă a membrilor personalului care au dreptul de a introduce date în planul de monitorizare și o documentație privind instruirea lor.

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera lc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(lc) o descriere a procedurii de monitorizare a distanței parcurse în întreaga călătorie și, atunci când se navighează în condiții de gheață, data și ora când se navighează în condiții de gheață, consumul de combustibil și energia furnizată de surse alternative de energie sau de o tehnologie cu emisii zero, după cum se specifică în anexa III, pentru navigația în condiții de gheață, dacă energia suplimentară necesară

pentru a naviga în condiții de gheață urmează să fie exclusă din totalul energiei utilizate la bord.

Amendamentul 123

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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).**

Amendamentul

4. Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate bazate pe formate-cadru. Comisia **adoptă, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor planuri standardizate de monitorizare bazate pe** formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea și **utilizarea** lor uniformă.

Amendamentul 124

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Societățile modifică planul de monitorizare, **fără întârzieri nejustificate,** în oricare dintre următoarele situații:

Amendamentul 125

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) dacă s-a constatat că metodele de prevenire a lipsei datelor și de identificare a erorilor de date sunt inadecvate pentru a asigura fiabilitatea și transparența datelor.

Amendamentul 126

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

4. Modificările aduse planului de monitorizare menționat la alineatul (2) literele (b), (c), (d) și **(ea) de la** prezentul articol **trebuie evaluate** de verficator. În urma evaluării, verficatorul notifică societății în cauză dacă modificările respective sunt în conformitate cu articolul 6.

Amendamentul 127

Propunere de regulament Articolul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 8a

Certificatul de combustibil maritim FuelEU

1. ***Furnizorii de combustibili maritimi furnizează comandantului navei un „certificat de combustibil maritim FuelEU”, care ar trebui anexat la nota de livrare a navei. Furnizorul de combustibil răspunde de exactitatea informațiilor.***

2. ***Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 26, pentru a crea un model pentru Certificatul de combustibil maritim FuelEU menționat la alineatul (1) de la prezentul articol.***

Amendamentul 128

Propunere de regulament Articolul 9 – titlu

Textul propus de Comisie

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**

Amendamentul

Certificarea biocombustibililor, a biogazului, a combustibililor lichizi și gazoși de origine nebiologică produși din surse regenerabile și utilizați în transporturi și a **altor combustibili**

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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:

Amendamentul

1. În cazul în care biocombustibilii, biogazul, combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile și **alți combustibili**, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001, trebuie luați în considerare în scopurile menționate la articolul 4 din prezentul regulament, se aplică următoarele norme:

Amendamentul 130

Propunere de regulament

Articolul 9 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(b) factorii de emisie ai gazelor cu efect de seră asociate combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile și **altor combustibili** care respectă pragurile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilite **în** Directiva (UE) 2018/2001 **și în orice acte delegate relevante privind adiționalitatea și metodologia pentru GES** se determină în conformitate cu metodologiile prevăzute în directiva respectivă;

Amendamentul 131

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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 **furajere, inclusiv culturi intermediare, precum și din distilate de acizi grași de palmier** sunt aceeași cu cei ai filierei combustibililor fosili cea mai puțin favorabilă pentru acest tip de combustibil;

Amendamentul 132

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(d) se consideră că factorii de emisie ai combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile care nu respectă dispozițiile de la litera (b) **și ai oricărui alt combustibil care nu îndeplinește criteriile de sustenabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilite în Directiva (UE) 2018/2001** sunt aceeași cu cei ai filierei combustibililor fosili cea mai puțin favorabilă pentru acest tip de combustibili.

Amendamentul 133

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Societățile furnizează date exacte și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de **durabilitate** ale

Amendamentul

2. Societățile furnizează date exacte, **complete** și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de

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.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 măsurători directe ale emisiilor **în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001**. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea normelor privind efectuarea măsurătorilor directe ale emisiilor. **Pentru valorile reale legate de RFNBO, valorile ar trebui să fie elaborate în conformitate cu anexa V la Directiva (UE) 2018/2001 și cu viitoarele acte delegate privind adiționalitatea și metodologia GES pentru RFNBO.**

Amendamentul 135

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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 revizuieste 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 revizui. Calendarul respectiv nu poate **depăși**, în **nici un** caz, data la care începe perioada de raportare.

cerințele menționate, societatea respectivă își revizuieste **fără întârziere nejustificată** 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 revizui. Calendarul respectiv nu **se poate extinde**, în **niciun** caz, **dincolo de luna de dinainte de** data la care începe perioada de raportare.

Amendamentul 136

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 declarațiile incorecte sau remediază neconformitățile **fără întârzieri nejustificate**, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare.

Amendamentul 137

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(d) utilizarea unei surse de alimentare cu energie electrică de la mal sau prezența excepțiilor **enumerate la articolul 5 alineatul (3) și** certificate în conformitate cu articolul 5 alineatul (5).

Amendamentul 138

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) sursele de energie raportate folosite pentru a respecta dispozițiile definite la articolul 5a;

Amendamentul 139

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 2 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(db) faptul că evidențele relevante ale navei sunt complete, transparente și consecvente.

Amendamentul 140

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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, verificatorul efectuează analize suplimentare.

Amendamentul 141

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 4 a (nou)

4a. Verificatorul furnizează, pentru fiecare navă aflată sub supravegherea sa, un program individual de gestionare a calității care cuprinde măsurile ce trebuie adoptate pentru a preveni lipsa datelor și erorile.

Amendamentul 142

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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. **Organismul național de acreditare comunică Comisiei, fără întârzieri nejustificate, lista verificatorilor acreditați și informații care să permită identificarea acestora și îi înregistrează în baza de date.**

Amendamentul 143

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 **și pentru a asigura independența și imparțialitatea 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.

Amendamentul 144

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(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);

Amendamentul

(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), **certificată în conformitate cu articolul 5 alineatul (5)**;

Amendamentul 145

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(c) cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană, **în port** și pe mare;

Amendamentul 146

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(e) cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată la dană și pe mare, **inclusiv cantitatea fiecărei surse de energie care alimentează tehnologiile cu emisii zero, precum energia eoliană, energia solară, sursa energiei electrice stocate în baterii, tipurile de combustibili care alimentează celulele de combustie și bateriile.**

Amendamentul 147

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) după caz, data, ora și coordonatele geografice ale intrării în/ieșirii din Oceanul Arctic și cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană și pe mare;

Amendamentul 148

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1 – litera eb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eb) clasa de gheață a navei, dacă energia suplimentară necesară din cauza clasei de gheață a navei trebuie exclusă din totalul energiei utilizate la bord;

Amendamentul 149

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 1 – litera ec (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ec) data și ora navigării în condiții de gheață, cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat în timpul navigării în condiții de gheață, cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată în timpul navigării în condiții de gheață, distanța parcursă în timpul navigării în condiții de gheață, distanța parcursă în timpul călătoriei, cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat pe mare, cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată pe mare, în cazul în care energia suplimentară consumată din cauza navigării în condiții de gheață urmează să fie exclusă din totalul energiei utilizate la

bord;

Amendamentul 150

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Societățile înregistrează informațiile și datele enumerate la alineatul (1) ***în baza de date privind conformitatea menționată la articolul 1 la timp și într-un mod transparent și le compilează anual, pentru a permite verificarea conformității*** cu prezentul regulament.

Amendamentul 151

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) calculează, atunci când este cazul, procentul de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile în raport cu energia consumată anual în medie la bord de nava în cauză;

Amendamentul 152

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) evaluează, atunci când este relevant, respectarea cerințelor prevăzute la articolul 5a (nou);

Amendamentul 153

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Justificare

Mutat pentru a deveni o sarcină a autorităților competente.

Amendamentul 154

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) efectuează separat agregarea anuală a informațiilor monitorizate și înregistrate în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (c), (d), (e) și (ea) pentru fiecare navă și le furnizează societăților pentru a le transmite în baza de date în conformitate cu articolul 16 alineatul (3);

Amendamentul 155

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 2 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(db) compilează informațiile menționate anterior și le transmite autorității competente a statului membru.

Amendamentul 156

Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 2 – litera dc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(dc) evaluează calitatea și coerența planului de monitorizare, introducerea datelor și respectarea sistemului de management al calității.

Amendamentul 157

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Pe baza informațiilor furnizate de verificator, autoritatea competentă a statului membru calculează contravaloarea penalităților menționate la articolul 20 alineatele (1) și (2).

Amendamentul 158

Propunere de regulament

Articolul 16 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Baza de date privind conformitatea și raportarea

Baza de date privind conformitatea, raportarea și **publicarea informațiilor**

Amendamentul 159

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

1. Pentru monitorizarea conformității cu articolele 4, **4a, 4c, 5, 5a și stocarea și publicarea informațiilor transmise de societăți în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol**, Comisia dezvoltă o bază de date electronică privind conformitatea **gestionată la nivel central**, asigură funcționarea sa și o actualizează, **aceasta urmând să fie integrată în sistemul**

Aceasta este accesibilă societăților, verificatorilor, autorităților competente și Comisiei.

THETIS-MRV instituit în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757. Baza de date privind conformitatea se utilizează pentru a ține evidența bilanțului de conformitate al navelor, ***a utilizării excepțiilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3), a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18, a penalităților suportate în temeiul articolului 20, a sancțiunilor notificate în temeiul articolului 23, a listei autorităților competente menționate la articolul 25 și a informațiilor transmise în temeiul alineatului (3) de la prezentul articol.*** Baza de date este accesibilă societăților, verificatorilor, autorităților competente, Comisiei și publicului larg într-un mod transparent și ușor de utilizat. Informațiile incluse în baza de date sunt puse la dispoziție într-un format de date deschis, fără anonimizare sau agregare.

Amendamentul 160

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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).

Amendamentul

2. Comisia stabilește, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, normele privind ***accesibilitatea*** 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).

Amendamentul 161

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Până la data de 30 aprilie a fiecărui

Amendamentul

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.

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 *și calculate* de verificator, *utilizarea mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18, excepțiile anuale aplicate în temeiul articolului 5 alineatul (3), dacă există*, împreună cu informațiile care permit identificarea navei, a societății, precum și a verificatorului care a efectuat evaluarea.

Amendamentul 162

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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. ***Excedentul de conformitate neutilizat pentru următoarea perioadă de raportare are o valabilitate de trei ani.***

Amendamentul 163

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Societăților li se permite să raporteze excedentul de conformitate de la

navele propulsate integral cu energie din surse regenerabile, cum ar fi energia eoliană sau solară, atât timp cât aceste nave nu sunt folosite exclusiv în scopuri de agrement.

Amendamentul 164

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) de către o navă aflată în ultimul an de funcționare;

Amendamentul 165

Propunere de regulament Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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 **până la 31 decembrie 2039**. Bilanțul de conformitate al unei nave nu poate fi inclus în mai multe grupuri în aceeași perioadă de raportare.

Amendamentul 166

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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 quantumul penalității pe baza formulei specificate în anexa V.

1. În cazul în care, la data de 1 mai a anului următor perioadei de raportare, nava are un deficit de conformitate, **acest deficit se adaugă la bilanțul de conformitate al navei pentru următoarea perioadă de raportare, iar** societatea plătește o

penalitate. *Autoritatea de administrare a societății de transport maritim* calculează cuantumul penalității pe baza formulei specificate în anexa V.

Amendamentul 167

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

2. Societatea plătește o penalitate pentru fiecare escală în port neconformă. *Autoritatea de administrare a societății de transport maritim* calculează cuantumul penalității înmulțind suma de 250 EUR cu megawații de putere instalată la bord și cu numărul *rotunjit* de ore petrecute la dană.

Atunci când o navă nu respectă mandatul privind combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile prevăzut la articolul 4a, diferența respectivă față de cota în puncte procentuale se înmulțește cu 2 și se adaugă la limita prevăzută la articolul 4 alineatul (2) ca malus, cu excepția cazului în care nerespectarea cotei se datorează lipsei aprovizionării cu combustibil.

Amendamentul 168

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Până la 1 ianuarie 2025, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 26 cu scopul de a specifica modalitățile legate de penalitatea menționată la al doilea paragraf, criteriile de aplicare și normele pentru asigurarea respectării.

Amendamentul 169

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Societatea plătește o penalitate cu efect disuasiv pentru fiecare călătorie neconformă în Oceanul Arctic. Până la 1 ianuarie 2025, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 26 cu scopul de a stabili formula pentru calcularea cuantumului penalității pentru călătoriile neconforme în Oceanul Arctic.

Amendamentul 170

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. **Fără a aduce atingere** articolului 19 alineatul (1), verficatorul 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.

3. **În pofida** articolului 19 alineatul (1), verficatorul emite un certificat de conformitate FuelEU după achitarea penalităților menționate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol. **Verficatorul eliberează unei societăți un certificat de conformitate FuelEU pe baza plății penalităților timp de cel mult doi ani consecutivi. Pentru al doilea an consecutiv de neconformitate, penalitatea calculată pe baza formulei specificate în anexa V și deficitul de conformitate al navei pentru următoarea perioadă se dublează. În următoarele perioade de raportare, verficatorul nu emite un certificat de conformitate FuelEU.** Acțiunile menționate la prezentul articol, precum și dovada plăților financiare în conformitate cu articolul 21 se înregistrează în certificatul de conformitate FuelEU.

Amendamentul 171

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Societatea are față de operatorul comercial al navei dreptul la rambursarea costurilor și a responsabilităților suportate de societate în calitate de entitate reglementată în temeiul prezentului regulament.

Amendamentul 172

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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 **și garantând efectul disuasiv al penalităților. În special, Comisia se asigură că sancțiunile rămân cel puțin de două ori mai mari decât diferența dintre prețul combustibilului utilizat de navă și cantitatea și prețul celui mai rentabil combustibil din surse regenerabile.**

Amendamentul 173

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Furnizorul de combustibili maritimi plătește o penalitate pentru

nefurnizarea combustibililor necesari în porturile Uniunii, astfel cum se prevede la articolul 4b.

Până la 1 ianuarie 2025, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 26 cu scopul de a stabili formula pentru calcularea cuantumului penalității și pentru criteriile de aplicare și normele de asigurare a respectării.

Amendamentul 174

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4b. *Portul de escală plătește o penalitate dacă nu prevede surse suficiente de alimentare cu energie electrică de la mal prin intermediul unei instalații la țărm care să permită folosirea celor mai frecvent utilizate echipamente aflate la bord de alimentare cu energie electrică de la mal.*

Până la 1 ianuarie 2025, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 26 cu scopul de a stabili formula pentru calcularea cuantumului penalității și pentru criteriile de aplicare și normele de asigurare a respectării.

Amendamentul 175

Propunere de regulament Articolul 21 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Alocarea de penalități pentru sprijinirea utilizării de combustibili din surse regenerabile în sectorul maritim

Amendamentul 176

Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.***

Amendamentul

1. Penalitățile menționate la articolul 20 alineatul (1) și la articolul 20 alineatul (2) se alocă pentru ***îmbunătățirea eficienței energetice a navelor și sprijinirea investițiilor în tehnologii și infrastructuri inovatoare pentru decarbonizarea sectorului transportului maritim, inclusiv în transportul maritim pe distanțe scurte și în porturi, precum și sprijinirea introducerii de combustibili alternativi sustenabili, cum ar fi hidrogenul și amoniacul, produși din surse regenerabile, și a tehnologiilor de propulsie cu emisii zero, inclusiv tehnologii eoliene. 20 % din penalitățile încasate anual se folosesc pentru a contribui la protecția, refacerea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine afectate de încălzirea globală, precum zonele marine protejate, și pentru a promova o economie albastră transversală sustenabilă, precum energia marină din surse regenerabile. Toate proiectele sprijinite cu ajutorul penalităților sunt făcute publice și sunt în concordanță cu obiectivele prezentului regulament.***

Amendamentul 177

Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. Veniturile generate de penalitățile menționate la alineatul (1) se alocă Fondului pentru ***oceane*** menționat la ***[articolul X]*** din Directiva 2003/87/CE și ***se folosesc în conformitate cu alineatul (1)***. Aceste venituri constituie venituri alocate externe în conformitate cu

financiar și se execută în conformitate cu normele aplicabile Fondului pentru inovare.

articolul 21 alineatul (5) din Regulamentul financiar și se execută în conformitate cu normele aplicabile Fondului pentru inovare.

Amendamentul 178

Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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).

Amendamentul

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) **și modalitățile de a pune la dispoziția publicului informațiile privind proiectele sprijinite.**

Amendamentul 179

Propunere de regulament Articolul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 22a

Etichetarea privind performanța de mediu a navelor

1. Pentru a stimula reducerea emisiilor și a crește transparența informațiilor, Comisia instituie un sistem cuprinzător de etichetare al Uniunii privind performanța de mediu a navelor, care se aplică navelor ce intră sub incidența prezentului regulament.

2. Până la 1 iulie 2023, Comisia adoptă, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor dispoziții detaliate privind funcționarea sistemului de etichetare al Uniunii pentru

performanța de mediu a navelor, precum și a standardelor tehnice care constituie temeiul său.

Amendamentul 180

Propunere de regulament Articolul 23 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 **[6 luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament]** și notifică **Comisiei**, neîntârziat, orice modificare ulterioară a respectivelor dispoziții. **Până la [data intrării în vigoare a prezentului regulament], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului rapoarte privind prezentarea generală a măsurilor naționale prevăzute de statele membre și, cu regularitate, rapoarte privind orice modificări ulterioare.**

Amendamentul 181

Propunere de regulament Articolul 23 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Comisia acordă sprijin tehnic statelor membre, după caz, în vederea respectării obligațiilor care decurg din prezentul regulament.

Amendamentul 182

Propunere de regulament Articolul 23 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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, după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, **emite** 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.

Amendamentul 183

Propunere de regulament Articolul 25 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Statele membre trebuie să desemneze una sau mai multe autorități competente **independente** 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

competente.

site-ul său *și în baza de date* lista autorităților competente.

Amendamentul 184

Propunere de regulament Articolul 26 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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].

Amendamentul

2. Competența de a adopta acte delegate, menționată la articolul 4 **alineatul (3), la articolul 4** alineatul (4), la articolul 5 alineatul (4), **la articolul 8b (nou)**, la articolul 9 alineatul (3), la articolul 13 alineatul (3), la articolul 20 alineatul (4), la articolul 21 alineatul (3), i se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 185

Propunere de regulament Articolul 26 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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 de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere validității actelor delegate aflate deja în vigoare.

Amendamentul

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4 **alineatul (3), la articolul 4** alineatul (4), la articolul 5 alineatul (4), la articolul **8b (nou), 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 de revocare intră în vigoare în ziua următoare datei publicării deciziei în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau la o dată ulterioară specificată în decizie. Aceasta nu aduce atingere validității actelor delegate aflate deja în vigoare.

Amendamentul 186

Propunere de regulament Articolul 26 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (4), **al articolului 4 alineatul (5)**, al articolului 5 alineatul (4), al articolului 5a alineatul (2), al articolului 13 alineatul (3), al articolului 20 alineatul (2b), **al articolului 20 alineatul (4)**, al articolului 21 alineatul (3), **al articolului 21b alineatul (2)** intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și 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.

Amendamentul 187

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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:

Amendamentul

1. Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 1 ianuarie **2027 și ulterior din trei în trei ani**, rezultatele unei evaluări privind funcționarea prezentului regulament și evoluția tehnologiilor și a pieței combustibililor din surse regenerabile și **a tehnologiilor** cu emisii **zero** în transportul maritim, precum și **privind** impactul acesteia asupra sectorului maritim din Uniune, **inclusiv competitivitatea sa și posibilele relocări ale emisiilor de dioxid**

de carbon. Evaluarea analizează, de asemenea, integritatea de mediu a prezentului regulament în raport cu angajamentele prevăzute în Acordul de la Paris și în Regulamentul (UE) 2021/1119. Comisia ia în considerare în special posibile modificări ale:

Amendamentul 188

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) *limitelor și obiectivelor* menționate la *articolele 4 și 4a*;

Amendamentul 189

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 190

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) *pragului tonajului brut menționat la articolul 2 alineatul (1)*;

Amendamentul 191

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) cumulării conformității menționate la articolul 18 alineatul (1);

Amendamentul 192

**Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera cb (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) includerii uleiului de gătit și a grăsimilor animale uzate din categoria III ca filiere cel mai puțin favorabile la articolul 9 alineatul (1) litera (c).

Amendamentul 193

**Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. În cazul adoptării de către Organizația Maritimă Internațională a unui standard mondial privind combustibilii și înainte ca acesta sau măsurile corespunzătoare să intre în vigoare, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care examinează ambiția și integritatea de mediu generală a măsurilor adoptate de OMI, inclusiv nivelul lor general de ambiție în raport cu obiectivele din cadrul Acordului de la Paris, obiectivul de reducere a emisiilor de GES la nivelul întregii economii a Uniunii până în 2030 și obiectivul privind neutralitatea climatică, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei].

După caz, Comisia poate să anexeze la raportul menționat la alineatul (1a) o propunere legislativă adresată

Parlamentului European și Consiliului de modificare a prezentului regulament într-un mod coerent cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunii Uniunii în domeniul climei, în special obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii până în 2030 și obiectivul privind neutralitatea climatică, astfel cum este definit în Regulamentul (UE) .../... [Legea europeană a climei].

Amendamentul 194

Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. Până la 1 ianuarie 2024, Comisia prezintă un raport privind impactul social, precum și nevoile în materie de ocupare a forței de muncă și de formare până în 2030 și 2050 în legătură cu prezentul regulament.

Amendamentul 195

Propunere de regulament

ANEXA I – Ecuația 2 METODOLOGIA DE STABILIRE A LIMITEI INTENSITĂȚII EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ GENERATE DE ENERGIA UTILIZATĂ LA BORD DE CĂTRE O NAVĂ

Textul propus de Comisie	
Termen	Explicație
i	Indicele corespunzător combustibililor furnizați navei în perioada de referință
j	Indicele corespunzător unităților de ardere a combustibilului de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e) și cazanele pe motorină
k	Indicele corespunzător punctelor de racordare (c) în cazul în care energia electrică este furnizată pentru fiecare punct de racordare.
c	Indicele corespunzător numărului de puncte de reîncărcare cu energie electrică
m	Indicele corespunzător numărului de consumatori de energie
$M_{i,j}$	Masa combustibilului specific i oxidat la consumator j [gFuel]
E_k	Energia electrică furnizată navei <i>per</i> punct de racordare k , în cazul în care există mai mult de un punct de racordare [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibil i [gCO ₂ echivalent/MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană <i>per</i> punct de racordare k [gCO ₂ echivalent/MJ]
LCV_i	Putere calorică netă a combustibilului i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coeficientul de alunecare al combustibilului motorului (combustibilul nears) exprimat ca procent din masa combustibilului i utilizat de unitatea de ardere j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul ars în unitatea de ardere j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul ars i în unitatea de ardere j [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul supus efectului de alunecare pe parcursul curgerii către unitatea de ardere j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtWslippage, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de ardere j [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, TtWslippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potențialul de încălzire globală pentru CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O pentru o perioadă de peste 100 de ani

<i>Amendamentul</i>	
Termen	Explicație
<i>i</i>	Indicele corespunzător combustibililor furnizați navei în perioada de referință
<i>j</i>	Indicele corespunzător unităților de ardere a combustibilului de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e) și cazanele pe motorină
<i>K</i>	Indicele corespunzător punctelor de racordare (<i>c</i>) în cazul în care energia electrică este furnizată pentru fiecare punct de racordare.
<i>c</i>	Indicele corespunzător numărului de puncte de reîncărcare cu energie electrică
<i>m</i>	Indicele corespunzător numărului de consumatori de energie
$M_{i,j}$	Masa combustibilului specific <i>i</i> oxidat la consumator <i>j</i> [gFuel]
E_k	Energia electrică furnizată navei <i>per</i> punct de racordare <i>k</i> , în cazul în care există mai mult de un punct de racordare [MJ] + Energia electrică furnizată navei <i>per</i> energie eoliană [MJ] + Energia furnizată navei <i>per</i> energie solară [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibil <i>i</i> [gCO ₂ echivalent/MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană <i>per</i> punct de racordare <i>k</i> [gCO ₂ echivalent/MJ]
LCV_i	Putere calorică netă a combustibilului <i>i</i> [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coeficientul de alunecare al combustibilului motorului (combustibilul nears) exprimat ca procent din masa combustibilului <i>i</i> utilizat de unitatea de ardere <i>j</i> [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul ars în unitatea de ardere <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul ars <i>i</i> în unitatea de ardere <i>j</i> [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul supus efectului de alunecare pe parcursul curgerii către unitatea de ardere <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare <i>i</i> pe parcursul curgerii către unitatea de ardere <i>j</i> [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$

GWP_{CO_2}	Potențialul de încălzire globală pentru CO ₂ pentru o perioadă de peste 100 de ani
GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	Potențialul de încălzire globală pentru CH₄, N₂O pentru o perioadă de peste 20 de ani

Amendamentul 196

Propunere de regulament Anexa I – paragraful 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Masa de combustibil [M_i] se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul (UE) 2015/757 pentru călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de societate. ***Masa ajustată de combustibil [M_{iA}] poate fi utilizată în locul masei de combustibil [M_i] pentru o navă care are clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă. Masa ajustată [M_{iA}] este definită în anexa X.***

Amendamentul 197

Propunere de regulament ANEXA III

Textul propus de Comisie

Tabelul următor prezintă o listă a tehnologiilor cu emisii zero menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (b), precum și criteriile specifice pentru utilizarea acestora, după caz.	
Tehnologie cu emisii zero	Criterii de utilizare
Pile de combustie	Pilele de combustie utilizate la bord pentru producerea de energie electrică <i>la dană</i> trebuie să fie alimentate integral cu <i>combustibili</i> din surse regenerabile <i>și cu emisii scăzute de carbon.</i>
Stocarea energiei electrice la bord	Utilizarea stocării energiei electrice la bord este permisă indiferent de sursa de energie care a produs energia stocată (generare la bord sau la țărm în cazul schimbului de

	baterii).
Producția de energie electrică la bord din energie eoliană și solară	Orice navă capabilă să susțină necesarul de energie la dană prin utilizarea energiei eoliene și solare.
Utilizarea acestor tehnologii cu emisii zero generează în mod continuu emisii echivalente cu reducerile de emisii care ar putea fi realizate prin utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal.	

Amendamentul

Tabelul următor prezintă o listă a tehnologiilor cu emisii zero menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (b), precum și criteriile specifice pentru utilizarea acestora, după caz.	
Tehnologie cu emisii zero	Criterii de utilizare
Pile de combustie	Pilele de combustie utilizate la bord pentru producerea de energie electrică trebuie să fie alimentate integral cu surse regenerabile de energie .
Stocarea energiei electrice la bord	Utilizarea stocării energiei electrice la bord este permisă indiferent de sursa de energie care a produs energia stocată (generare la bord sau la țărm în cazul schimbului de baterii).
Producția de energie electrică la bord din energie eoliană și solară	Orice navă capabilă să susțină necesarul de energie la dană prin utilizarea energiei eoliene și solare.
Utilizarea acestor tehnologii cu emisii zero generează în mod continuu aceleași reduceri ale emisiilor de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici ca cele care ar putea fi realizate prin utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal.	

Amendamentul 198

Propunere de regulament

ANEXA V

Textul propus de Comisie

Formula de calcul al bilanțului de conformitate al navei

Pentru calcularea bilanțului de conformitate al unei nave, se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO ₂ echivalent/ MJ] =	$(GHGIE_{vizată} - GHGIE_{reală}) \times [\sum_i^n M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
Unde:	

gCO_{2eq}	Grame de CO ₂ echivalent
GHGIE _{vizată}	Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezentul regulament
GHGIE _{reală}	Media anuală a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

Formula de calcul al penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Cuantumul penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1) se calculează după cum urmează:

Penalitate =	$(\text{Bilanț de conformitate}/GHGIE_{reală}) \times \text{factorul de conversie de la MJ la tone de VLSFO (41,0 M/kg)} \times 2\,400\text{ EUR}$
--------------	--

Amendamentul

Formula de calcul al bilanțului de conformitate al navei

Pentru calcularea bilanțului de conformitate al unei nave, se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO ₂ echivalent] =	$(GHGIE_{vizată} - GHGIE_{reală}) \times [\sum_i^n M_i^{fuel} \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
Unde:	

gCO_{2eq}	Grame de CO ₂ echivalent
GHGIE _{vizată}	Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezentul regulament
GHGIE _{reală}	Media anuală a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

Formula de calcul al penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Cuantumul penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1) se calculează după cum urmează:

Penalitate =	$(\text{Penalitate} = (- \text{bilanț de conformitate}) / GHGIE_{reală} / (LCV_{VLSFO} * 1000 * 4500\text{ EUR/t})$ <i>Unde:</i> $LCV_{VLSFO} = 41.0\text{ MJ/kg}$
--------------	--

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și modificarea Directivei 2009/16/CE
Referințe	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ENVI 13.9.2021
Comisii asociate - data anunțului în plen	11.11.2021
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Tiemo Wölken 17.9.2021
Examinare în comisie	14.2.2022
Data adoptării	28.4.2022
Rezultatul votului final	+ : 48 - : 24 0 : 14
Membri titulari prezenți la votul final	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjärd, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Sjøgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Membri supleanți prezenți la votul final	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ

48	+
NI	Athanasios Konstantinou, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Maria Spyraiki
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sogaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Legenda simbolurilor utilizate:

+ : pentru

- : împotriva

0 : abțineri

28.6.2022

AVIZ AL COMISIEI PENTRU INDUSTRIE, CERCETARE ȘI ENERGIE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la propunerea 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 (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Raportor pentru aviz: Rasmus Andresen

JUSTIFICARE SUCCINTĂ

Cel mai recent raport al IPCC a prezentat constatări clare: activitatea umană a atras încălzirea atmosferei, a oceanelor și a solului și aceste schimbări climatice induse de om aduc deja numeroase extreme climatice și meteorologice și pe teritoriul Europei¹. Pentru a preveni o încălzire globală suplimentară cu peste 1,5 °C comparativ cu nivelurile pre-industriale, este urgent nevoie de acțiuni climatice rapide și ambițioase la nivel internațional și european în toate sectoarele economice.

Ambiția generală a obiectivului UE privind neutralitatea climatică pentru 2050, obiectivul de reducere a emisiilor de GES până în 2030 și propunerile din cadrul pachetului legislativ „Pregătiți pentru 55” reprezintă doar un început timid: pentru a limita încălzirea globală la 1,5 °C și pentru a ne îndeplini obligațiile prevăzute în Acordul de la Paris privind clima, UE trebuie să ajungă la o economie cu zero emisii, extrem de eficientă din punct de vedere energetic și bazată integral pe surse regenerabile de energie, cel târziu până în 2040. Studiile au demonstrat că un astfel de sistem este nu numai posibil din punct de vedere tehnologic, ci și benefic pentru UE din punct de vedere economic și social².

În condițiile în care traficul maritim reprezintă aproximativ 11 % din totalul emisiilor de CO₂ din domeniul transporturilor din UE și 3-4 % din totalul emisiilor de CO₂ din UE, stimularea tranziției ecologice rapide a sectorului maritim este deosebit de importantă. De fapt, dacă nu

¹ IPCC (2021): „Summary for Policymakers” („Rezumat pentru responsabilii de elaborarea politicilor”) - Climate Change 2021 („Schimbările climatice 2021”): elementele științifice. Contribuția Grupului de lucru I la Cel de al șaselea raport de evaluare al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S. L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M. I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T. K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu și B. Zhou (editori)].

² A se vedea, de exemplu, CAN Europe „Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario” (Crearea unui scenariu privind energia care să fie compatibil cu Acordul de la Paris): <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii) Mark Z. Jacobson (2020) „100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything” (Energie curată și regenerabilă în proporție de 100 % și stocare universală) <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSBook/WWSBook.html>; iii) Universitatea LUT pentru SolarPower Europe: [100% Renewable Europe – SolarPower Europe](https://www.lut.fi/en/100-renewable-europe-solar-power-europe)

se iau măsuri suplimentare, se preconizează că emisiile din transportul maritim la nivel european vor crește în continuare cu 86 % comparativ cu nivelul din 1990 până în 2050³, în condițiile în care se estimează că măsurile de eficiență energetică și sursele regenerabile de energie vor fi adoptate doar într-o măsură limitată.

Propunerea Comisiei privind inițiativa FuelEU în domeniul maritim începe cu bune intenții, însă nu este ambițioasă în mai multe privințe pe care raportorul dorește să le abordeze cu scopul de a impulsiona și mai mult tranziția ecologică justă a întregului lanț valoric maritim și a forței de muncă din acest sector.

Industria maritimă europeană va juca un rol esențial în tranziția sectorului global al transporturilor maritime. Raportorul dorește să fie sprijinite și încurajate eforturile din acest sector în direcția tranziției energetice și să se asigure o competitivitate sustenabilă pe piața globală. Sectorul va beneficia de un cadru european legislativ clar și de eforturi mai puternice de stimulare a inovațiilor europene în sectorul maritim.

Promovarea măsurilor de eficiență operațională și energetică

Reducerea necesarului de energie și îmbunătățirea eficienței energetice sunt condiții prealabile pentru realizarea neutralității climatice cu un cost cât mai scăzut⁴. Din păcate, până în prezent, nu există acte legislative ale UE care să încurajeze suficient măsuri de eficiență energetică în sectorul maritim. La rândul său, acesta este un risc major pentru capacitatea sectorului de a atinge un nivel de emisii zero într-un orizont de timp rezonabil.

Din acest motiv, raportorul urmează orientările privind aplicarea principiului „eficiența energetică pe primul loc”⁵ și adoptă o abordare integrată, introducând un obiectiv de stimulare a unei adoptări rapide a măsurilor de eficiență operațională și energetică la nivelul societăților de transport maritim, astfel încât, în primul rând, să fie nevoie de un minim de energie pentru diferite activități maritime. Raportorul reiterează și completează ceea ce a votat deja Parlamentul European cu privire la Regulamentul MRV [COM(2019)0038]⁶, negocierile pe marginea acestuia stăgănând, în prezent, la nivelul Consiliului. Raportorul consideră că acest obiectiv se încadrează deosebit de bine în acest regulament, care vizează în mod explicit decarbonizarea sectorului.

De fapt, un obiectiv de reducere a emisiilor la activitățile de transport îi va stimula probabil pe proprietarii de nave și pe operatori să pună în aplicare măsurile de eficiență operațională și energetică disponibile pe care le consideră cele mai potrivite pentru nevoile lor, precum reducerea vitezei, optimizarea vitezei și a planificării, propulsia eoliană, vopseaua antivegetativă, electrificarea din surse regenerabile și stocarea de energie, dar și digitalizarea și optimizarea logistică.

³ Al patrulea studiu al OMI privind GES.

⁴ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor, Pactul verde european, COM(2019)0640.

⁵ Recomandarea Comisiei din 28.9.2021 C (2021) 7014 „Eficiența energetică pe primul loc: de la principiu la practică. Orientări și exemple pentru implementarea în procesul decizional care cuprinde și sectorul energetic.”

⁶ Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 16 septembrie 2020 asupra propunerii de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului (UE) 2015/757 pentru a ține seama în mod corespunzător de sistemul global de colectare a datelor în ceea ce privește datele referitoare la consumul de păcură al navelor ([COM\(2019\)0038](#) – C8-0043/2019 – [2019/0017\(COD\)](#))

De asemenea, raportorul sugerează o recompensare mai precisă și mai proporțională și, astfel, o stimulare a folosirii surselor de energie sau a tehnologiilor de propulsie cu o eficiență energetică sporită, astfel încât consumul de energie la bord și la dană să respecte dispozițiile prezentului regulament.

Consolidarea obiectivelor de reducere a emisiilor de GES

Pe lângă măsurile de eficiență operațională și energetică, este nevoie de un obiectiv privind intensitatea GES care să devină din ce în ce mai ambițios, pentru a stimula trecerea de la combustibilii fosili la alternative regenerabile sustenabile. Totuși, nivelurile propuse inițial de Comisie nu numai că nu ating obiectivul de emisii nete egale cu zero și, prin aceasta, încalcă obligațiile sectorului prevăzute în Acordul de la Paris⁷, ci, în plus, nici măcar nu asigură promovarea exclusiv a surselor regenerabile pentru atingerea obiectivului.

În opinia raportorului, este esențial să se transmită un semnal clar de reglementare pentru a stimula inovarea verde și a-i încuraja pe pionieri⁸. Prin urmare, el sugerează o filieră de reducere a emisiilor de GES compatibilă cu o economie a UE extrem de eficientă din punct de vedere energetic și bazată exclusiv pe surse regenerabile de energie până în 2040, folosind cele mai bune cercetări disponibile. Universitatea Tehnologică Lappeenranta-Lahti (LUT, Finlanda) finalizează în prezent aceste modele și, de asemenea, prezintă, pentru prima dată, o filieră clară de reducere a emisiilor până la nivelul zero pentru sectorul transportului maritim⁹, pentru 2040. Acest obiectiv general a fost identificat de societăți multinaționale care își desfășoară activitatea la nivel global și de părți interesate importante din domeniul economic drept atât fezabil, cât și dezirabil, reprezentând un sprijin esențial în materie de reglementare pentru tranziția acestei industrii¹⁰.

În contextul în care nivelul de ambiție trebuie să crească pentru ca toată lumea să poată avea un rol corect, raportorul propune extinderea domeniului de aplicare al regulamentului pentru a acoperi o gamă vastă de categorii de nave cu tonajul brut de peste 400 de tone. Pragul propus inițial lasă nereglementate 45 % din nave, iar calculele pe baza datelor oferite de Marine Benchmark sugerează că, de fapt, ar rămâne reglementate 15 % dintre emisii, nu 10 %, așa cum se preconizase. Practic, aceasta ar însemna că se vor emite încontinuu, în total, până la 25,8 Mt – comparabil cu emisiile totale de CO₂ ale Danemarcei în 2020 – fără să existe o filieră clară pentru stimularea reducerii emisiilor în viitor¹¹. Având în vedere că pentru navele mai mici sunt deja disponibile tehnologii cu emisii zero (în special pile de combustie cu hidrogen verde și baterii electrice), este esențial să fie încurajată adoptarea în continuare a acestora și, astfel, dezvoltarea de piață a acestor tehnologii, pentru ca ele să devină disponibile cu mai multă ușurință și pentru navele mai mari.

⁷ Consiliere juridică: includerea emisiilor din aviația și transportul maritim internațional în contribuțiile stabilite la nivel național; 2021; E. Dehon, avocat; Publicat de *Transport and Environment* (T&E).

⁸ Merită remarcă pionierii care susțin un transport maritim fără emisii până în 2040
<https://www.bbc.com/news/business-58970877> – <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>

⁹ Verts/ALE & LUT, 2022. Rezultate preliminare pentru analize interne; studiul complet va fi publicat la începutul primăverii;

¹⁰ https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf

¹¹ *Transport & Environment* (Transporturi și mediu) (2022) „*Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals*” (Impactul asupra climei pe care îl au scutițiile de la propunerile UE în materie de transport); https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf

Stimularea utilizării surselor regenerabile și sustenabile de energie

Raportul ITRE ar trebui să își propună să prezinte o filieră clară pentru încurajarea exclusiv a surselor de energie și a combustibililor alternativi care sunt cu adevărat sustenabili, regenerabili și scalabili.

Pentru aceasta este nevoie de o abordare cuprinzătoare, care să țină cont în mod adecvat de emisiile de metan, de exemplu de GNL, luând în considerare potențialul semnificativ de încălzire globală pe termen scurt al metanului. GNL, combustibil fosil care emite cantități mari de metan pe întreg parcursul ciclului său de viață – utilizarea sa drept combustibil maritim fiind mai dăunătoare pentru climă decât a motorinei pe care o înlocuiește – nu ar trebui să beneficieze de niciun sprijin politic, după cum a recomandat recent și Banca Mondială¹². De asemenea, analiza Băncii Mondiale constată că implicațiile investiționale agregate ale unei tranziții în două etape (de la petrol la GNL, apoi de la GNL la zero dioxid de carbon) ar putea genera costuri de investiții suplimentare de până la 186 de miliarde USD, raportat la o tranziție într-o singură etapă, de la hidrocarburile actuale derivate din petrol direct la hidrocarburi cu zero dioxid de carbon.

Pentru a asigura modele de afaceri sustenabile, o astfel de abordare cuprinzătoare presupune și o evaluare completă a ciclului de viață al diferitelor tehnologii, inclusiv al biocombustibililor. Aceasta presupune luarea în considerare a disponibilității limitate a biocombustibililor avansați, a cererii pentru astfel de biocombustibili în alte sectoare unde tranziția este dificilă, precum aviația, și a limitelor planetare generale, în condițiile în care utilizarea prea intensă a biocombustibililor obținuți din recolte ar conduce la creșterea prețului alimentelor și la emisii semnificative de GES, ca urmare a extinderii suprafețelor cultivate la nivel global¹³.

Prin urmare, raportorul propune concentrarea instrumentelor de sprijin în materie de politici asupra acelor alternative regenerabile care sunt cu adevărat sustenabile și scalabile. De asemenea, el propune o cotă minimă obligatorie de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile, precum și un factor de multiplicare care să recompenseze în special investițiile în astfel de combustibili în ceea ce privește calcularea respectării obiectivelor privind intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră. Aceste măsuri, combinate cu limitarea mecanismului de cumulare la combustibilii cu emisii zero și la tehnologiile cu emisii zero, vor consolida și mai mult argumentele pentru investiții în acest sens și, prin urmare, le vor face mai competitive din punctul de vedere al costurilor și vor stimula adoptarea acestora.

Asigurarea poziției de lider și a competitivității Europei

¹² Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021 „The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping” (Rolul GNL în tranziția către transportul cu emisii scăzute de carbon sau fără emisii), Banca Mondială, Washington, DC. © <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> Licență: CC BY 3.0 IGO.

¹³ *Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors* (Obiective pentru Uniunea Europeană privind intensitatea emisiilor de CO₂ în sectorul transporturilor – sectorul transporturilor rutiere și al aviației); 2021; A. Christensen; <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

La fel ca și comisia pentru industrie, raportorul este convins că poziția Comisiei ITRE trebuie să stimuleze și mai mult poziția de lider a Europei în domeniul tehnologiilor verzi în acest sector și, astfel, competitivitatea sa în sectorul global al transportului maritim.

Ambiția acestui raport este, de asemenea, să fie înțeles ca un mandat puternic pentru ca UE și statele sale membre să susțină și să sprijine soluții complementare cu ambiții egale sau sporite la nivelul OMI. Asumarea poziției de pionier în materie de reglementare nu este numai o modalitate prin care ne putem asigura că UE poate influența în mod proactiv standardele globale, ci și o oportunitate de a menține poziția de lider la nivel tehnologic a Europei și de a crea și a păstra locuri de muncă bine plătite la nivelul întregului lanț valoric maritim din Europa.

Raportorul recunoaște însă că tranziția va aduce probleme importante pentru industriile europene și, prin urmare, susține cu convingere propunerea de a canaliza plățile de penalități printr-un fond dedicat pentru oceane, astfel încât să finanțeze tot tranziția din acest sector. Pentru a asigura utilizarea optimă a acestor resurse, raportorul propune să se specifice în continuare în acest regulament alocarea și scopul prevăzut al fondurilor, pentru ca ele să fie direcționate acolo unde este cea mai mare nevoie de ele. Aceasta presupune îmbunătățirea rapidă a eficienței energetice și operaționale a navelor, utilizarea de tehnologii de propulsie cu emisii zero bazate pe surse regenerabile de energie și utilizarea de combustibili din surse regenerabile, precum și reconversia și perfecționarea profesională. În plus, 20 % din penalitățile încasate anual se folosesc pentru a contribui la protejarea, restabilirea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine. Această abordare corespunde direct poziției actuale a PE în ceea ce privește Regulamentul privind instituirea sistemului MRV (COM(2019)0038).

Consolidarea transparenței, culegerea și publicarea datelor

Pentru a asigura succesul și impactul punerii în aplicare, raportorul propune consolidarea implicării autorităților publice și a transparenței față de public. Un rol mai consistent al autorităților publice și, astfel, o mai bună supraveghere din partea publicului vor fi realizate dacă autoritățile de administrare i se conferă responsabilitatea de a stabili și de a încasa penalitățile. De asemenea, prin îmbunătățirea culegerii și a publicării datelor într-o bază de date publică, deschisă și transparentă, se îmbunătățește în continuare capacitatea publicului, inclusiv a Parlamentului European, a cercetătorilor și a societății civile, de a analiza conformitatea.

AMENDAMENTE

Comisia pentru industrie, cercetare și energie recomandă Comisiei pentru transport și turism, care este comisie competentă, să ia în considerare următoarele amendamente:

Amendamentul 1

Propunere de regulament

Titlul 1

Textul propus de Comisie

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)

Amendamentul

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind utilizarea combustibililor din surse **energetice** regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE

(Text cu relevanță pentru SEE)

Amendamentul 2

**Propunere de regulament
Considerentul 1**

Textul propus de Comisie

(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 CO₂ din UE generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO₂ 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,

Amendamentul

(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 CO₂ din UE generate de transporturi și între 3 % și 4 % din totalul emisiilor de CO₂ din UE. ***Se preconizează că emisiile de CO₂ generate de transportul maritim, atât la nivel mondial, cât și la nivel european, vor crește până în 2050 cu 86 % față de emisiile din 1990, dacă nu se iau măsuri suplimentare.*** 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, ***însă impactul său ecologic și climatic trebuie redus rapid.*** Piața transportului maritim face obiectul unei concurențe puternice între actorii economici din Uniune și din afara acesteia;

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.

prin urmare, stabilirea unor condiții de concurență echitabile este esențială, **ținând seama și de circumstanțele naționale specifice care decurg din factori externi, cum ar fi clima, condițiile meteorologice sau morfologia geografică.** Stabilitatea și prosperitatea pieței transportului maritim și ale actorilor săi economici se bazează pe un cadru de politici clare, **predictibile** 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, **la pierderi de locuri de muncă** și la o pierdere a conectivității pentru cetățeni și întreprinderi. **Prin urmare, este esențial ca Uniunea să stabilească o filieră ambițioasă pentru tranziția ecologică rapidă a sectorului maritim, pentru a-i menține și a-i promova în continuare poziția de lider global și avantajul competitiv în domeniul tehnologiilor, al serviciilor și al soluțiilor verzi din acest sector și pentru a stimula crearea de locuri de muncă și transformările în lanțurile valorice aferente.**

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Sectorul maritim asigură locuri de muncă pentru 2 milioane de europeni și contribuie cu 149 de miliarde de euro la economie. Pentru fiecare milion de euro generat în industria transporturilor maritime, în altă parte a economiei UE sunt generate 1,8 milioane de euro.

Transportul maritim rămâne un element-cheie pentru conectarea insulelor și a zonelor periferice ale continentului.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(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 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**.

Amendamentul

(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 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. **Pentru a asigura faptul că sectorul maritim își atinge obiectivul de emisii zero până în 2050**, sunt necesare diverse instrumente de politică complementare pentru a **îmbunătăți în primul rând eficiența energetică și operațională a sectorului și pentru a promova adoptarea și producerea rapidă de energie din surse regenerabile și durabile**. **Schimbările necesare, dezvoltarea și introducerea** tehnologiei necesare trebuie să aibă loc **cât mai curând, pentru ca Uniunea să fie în măsură să își atingă obiectivul climatic și energetic pentru 2030 și neutralitatea climatică cel târziu până în 2050**.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) În prezent, mixul de combustibili din sectorul maritim se bazează în întregime pe combustibilii fosili. Ca pondere, aproape 40 % din comerțul maritim este reprezentat de combustibili fosili. Utilizarea aproape exclusivă a combustibililor fosili și introducerea lentă a măsurilor de eficiență energetică și de reducere a emisiilor în acest sector constituie un risc major pentru climă și pentru capacitatea sectorului de a atinge nivelul de emisii zero într-un orizont de timp rezonabil. Mai ales combinația dintre scurgerile/deversările de CO₂ și metan pe parcursul întregului ciclu de viață al combustibilului, de la producție până la ardere (ciclul de la sondă la siaj), poate cauza efecte climatice dramatice.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2b) Metanul este un gaz cu efect de seră puternic, de 80 de ori mai puternic decât CO₂ pe o perioadă de 20 de ani și, astfel, pe locul al doilea în rândul celor mai importante gaze cu efect de seră, fiind și un poluant precursor al ozonului troposferic (O₃) și contribuind la aproximativ un sfert din încălzirea

globală înregistrată în prezent. Direcțiile descrise în Raportul special referitor la impactul încălzirii globale cu 1,5°C al Grupului interguvernamental privind schimbările climatice (IPCC), al șaselea raport de evaluare al IPCC și Evaluarea globală privind metanul din 2021, realizată de Programul ONU pentru Mediu (UNEP), care limitează încălzirea globală la 1,5°C fără depășiri sau cu o depășire limitată, implică reduceri importante ale emisiilor de metan. Întrucât o mai mare transparență cu privire la implicațiile pe termen scurt pentru încălzirea globală ale emisiilor de metan ar contribui la o mai bună elaborare a politicilor Uniunii în domeniul climei, Comisia ar trebui ca, în raportul său, să analizeze și implicațiile potențiale ale unui orizont de 20 de ani pentru potențialul de încălzire globală, ca o completare la intervalul de 100 ani utilizat în prezent în conformitate cu orientările CCONUSC privind inventarele gazelor cu efect de seră.

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 3

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(3) În contextul tranziției la combustibili din surse regenerabile 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 – **de regulă, între 35 % și 53 % din taxele de transport al mărfurilor**. 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

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.

avea un impact negativ asupra concurenței de pe piață. Ca urmare a naturii internaționale a transportului maritim, operatorii de nave pot efectua cu ușurință buncherajul în țări terțe și pot transporta cantități mari de combustibil, **ceea ce ar putea contribui și la un risc de pierdere a competitivității porturilor din Uniune în raport cu cele din afara Uniunii.** 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 pătrunderea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe piața combustibililor marini se desfășoară în condiții de concurență loială pe piața transportului maritim din UE.

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Sectorul maritim este caracterizat de o concurență internațională acerbă, iar diferențele importante în cadrele de reglementare între statele de pavilion au exacerbă practicile nedorite, cum ar fi cele de schimbare a pavilionului navelor. Caracterul global prin definiție a acestui sector pune în evidență cât este de important un mediu de reglementare favorabil, condiție indispensabilă pentru atragerea de noi investiții și pentru păstrarea competitivității porturilor, a armatorilor și a operatorilor de nave

europeni.

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3b) Alte propuneri legislative, care fac parte din pachetul „Pregătiți pentru 55”, adoptat ca parte a Pactului verde european, afectează sectorul maritim, inclusiv dispozițiile din Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi, Directiva revizuită privind energia din surse regenerabile, includerea sectorului maritim în sistemul EU ETS și revizuirea Directivei privind impozitarea energiei. Este important să se asigure coerența acestor dosare pentru stabilirea unui cadru legislativ ambițios, stabil și previzibil pentru tranziția ecologică a sectorului maritim, în special pentru dezvoltarea exponențială necesară, producția și adoptarea tehnologiilor durabile din domeniul energiei din surse regenerabile și a combustibililor maritimi alternativi, precum și pentru introducerea infrastructurii corespunzătoare. Este important să se atragă și să se dezvolte lanțul valoric industrial pentru astfel de tehnologii sustenabile din surse regenerabile și combustibilii maritimi alternativi în interiorul Uniunii, să se creeze oportunități industriale, de muncă și de cercetare în toate statele membre și să se asigure o poziție de lider mondial a Uniunii și un avantaj competitiv. În acest sens, crearea unui centru de cercetare al UE pentru tehnologii regenerabile sustenabile și combustibilii maritimi alternativi ar putea contribui la coordonarea părților interesate, a cercetătorilor și a societății civile, precum și la cofinanțarea proiectelor.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5a) Pentru a se asigura condiții de concurență echitabile pentru navele construite să opereze în ape înghețate în drum spre, dinspre sau între porturile statelor membre, ar trebui luate în considerare informațiile specifice referitoare la clasa de gheață a unei nave și la navigarea acesteia printre blocuri de gheață atunci când se calculează reducerile de emisii de GES la nivel de navă, precum și datele monitorizate și raportate pe baza Regulamentului (UE) 2015/757^{1a}.

^{1a} 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).

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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

(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, **navlositorul de timp** sau navlositorul navă nudă, care **a preluat** responsabilitatea **de exploatare comercială a** navei de la proprietarul navei și care **este responsabil pentru achitarea combustibilului**

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 Consiliului²¹ 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.

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).

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 8

Textul propus de Comisie

(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

consumat de navă și, 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 Consiliului²¹ 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.

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).

Amendamentul

(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.

toate că actualul cadru de reglementare european abordează deja parțial producția de combustibili prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului²² și distribuția de combustibili prin Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²³, 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.

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, 21.12.2018, p. 82).

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).

Stimulentele adecvate și economiile de scară în sectorul ofertei vor facilita dezvoltarea ulterioară a acestor combustibili noi. Cu toate că actualul cadru de reglementare european abordează deja parțial producția de combustibili prin Directiva (UE) 2018/2001 a Parlamentului European și a Consiliului²² și distribuția de combustibili prin Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului²³, 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 ***și alte surse regenerabile de energie.***

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, 21.12.2018, p. 82).

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).

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 9

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(9) Deși instrumente precum tarifarea carbonului sau obiective privind intensitatea emisiilor de carbon care provin din activități ***pot promova unele îmbunătățiri ale*** eficienței energetice ***și operaționale***, 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

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.

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.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 9 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(9a) În conformitate cu Recomandarea Comisiei din 28 septembrie 2021 intitulată „Eficiența energetică înainte de toate: de la principii la practică. Orientări și exemple pentru implementarea acesteia în procesul decizional care cuprinde și sectorul energetic”, este nevoie de o cantitate minimă de energie pentru diferitele activități maritime, pe lângă promovarea tranziției la combustibili durabili obținuți din surse regenerabile. În primul său raport privind funcționarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să evalueze și să cuantifice eficiența operațională și energetică realizată în sectorul maritim, astfel cum a fost declanșată de propunerile relevante din pachetul „Pregătiți pentru 55”, iar în caz de măsuri insuficiente, Comisia va lua în considerare posibile modificări ale prezentului regulament pentru a include stimulente pentru armatori și operatori de a aplica măsurile operaționale și de eficiență energetică disponibile pe care le consideră cele mai potrivite pentru nevoile lor, precum reducerea vitezei, optimizarea vitezei și a planificării, propulsia eoliană, vopseaua antivegetativă, electrificarea din surse regenerabile și stocarea de energie, dar și digitalizarea și optimizarea logistică. Recompensarea, deci stimularea utilizării de surse de energie sau tehnologii de propulsie cu o eficiență energetică sporită, astfel încât consumul de energie la bord și la dană să respecte

dispozițiile prezentului regulament, este la fel de importantă ca operaționalizarea corectă a principiilor „eficiența energetică pe primul loc”.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(10) **Întrucât este posibil ca tehnologiile cu emisii zero să nu fie disponibile pe termen foarte scurt, 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 **principiile „eficiența energetică pe primul loc”**. În consecință, trebuie stabilite limite pentru intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor, **care ar trebui să asigure și recunoașterea adecvată a eficienței energetice și a sustenabilității** unui anumit combustibil sau a unei anumite tehnologii. **În plus, este adecvat să se acorde stimulente dedicate pentru încurajarea extinderii și utilizării combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile, care vor juca cu siguranță un rol esențial în decarbonizarea transporturilor maritime care nu dispun de o alternativă mai eficientă din punct de vedere energetic, sustenabilă și bazată pe surse regenerabile de energie, precum electrificarea directă bazată pe surse regenerabile.**

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(11) Trebuie promovate **cu prioritate** dezvoltarea și utilizarea combustibililor **celor mai sustenabili**, din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon, cu un potențial ridicat de **eficiență energetică** și de inovare și creștere pentru a răspunde nevoilor **acelor tipuri de transporturi maritime pentru care tranziția va fi cea mai dificilă**. Acest lucru va sprijini crearea unor piețe inovatoare și competitive ale combustibililor și va asigura o aprovizionare suficientă cu combustibili marini durabili **din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și cu tehnologii regenerabile de propulsie** pe termen scurt și lung pentru a contribui la ambițiile Uniunii în materie de **climă, energie și** 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 **demararea decarbonizării** transportului maritim pe termen scurt.

Amendamentul 17

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

(13) Totuși, această abordare trebuie să fie mai strictă în sectorul maritim. Sectorul maritim înregistrează în prezent niveluri

Amendamentul

(13) Totuși, această abordare trebuie să fie mai strictă în sectorul maritim. Sectorul maritim înregistrează în prezent niveluri

ne semnificative 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 aceiași cu cei ai filierei celei mai puțin favorabile.

ne semnificative 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 aceiași cu cei ai filierei *fosile* celei mai puțin favorabile.

Amendamentul 18

Propunere de regulament Considerentul 14

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(14) Intervalele lungi de timp asociate dezvoltării și introducerii de combustibili și de soluții energetice noi și din surse *regenerabile* în transportul maritim, *precum și durata medie de viață îndelungată a navelor, cuprinsă între 25*

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.

și 30 de ani, necesită o acțiune rapidă și stabilirea unui cadru de reglementare clar și previzibil pe termen lung, **dezbătut cu părțile interesate și cu societatea civilă**, care să faciliteze planificarea și investițiile tuturor părților interesate. **Criza climatică tot mai accentuată accentuează importanța măsurilor adoptate la nivel sectorial în prezent.** Un cadru de reglementare clar, **ambitios** și stabil pe termen lung va facilita dezvoltarea și introducerea de combustibili **alternativi** și de soluții energetice **regenerabile** 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 la atingerea unui **nivel de emisii egal cu zero 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.

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 15

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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 **pe mare și la dană**, cum ar fi energia eoliană, energia **solară** sau energia electrică, trebuie, de asemenea, să se reflecte în metodologie.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(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 implicați 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 implicați, astfel cum se prevede în prezentul regulament.

Amendamentul

(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 implicați 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 **lichizi și gazoși** trebuie evaluată numai prin utilizarea factorilor de emisie implicați, **care trebuie evaluați în permanență pe baza celor mai recente evoluții științifice și tehnologice**, astfel cum se prevede în prezentul regulament. **Utilizarea de factori de emisie efectivi și agreeți care acoperă partea de emisii deversate din totalul emisiilor „de la rezervor la siaj” pentru combustibilii fosili ar putea fi permisă în viitor, cu condiția ca mecanismul corespunzător de certificare și verificare să fie instituit de Comisie prin intermediul unui act delegat.**

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Este necesară o abordare cuprinzătoare cu privire la toate emisiile de GES cele mai relevante (CO₂, CH₄ și N₂O) pentru a promova utilizarea surselor de energie care asigură o amprentă de GES mai redusă în ansamblu. Pentru a reflecta potențialul de încălzire globală al metanului și al protoxizilor de azot, limita stabilită prin prezentul regulament trebuie,

Amendamentul

(18) Este necesară o abordare cuprinzătoare cu privire la toate emisiile de GES cele mai relevante (CO₂, **BC**, CH₄ și N₂O) pentru a promova utilizarea surselor de energie care asigură o amprentă de GES mai redusă în ansamblu. Pentru a reflecta potențialul de încălzire globală al metanului, **al carbonului negru** și al protoxizilor de azot, limita stabilită prin

prin urmare, să fie exprimată în „CO₂ echivalent”.

prezentul regulament trebuie, prin urmare, să fie exprimată în „CO₂ echivalent”.

Comisia ar trebui să calculeze valoarea de referință cel târziu în decembrie 2022 și ar trebui să corespundă 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 utilizând metodologia și valorile implicite prevăzute în anexa I și în anexa II la regulament.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(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.***

Amendamentul

(19) Utilizarea surselor regenerabile de energie și a propulsiei alternative, ***inclusiv, dar fără a se limita la*** energia eoliană și energia solară, reduce semnificativ intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de consumul global de energie al navelor. ***Soluțiile pentru*** a măsura și a cuantifica cu precizie aceste surse de energie, ***precum senzorii la bord și programele informatice pentru evaluarea condițiilor rutiere, sunt disponibile pe scară din ce în ce mai largă. Prin urmare, contribuția surselor regenerabile de energie și a propulsiei alternative la bilanțul energetic general al navei ar trebui consemnată și înregistrată cât mai precis, prin cele mai bune mijloace de măsurare disponibile la momentul de față sau, atunci când s-a demonstrat că măsurarea nu este posibilă din punct de vedere tehnic, prin cele mai bune aproximări disponibile. OMI oferă o serie de orientări cu privire la tratarea tehnologiilor inovatoare în materie de eficiență energetică^{1a}, inclusiv pentru estimarea energiei din surse eoliene de propulsie și sunt în curs de elaborare alte***

metode de evaluare.

***1a 2021 GHID PENTRU TRATAREA
TEHNOLOGIILOR INOVATOARE DE
EFICIENȚĂ ENERGETICĂ PENTRU
CALCULAREA ȘI VERIFICAREA
EEDI ȘI EEXI OBȚINUTE
(MEPC.1/Circ.896)***

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(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 ***prevăzute*** 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.

Amendamentul

(20) ***Potrivit estimărilor, poluarea*** atmosferică produsă de nave (oxizi de sulf, oxizi de azot și particule în suspensie) ***este responsabilă pentru peste 50 000 de decese anual în Uniune și*** 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 ***porturi***. 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, ***după care trebuie abordate emisiile pentru toate celelalte nave, pentru a îmbunătăți cât mai curând posibil calitatea aerului în zonele de coastă.***

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 20 a (nou)

(20a) Întrucât carbonul negru este, ca mărime, al doilea factor care contribuie la încălzirea globală provocată de nave, măsurile de reducere a utilizării sale ar diminua atât poluarea atmosferică, cât și schimbările climatice. Stabilirea unei intensități stricte a GES, stimularea eficienței operaționale și energetice și contabilizarea carbonului negru în obiectivul privind intensitatea GES ar putea contribui la reducerea emisiilor de CO₂ și de BC. În raportul său, Comisia ar trebui să evalueze dacă sunt necesare măsuri suplimentare pentru a elimina poluarea cu carbon negru în Arctica sau în regiunile apropiate.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 21

(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

(21) Utilizarea de surse de alimentare cu energie electrică de la mal reduce poluarea atmosferică produsă de nave **la dană**, precum și cantitatea de emisii de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim **la dană**. Sursele de alimentare cu energie electrică de la mal reprezintă surse de energie din ce în ce mai **utilă**, aflate la dispoziția navelor la dană, **care vor fi la fel de curate ca ponderea** 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 **și stimulente** specifice pentru a autoriza utilizarea de

electrică de la mal de către navele *cele mai poluante*.

surse de alimentare cu energie electrică de la mal de către *toate* navele *vizate de prezentul regulament*.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Coordonarea dintre porturi, operatorii navelor și toate părțile interesate relevante este esențială pentru a asigura utilizarea optimă a alimentării cu energie electrică de la mal (OPS). În special, operatorii de nave ar trebui să furnizeze portului de escală informații adecvate și în timp util cu privire la intenția lor de a utiliza OPS și la necesarul de energie estimat, mai ales dacă acesta depășește necesarul mediu estimat pentru o navă de aceeași clasă și pentru a putea astfel asigura buna operare a rețelei electrice. Statele membre ar trebui să colaboreze îndeaproape cu părțile interesate relevante pentru a se asigura că sunt realizate investițiile necesare și că este garantată o capacitate și stabilitate suficientă a rețelei. Obligația porturilor de a asigura alimentarea cu energie electrică de la mal ar trebui să fie completată de obligația reciprocă a navelor de a se conecta la această infrastructură de încărcare atunci când se află la dană, pentru a asigura eficacitatea și a evita activele depreciate.

Pentru a evita incompatibilitățile între instalațiile de energie electrică de la bord și cele din porturi, Comisia ar trebui să ofere sprijinul necesar pentru a se asigura că navele și porturile aplică toate cerințele de standardizare existente și viitoare, îndeosebi în ceea ce privește conversia frecvenței electrice, acolo unde este necesar.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(22) Pe lângă sursele de alimentare cu energie electrică de la mal, alte tehnologii ar putea oferi beneficii echivalente pentru mediu în porturi, ***precum instalarea de surse regenerabile de energie la bord, baterii și schimburi de baterii.*** Dacă se demonstrează că utilizarea unei tehnologii alternative este echivalentă cu utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal, ***în ceea ce privește poluarea atmosferică și reducerea emisiilor de GES,*** o navă trebuie exceptată de la obligativitatea utilizării acestor surse.

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) De asemenea, trebuie să fie prevăzute excepții 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.

Amendamentul

(23) De asemenea, trebuie să fie prevăzute excepții 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, ***de operatorul terminalului și/sau de autoritatea competentă, în funcție de modelul de administrare pentru porturile din diferitele state membre. Aceste excepții ar trebui*** 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.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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 ***până în 2040*** în caz de indisponibilitate 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. ***Pentru a stimula în continuare utilizarea OPS, statele membre ar trebui să pună în aplicare dispozițiile articolului 14 din Directiva (UE).../... [Directiva privind impozitarea energiei], care prevede scutiri totale sau parțiale pentru energia electrică furnizată direct navelor aflate la dană în porturi sau bateriilor mobile ale navelor reîncărcate la dană.***

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(25) Prezentul regulament trebuie să instituie un sistem solid și **transparent** 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, autorităților maritime și **administrative**.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(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

Amendamentul

(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, **specificatiile tehnice ale** tehnologiilor de asistență eoliene **sau orice surse de energie alternative prezente la bord, inclusiv contabilizarea energiei furnizate de acestea**, 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

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 verficatorului.

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 verficatorului. ***Informațiile privind navigația în ape înghețate și alte informații relevante privind clasele de gheață ale navelor trebuie raportate pentru a aplica metoda specifică prevăzută în anexe.***

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 26 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(26a) Utilizarea tehnologiilor registrelor distribuite ar trebui încurajată pentru ca procesele de monitorizare și raportare stabilite în conformitate cu prezentul regulament să devină mai sigure, mai precise și mai ușor de urmărit în vederea verificării.

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 29

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(29) Pe baza datelor și informațiilor monitorizate și raportate de către societăți, verficatorii 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,

(29) Pe baza datelor și informațiilor monitorizate și raportate de către societăți, verficatorii 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 regulamentul menționat. Respectivile informații trebuie apoi raportate Comisiei de către societatea în cauză.

precum și respectarea cerințelor de utilizare a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal la dană, ***ponderea combustibililor de origine nebiologică din surse regenerabile. De asemenea, verificatorul ar trebui să efectueze o agregare anuală separată a fiecărui tip de combustibil sau de energie consumată la dană și pe mare, inclusiv pentru fiecare sursă alternativă de energie consumată, precum energia electrică, eoliană sau solară.*** 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 regulamentul menționat. Respectivile informații trebuie apoi raportate Comisiei de către societatea în cauză.

Amendamentul 34

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(30) Comisia trebuie să creeze și să asigure funcționarea unei baze de date electronice ***gestionate la nivel central pentru înregistrarea performanței*** fiecărei nave, ***dar și pentru culegerea de date privind consumul de energie, penalitățile, flexibilitățile și excepțiile și orice alte informații relevante și asigură*** conformitatea ***navei*** 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. ***Pentru a îmbunătăți transparența și, totodată, a reduce sarcina***

administrativă pentru proprietarii de nave și operatori, verificatorii ar trebui să efectueze o agregare a datelor de conformitate raportate de proprietarii de nave și de operatori la nivelul fiecărei nave. Datele introduse în baza de date ar trebui să fie comparabile și să fie puse la dispoziția publicului într-un format deschis, pentru a permite publicului larg și în special societății civile și comunității științifice să urmărească tranziția ecologică a sectorului maritim.

Amendamentul 35

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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, **generat prin energie regenerabilă**, în anumite limite, din anul următor. Utilizarea la dană a surselor de alimentare cu energie electrică de la mal **și a altor tehnologii cu emisii zero**, 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.

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 32

Textul propus de Comisie

(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 supraproperformanță 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.

Amendamentul

(32) Pentru a evita blocajul tehnologic și pentru a sprijini în continuare utilizarea **soluțiilor de energie sustenabilă și cu cea mai mare eficiență energetică**, societățile trebuie să aibă posibilitatea de a grupa performanțele diferitelor nave și de a utiliza posibila supraproperformanță 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.

Amendamentul 37

**Propunere de regulament
Considerentul 33**

Textul propus de Comisie

(33) La bordul navelor trebuie păstrat un document de conformitate („certificat de conformitate FuelEU”) eliberat de un verficator 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.

Amendamentul

(33) La bordul navelor trebuie păstrat un document de conformitate („certificat de conformitate FuelEU”) eliberat de un verficator 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, **a cerinței de combustibili de origine nebiologică din surse regenerabile, a cerințelor** 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.

Amendamentul 38

Propunere de regulament
Considerentul 35

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul 39

Propunere de regulament
Considerentul 36

Textul propus de Comisie

(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,

Amendamentul

(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 **fie mai mare decât** 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.

Amendamentul

(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 **cel mai actualizat** al energiei electrice la nivelul UE pentru consumatorii necasnici înmulțit cu doi pentru a ține seama de alte taxe legate de furnizarea

printre altele, de costurile de racordare și de elementele de recuperare a investițiilor.

serviciului, inclusiv, printre altele, de costurile de racordare și de elementele de recuperare a investițiilor.

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 37

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(37) Veniturile generate de plata penalităților **ar trebui să fie reinvestite integral în sectorul maritim și** utilizate pentru a promova **o tranziție ecologică justă, prin îmbunătățirea rapidă a eficienței energetice și operaționale a navelor, inclusiv în transportul maritim pe distanțe scurte și în porturi, prin implementarea tehnologiilor de propulsie cu emisii zero și prin** utilizarea **durabilă a energiei** din surse regenerabile, **inclusiv a energiei eoliene, precum și prin facilitarea construirii respectivelor instalații de buncherare, a unor puncte de conexiune electrică în porturi, ajutând astfel** operatorii maritimi să își îndeplinească obiectivele climatice și de mediu. **În paralel, veniturile ar trebui să fie utilizate și pentru a sprijini redistribuirea, formarea, recalificarea și perfecționarea lucrătorilor de-a lungul întregului lanț valoric al sectorului maritim, inclusiv pe șantierelor navale, pentru a-i înzestra cu competențe și tehnologii ecologice necesare pentru tranziție. Stagiile pentru navigatori și căpitani maritimi, în special, ar trebui să se concentreze asupra beneficiilor reducerii vitezei de navigare, a optimizării rutelor și a logisticii transportului, precum și asupra familiarizării cu ecosistemele marine și problema deșeurilor marine.** În acest scop, aceste venituri trebuie alocate Fondului pentru **ocean** menționat la articolul **[XX]** din Directiva 2003/87/CE **și rezervate pentru proiecte din sectorul maritim conforme cu**

obiectivele stabilite în prezentul regulament. 20 % din veniturile colectate anual în Fondul pentru oceane se folosesc pentru a contribui la protecția, refacerea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine afectate de încălzirea globală, precum zonele marine protejate, și pentru a promova o economie albastră transversală sustenabilă, precum energia marină din surse regenerabile.

Amendamentul 41

Propunere de regulament Considerentul 39

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(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, **colectarea de informații pentru** 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.

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 40

Textul propus de Comisie

(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 verficatorilor, 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.

Amendamentul

(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 **definirea sau actualizarea standardelor pentru măsurarea și luarea în considerare a unor surse alternative de energie**, modificarea listei factorilor de emisie „de la sondă la siaj”, **calculul emisiilor echivalente de CO₂, inclusiv pentru carbon negru**, modificarea listei tehnologiilor cu emisii zero aplicabile **la dană**, a criteriilor pentru utilizarea acestora **sau măsurarea contribuției lor la bilanțul energetic al navelor, pentru definirea modelului de planuri de monitorizare**, stabilirea normelor privind efectuarea încercărilor de laborator și a măsurătorilor directe ale emisiilor, adaptarea factorului de penalizare, acreditarea verficatorilor, adaptarea factorului de penalizare **și a formulelor respective** 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.

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 40 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(40a) Domeniul în rapidă evoluție al cercetării și dezvoltării de tehnologii neutre din punct de vedere climatic în sectorul maritim. În termen de ... [doi ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament], Comisia ar trebui să pregătească un raport care să analizeze evoluțiile, atât în domeniul cercetării și inovării, cât și pe piață, ale tehnologiilor cu emisii zero la dană și ale tehnologiilor bazate pe combustibili cu emisii zero.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Considerentul 41

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(41) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, trebuie conferite competențe de executare Comisiei. Respectivetele competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁷. **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.**

(41) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentului regulament, trebuie conferite competențe de executare Comisiei. Respectivetele competențe trebuie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului²⁷.

²⁷ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a

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).

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).

Amendamentul 45

Propunere de regulament Considerentul 42

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

(42) Având în vedere dimensiunea internațională a sectorului maritim, **ar putea fi** 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. **Aceasta nu ar trebui să impiezeze asupra ambiției Uniunii de a impune standarde mai stricte decât cele internaționale.** În acest context și pentru a **crește nivelul de ambiție și** 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, **promovând adoptarea la nivel global a măsurilor stabilite în prezentul regulament. Uniunea trebuie să își continue eforturile de a promova obiective de decarbonizare maritimă mai ambițioase în cadrul OMI.** În cazul în care se ajunge la un acord privind o platformă globală **și aceasta se dovedește a fi mai eficace și mai ambițioasă** cu privire la chestiuni relevante pentru prezentul regulament, Comisia trebuie să revizuiască prezentul regulament în vederea alinierii acestuia, după caz, la normele internaționale.

Amendamentul 46

Propunere de regulament Considerentul 42 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(42a) Pe lângă principiile subsidiarității și proporționalității, procedura de revizuire ar trebui să se bazeze pe principiul numărului constant („one-in, one-out”). Principiul numărului constant este un instrument important, conceput pentru a face față sarcinilor administrative și de reglementare, și ar trebui să fie completat de măsuri calitative pentru a asigura o legiferare eficientă și adaptată exigențelor viitorului, în conformitate cu obiectivele pe termen lung ale Uniunii.

Amendamentul 47

Propunere de regulament Considerentul 43 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(43a) Recunoscând importanța de a răspunde nevoilor specifice ale insulelor și zonelor izolate ale Uniunii și în vederea asigurării conectivității, ar trebui să se acorde flexibilitate sectorului cabotajului maritim de pasageri, astfel cum este prevăzut în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului, pentru a se adapta la schemă fără a compromite nivelul actual al serviciilor de transport.

Amendamentul 48

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) obligația de a folosi un procent din combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile de către o navă care sosește, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și obligația de a fi alimentat de un furnizor de combustibil maritim; și

Amendamentul 49

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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**.

pentru a **stimula operațiunile de transport maritim mai eficiente din punct de vedere energetic și pentru a spori aprovizionarea și utilizarea consecventă a energiei** din surse regenerabile cu emisii scăzute de **dioxid de carbon și durabile și** a surselor alternative de energie **în transportul maritim** în întreaga Uniune și **pentru a atinge obiectivul de emisii zero în acest sector cel târziu până în 2050, în conformitate cu obiectivul Uniunii de neutralitate climatică și cu obiectivele Acordului de la Paris**, asigurând, în același timp, buna funcționare a **acestui** și evitând **distorsiunile pe piața internă cauzate și de operatori din afara UE**.

Amendamentul 50

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prezentul regulament se aplică tuturor furnizorilor de combustibili în ceea ce privește combustibilii de origine non-biologică din surse regenerabile furnizați

navelor care intră sub incidența prezentului regulament.

Amendamentul 51

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 2 a 1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre pot acorda o derogare de la primul paragraf litera (b) până la 31 decembrie 2029 navelor de pasageri și de pasageri Ro-Ro care fac escală în porturile insulelor ce aparțin aceluiași stat membru cu mai puțin de 50 000 de rezidenți permanenți, potrivit celui mai recent recensământ național oficial al populației. Statele membre notifică Comisiei rutele, navele și insulele exceptate, precum și orice modificare a acestora.

Amendamentul 52

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) „emisii de gaze cu efect de seră” înseamnă eliberarea de carbon (CO₂), de metan (CH₄) și de protoxizi de azot (N₂O) în atmosferă;

(a) „emisii de gaze cu efect de seră” înseamnă eliberarea de carbon (CO₂), de metan (CH₄) și de protoxizi de azot (N₂O) în atmosferă **și forțarea radiativă directă a emisiilor de carbon negru**;

Amendamentul 53

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fa) „combustibili cu emisii scăzute de carbon” înseamnă combustibili cu emisii

scăzute de carbon astfel cum sunt definiți la articolul ... din Directiva (UE) .../... [Directiva privind normele comune pentru piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului COM/2021/0803].

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – litera g

Textul propus de Comisie

(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 (CO₂), metan (CH₄), protoxizi de azot (N₂O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie;

Amendamentul

(g) „tehnologie cu emisii **zero la dană**” 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 (CO₂), metan (CH₄), protoxizi de azot (N₂O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie **și carbon negru (BC)**;

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – litera i

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(i) „port de escală” înseamnă **portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca o parte importantă din marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri; sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a încărca provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, precum și opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții**

meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare;

Amendamentul 56

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) „zonă portuară” înseamnă zonă portuară în sensul definiției de la articolul 2 litera (r) din Directiva (UE) 2009/45;

Amendamentul 57

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – litera ib (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ib) „furnizor de combustibil maritim” înseamnă un furnizor de combustibil, astfel cum este definit la articolul 2 alineatul (2) punctul 38 din Directiva (UE) 2018/2001, care furnizează combustibil maritim într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru;

Amendamentul 58

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera k

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(k) „societate” înseamnă proprietarul navei sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul, navlositorul pe timp sau navlositorul navei nude, care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea comercială a navei de la proprietarul

acesteia și care este responsabil pentru achitarea combustibilului consumat de navă;

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera n

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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 ***fără energia suplimentară utilizată datorită caracteristicilor tehnice ale unei nave având clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă și energia suplimentară utilizată de o navă având clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață;***

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – litera r

Textul propus de Comisie

(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 volumului de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;

Amendamentul

(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 ***fixe, plutitoare și mobile*** 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 volumului de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – litera y

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

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

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Articolul 3 – alineatul 1 – litera z

Textul propus de Comisie

(z) „echivalent” înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO₂, CH₄ și N₂O pe baza potențialului de încălzire globală, prin conversia cantităților de CH₄ și de N₂O în cantitatea echivalentă de carbon cu același potențial de încălzire globală;

Amendamentul

(z) „CO₂ echivalent” înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO₂, CH₄, **BC** și N₂O pe baza potențialului de încălzire globală, prin conversia cantităților de CH₄, **BC** și de N₂O în cantitatea echivalentă de carbon cu același potențial de încălzire globală;

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 3 – paragraful 1 – litera eea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eea) „autoritatea de administrare a unei societăți de transport maritim” înseamnă:

(i) în cazul unei societăți înregistrate într-un stat membru, statul membru în care este înregistrată societatea;

(ii) în cazul unei societăți care nu este înregistrată într-un stat membru, statul membru cu cel mai mare număr estimat

de escale în port pe parcursul călătoriilor pe care societatea respectivă le-a efectuat în ultimii doi ani de monitorizare și care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2;

(iii) în cazul unei societăți care nu este înregistrată într-un stat membru și care nu a efectuat nicio călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2 în ultimii doi ani de monitorizare, autoritatea de administrare este statul membru din care societatea respectivă și-a început prima călătorie care se încadrează în domeniul de aplicare prevăzut la articolul 2.

Amendamentul 64

Propunere de regulament Articolul 3 – paragraful 1 – litera eeb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eeb) „clasă de gheață” înseamnă notația atribuită navei de autoritățile naționale competente ale statului de pavilion sau de o organizație recunoscută de statul respectiv, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare;

Amendamentul 65

Propunere de regulament Articolul 3 – alineatul 1 – litera ee c (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eec) „navigare în condiții de gheață” înseamnă navigarea unei nave clasificate ca navă pentru navigarea în condiții de gheață într-o zonă maritimă situată în ape înghețate (interiorul limitei de gheață);

Amendamentul 66

Propunere de regulament
Articolul 3 – paragraful 1 – litera ee d (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eed) „limită de gheață” înseamnă, în conformitate cu punctul 4.4. din Nomenclatorul OMM pentru gheața marină din martie 2014, demarcația în orice moment între largul mării și o banchiză de orice tip, indiferent dacă este statică sau în derivă;

Amendamentul 67

Propunere de regulament
Articolul 4 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave **și mandatul pentru utilizarea de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile**

Amendamentul 68

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

— **-13 %** de la 1 ianuarie 2035;

— **- 25 %** de la 1 ianuarie 2035;

Amendamentul 69

Propunere de regulament
Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

— **-26 %** de la 1 ianuarie 2040;

— **- 50 %** de la 1 ianuarie 2040;

Amendamentul 70

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 5

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
— -59 % de la 1 ianuarie 2045;	— - 75 % de la 1 ianuarie 2045;

Amendamentul 71

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 – liniuța 6

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
— -75 % de la 1 ianuarie 2050.	— - 100 % de la 1 ianuarie 2050.

Amendamentul 72

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 – paragraful 2

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
[*: 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 utilizând metodologia și valorile implicite prevăzute în anexa I la regulamentul respectiv.]	[*: valoarea de referință, care va fi calculată până la 31 decembrie 2022 și va 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 utilizând metodologia și valorile implicite prevăzute în anexele I și II la prezentul regulament.]

Amendamentul 73

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Ponderea anuală a combustibililor de origine nebiologică din surse regenerabile din energia utilizată la bordul unei nave în cursul unei perioade de raportare este cel puțin egală cu următoarele valori:

- 2 % de la 1 ianuarie 2030;

- 6 % de la 1 ianuarie 2035.

Amendamentul 74

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 2 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2b. Furnizorii de combustibili maritimi se asigură că cantitatea totală de combustibil de origine nebiologică din surse regenerabile vândută navelor în cursul unui an în porturile Uniunii respectă valorile și datele de aplicare stabilite la alineatul (2a) pentru a furniza combustibilii necesari navelor;

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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, **inclusiv un factor de corecție pentru navele cu clasă de gheață, scăzând consumul mai mare de combustibil asociat navigării în ape înghețate. Ca bază pentru calculul factorilor de emisie, valorile implicite sunt**

prevăzute în anexa II.

Amendamentul 76

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a modifica anexa I cu scopul de a introduce sau de a actualiza standarde de referință pentru măsurarea și contabilizarea contribuției surselor alternative de energie în lumina progresului științific și tehnic.

Amendamentul 77

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru modificarea anexei II **pentru a se asigura că factorii de emisie sunt cât mai reprezentativi pentru emisiile reale potrivit celor mai bune cunoștințe științifice și tehnice disponibile**, în vederea includerii factorilor de emisie „de la sondă la siaj” pentru **carbonul negru și pentru** orice sursă nouă de energie, **pentru actualizarea periodică** a factorilor de emisie existenți pentru **surse de energie actuale, pentru** a asigura coerența cu viitoarele standarde internaționale sau **acte legislative ale** Uniunii **mai ambițioase** în domeniul energiei, **al mediului și al climei, precum și pentru a ține seama de cele mai recente evoluții tehnologice, științifice și comerciale.**

Amendamentul 78

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

1. **O navă la dană din zona portuară a unui** 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.

Amendamentul 79

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. **Alineatul** (1) se aplică:

Amendamentul

2. **De la 1 ianuarie 2030, alineatul** (1) se aplică:

Amendamentul 80

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) vrachierelor;

Amendamentul 81

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2 – litera bb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(bb) petrolierelor;

Amendamentul 82

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Alineatul (1) se aplică tuturor navelor rămase care intră sub incidența prezentului regulament de la 1 ianuarie 2035.

Amendamentul 83

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 84

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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;***

eliminat

Amendamentul 85

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 **la dană** a unor trimiteri la noile tehnologii sau **în vederea modificării criteriilor** de utilizare a acestora, în cazul în care aceste tehnologii noi **sau alte criterii de utilizare** sunt considerate echivalente **sau mai bune, din punctul de vedere al reducerii emisiilor, decât** tehnologiile **și criteriile de utilizare** enumerate în anexa respectivă, în contextul progreselor științifice și tehnice, **precum și al evoluției legislației Uniunii în domeniul climei, al mediului și al energiei.**

Amendamentul 86

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

5. Organul de administrare al portului de escală **sau, după caz, operatorul terminalului sau autoritatea competentă,** stabilește dacă se aplică excepțiile prevăzute la alineatul (3) și dacă eliberează sau refuză eliberarea certificatului în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa IV.

Amendamentul 87

Propunere de regulament
Articolul 5 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Începând cu 1 ianuarie 2035, excepțiile enumerate la alineatul (3) literele (d) și (e) nu se pot aplica toate unei nave de

Amendamentul

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)***.

mai mult de cinci ori în cursul unui an de raportare. ***De la 1 ianuarie 2040, excepțiile enumerate*** la alineatul (3) ***litera (d) nu se mai aplică***.

Amendamentul 88

Propunere de regulament

Articolul 5 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Operatorii navelor comunică porturilor în care fac escală intențiile lor de a se conecta la rețeaua de energie electrică de la mal, indică cantitatea de energie de care au nevoie în timpul escalei respective și informează cu privire la caracteristicile echipamentelor electrice de la bord.

Comisia furnizează toate orientările necesare pentru a asigura compatibilitatea între instalațiile de energie electrică de la bord și cele de la mal, îndeosebi în ceea ce privește conversia frecvenței electrice. Până la 1 ianuarie 2025, Comisia adoptă un act de punere în aplicare care stabilește conținutul, formatul și termenele în care operatorii navelor trebuie să furnizeze autorităților portului informațiile prevăzute la prezentul alineat.

Amendamentul 89

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. În acest

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 monitorizate și raportate.

scop, societățile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator. Societățile trebuie să **asigure** condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor care urmează a fi monitorizate și raportate.

Amendamentul 90

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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, **complet** și exact, astfel încât verificatorul să poată determina intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor, **procentul de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile și orice alte informații necesare pentru respectarea prezentului regulament.**

Amendamentul 91

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

5. Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 7, 8, 9 și 14 din prezentul regulament, se utilizează, după caz, informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757.

Amendamentul 92

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 3 – litera d

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(d) o descriere **din care să rezulte** 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 **echipamentelor** specificate în standardele IEC/IEEE 80005-1 (înaltă **tensiune**) și IEC/IEEE 80005-3 (joasă **tensiune**), sau că **este** echipată cu surse alternative de energie sau cu tehnologie cu emisii zero, **asa** cum se specifică în anexa III, **împreună cu o descriere a principalelor lor specificații tehnice, inclusiv capacitatea lor exprimată în megajouli (MJ), atunci când este relevantă;**

Amendamentul 93

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 3 – litera e

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(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, **inclusiv a surselor de energie menite să alimenteze nava la dană, fără emisii, așa cum se specifică în anexa III, de exemplu principala sursă de energie pentru a încărca bateria de stocare a energiei electrice la bord și a alimenta celulele de combustie;**

Amendamentul 94

Propunere de regulament
Articolul 7 – alineatul 3 – litera f

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(f) o descriere a procedurilor de monitorizare **și contabilizare** a consumului de combustibil al navei, precum și a energiei furnizate din surse alternative de energie sau de o tehnologie cu emisii zero **la dană**, astfel cum se specifică în anexa III;

Amendamentul 95

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera k

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(k) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a **preveni lipsa datelor și a** determina datele de substituție pentru completarea datelor lipsă, **precum și metodele de identificare a erorilor la nivel de date;**

Amendamentul 96

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera l

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 97

Propunere de regulament

Articolul 7 – alineatul 3 – litera la (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(la) informații privind clasa de gheață a navei, în cazul în care energia

suplimentară datorată clasei de gheață a navei trebuie să fie exclusă din sfera energiei utilizate la bord;

Amendamentul 98

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 3 – litera lb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(lb) o descriere a procedurii de monitorizare a distanței parcurse pentru întreaga călătorie și atunci când navighează în condiții de gheață, data și ora când navighează în astfel de condiții, consumul de combustibil și energia furnizată de surse de energie alternative sau de o tehnologie cu emisii zero, conform specificațiilor din anexa III, atunci când se navighează în condiții de gheață, dacă energia suplimentară datorată navigării în condiții de gheață urmează să fie exclusă din sfera de aplicare a energiei utilizate la bord.

Amendamentul 99

Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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).*

4. Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate bazate pe formate-cadru. Comisia *adoptă, în conformitate cu articolul 26, acte delegate de completare a prezentului regulament prin stabilirea unor planuri standardizate de monitorizare bazate pe formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea și utilizarea lor uniformă.*

Amendamentul 100

Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) dacă s-a constatat că metodele de prevenire a lipsei datelor și de identificare a erorilor de date sunt inadecvate pentru a asigura fiabilitatea și transparența datelor.

Amendamentul 101

Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

4. Modificările aduse planului de monitorizare menționat la alineatul (2) literele (b), (c), **(d)** și **(ea)** 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.

Amendamentul 102

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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:

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, **și alți combustibili sau gaze**, trebuie luați în considerare în scopurile menționate la articolul 4 din prezentul regulament, se aplică următoarele norme:

Amendamentul 103

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(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;

Amendamentul

(b) factorii de emisie ai gazelor cu efect de seră asociate combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile care respectă pragurile de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră stabilite la articolul 27 alineatul (3) din Directiva (UE) 2018/2001 **și în actele delegate asociate privind adiționalitatea și metodologia privind GES**, se determină în conformitate cu metodologiile prevăzute în directiva respectivă;

Amendamentul 104

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(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.

Amendamentul

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

Amendamentul 105

Propunere de regulament
Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Societățile furnizează date exacte și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de durabilitate ale biocombustibililor, ale biogazului, ale

Amendamentul

2. Societățile furnizează date exacte, **complete** și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de durabilitate ale biocombustibililor, 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.

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.

Amendamentul 106

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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 măsurărilor** directe ale emisiilor.

Amendamentul

3. Societățile au dreptul să se abată de la valorile implicite stabilite pentru factorii de emisie „de la rezervor la siaj” **ai combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon**, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări în laborator sau măsurători directe ale emisiilor, **în conformitate cu sistemele de certificare și verificare existente prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001 și în Directiva (UE) .../... [Directiva privind gazele (UE) XX/XXXX]. Performanța combustibililor fosili trebuie evaluată numai prin utilizarea factorilor de emisie implicați, astfel cum se prevede în prezentul regulament. Societățile au dreptul să se abată de la valorile implicite stabilite pentru emisiile fugitive și cele generate de efectul de alunecare „de la rezervor la siaj” ale combustibililor fosili, cu condiția ca mecanismul corespunzător de certificare și verificare să fie stabilit de Comisie prin intermediul unui act delegat. În acest sens, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 26 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea normelor privind efectuarea **certificării sistemelor de conversie a energiei sau a consumatorilor de combustibili, inclusiv testarea pe stand sau în laborator și măsurători** directe ale emisiilor **generate de efectul de alunecare****

Amendamentul 107

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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 revizuieste 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 revizui. Calendarul respectiv nu poate **depăși**, în **nici un** caz, data la care începe perioada de raportare.

Amendamentul

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 revizuieste **fără întârziere nejustificată** 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 revizui. Calendarul respectiv nu **se** poate **prelungi**, în **niciun** caz, **dincolo de luna de dinainte de** data la care începe perioada de raportare.

Amendamentul 108

Propunere de regulament

Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 declarațiile incorecte sau remediază neconformitățile **fără întârzieri nejustificate**, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare.

Amendamentul 109

Propunere de regulament Articolul 11 – alineatul 3 – litera d

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 110

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Verificatorul furnizează, pentru fiecare navă aflată sub supravegherea sa, un program individual de gestionare a calității care cuprinde măsurile ce trebuie adoptate pentru a preveni lipsa datelor și erorile.

Amendamentul 111

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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. **Organismul național de acreditare comunică Comisiei, fără întârzieri nejustificate, lista verificatorilor acreditați și informații care să permită identificarea acestora și îi înregistrează în baza de date.**

Amendamentul 112

Propunere de regulament
Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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 verficatorilor. 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.

Amendamentul

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 verficatorilor, ***de asigurare a independenței și imparțialității lor, precum și de reacreditare obligatorie a acestora cu scopul de a răspunde la noile complexități și specificități ale evoluției noilor combustibili alternativi și a tehnologiilor cu emisii zero.*** 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.

Amendamentul 113

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(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);

Amendamentul

(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), ***certificate în conformitate cu articolul 5 alineatul (5);***

Amendamentul 114

Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(e) cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată la dană și pe mare, ***inclusiv cantitatea fiecărei surse de energie care alimentează tehnologiile cu emisii zero la dană,***

Amendamentul 115

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) clasa de gheață a navei, dacă energia suplimentară necesară din cauza clasei de gheață a navei trebuie exclusă din totalul energiei utilizate la bord;

Amendamentul 116

Propunere de regulament

Articolul 14 – alineatul 1 – litera eb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(eb) data și ora când navighează în condiții de gheață, cantitatea fiecărui tip de combustibil consumată atunci când navighează în condiții de gheață, cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată atunci când navighează în condiții de gheață, distanța parcursă atunci când navighează în condiții de gheață, distanța parcursă în timpul călătoriei, cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat pe mare, cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată pe mare, dacă energia suplimentară necesară din cauza navigării în condiții de gheață trebuie exclusă din totalul energiei utilizate la bord;

Amendamentul 117

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

2. **Societățile** înregistrează informațiile și datele enumerate la alineatul (1) într-un mod transparent **și le compilează anual, pentru a permite verificarea conformității** cu prezentul regulament.

Amendamentul 118

Propunere de regulament Articolul 14 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 14a

Raportul FuelEU maritim privind indisponibilitatea

1. **În cazul în care o navă, în pofida eforturilor depuse, nu obține combustibili care să îi permită să respecte limitele menționate la articolul 4 alineatul (2) într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, aceasta raportează incapacitatea respectivă autorității competente a statului membru în cauză și autorității competente a portului de destinație, dacă portul respectiv se află, de asemenea, sub jurisdicția unui stat membru, prin intermediul unui raport FuelEU privind indisponibilitatea. Acest raport trebuie să includă motivele indisponibilității combustibililor, cum ar fi deficitul de combustibili și lipsa infrastructurii portuare.**

2. **Comisia este împuternicită să adopte acte de punere în aplicare în conformitate cu articolul 26, pentru a crea un model pentru raportul FuelEU maritim privind indisponibilitatea**

menționat la alineatul (1) de la prezentul articol.

3. Autoritățile competente ale statului membru raportează în baza de date privind conformitatea menționată la articolul 16 cazurile de indisponibilitate a combustibilului.

4. Statul membru al portului investighează rapoartele de indisponibilitate.

Amendamentul 119

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 – litera -a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) calculează, atunci când este cazul, procentul de combustibili din surse regenerabile de origine nebiologică din consumul anual mediu de energie la bord al navei în cauză;

Amendamentul 120

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

eliminat

Amendamentul 121

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) efectuează separat agregarea anuală a informațiilor monitorizate și

înregistrate în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) literele (c), (d), (e) și (ea) pentru fiecare navă și le furnizează societăților pentru a le transmite în baza de date în conformitate cu articolul 16 alineatul (3);

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 15 – alineatul 2 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(db) compilează informațiile menționate anterior și le transmite autorității competente în ceea ce privește societatea de transport maritim.

Amendamentul 123

Propunere de regulament

Articolul 16 – titlu

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Baza de date *privind conformitatea și raportarea*

Baza de date *a inițiativei FuelEU în domeniul maritim, raportarea și publicarea informațiilor*

Amendamentul 124

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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*

1. *Comisia dezvoltă o bază de date electronică a inițiativei FuelEU în domeniul maritim pentru a ține evidența datelor transmise în conformitate cu prezentul regulament și asigură funcționarea și actualizarea acesteia, stocarea și publicarea informațiilor transmise de societăți, de verificatori și de*

flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18. ***Aceasta*** este accesibilă societăților, verificatorilor, autorităților competente și ***Comisiei***.

organismul național de acreditare. Baza de date privind conformitatea ***ar trebui să se bazeze pe modulul THETIS-MRV existent acolo unde este posibil și*** se utilizează pentru a ***monitoriza respectarea articolelor 4 și 5, pentru a ține evidența bilanțului de conformitate al navelor, a utilizării excepțiilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3), a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18, a penalităților prevăzute la articolul 20, a datelor transmise în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol, a sancțiunilor notificate în conformitate cu articolul 23 și a listei autorităților competente menționate la articolul 25 alineatul (1)***. Baza de date este pusă la dispoziția publicului într-un format de date deschise și este accesibilă în mod liber societăților, verificatorilor, autorităților competente, ***Comisiei*** și publicului larg într-o manieră transparentă și ușor de descărcat și de utilizat.

Amendamentul 125

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 și calculate de verificator, ***utilizarea mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 17 și 18, excepțiile anuale aplicate în temeiul articolului 5 alineatul (3), dacă există,*** împreună cu informațiile care permit identificarea navei, a societății, precum și a verificatorului care a efectuat evaluarea.

Amendamentul 126

Propunere de regulament Articolul 16 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului toate informațiile înregistrate în baza de date pentru o anumită perioadă de raportare. Informațiile pentru perioada de raportare anterioară rămân disponibile pentru public în orice moment. Informațiile sunt furnizate în format deschis, brut și pot fi descărcate, fără anonimizare și fără agregare suplimentară, cu excepția datelor privind penalitățile și sancțiunile, care sunt anonimizate.

Amendamentul 127

Propunere de regulament Articolul 16 – paragraful 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3b. În cazul în care, din cauza unor circumstanțe specifice, divulgarea anonimată a datelor referitoare la penalități și sancțiuni ar submina cu titlu excepțional protecția intereselor comerciale care merită să fie protejate ca interes economic legitim care prevalează asupra interesului public în ceea ce privește declararea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1367/2006^{1a}, se aplică în mod specific datelor respective, la cererea societății, un nivel diferit de agregare, astfel încât să se protejeze astfel de interese. Dacă nu este posibilă aplicarea unui nivel diferit de agregare, Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.

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

Amendamentul 128

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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:

Amendamentul

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. ***Dacă nava își încetează funcționarea înainte de a îndeplini excedentul de conformitate anticipat, aceasta plătește o penalitate calculată în conformitate cu articolul 20.*** Excedentul de conformitate anticipat nu poate fi împrumutat:

Amendamentul 129

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) pentru două perioade de raportare consecutive.

Amendamentul

(b) pentru două perioade de raportare consecutive;

Amendamentul 130

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) sau de către o navă aflată în ultimul an de funcționare.

Amendamentul 131

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

3. Până la data de 30 aprilie a anului următor perioadei de raportare, societatea înregistrează în baza de date **menționată la articolul 16** excedentul de conformitate anticipat, după aprobarea de către verificatorul său.

Amendamentul 132

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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 quantumul penalității pe baza formulei specificate în anexa V.

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 **cu efect disuasiv mai mare decât suma și costul combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe care navele ar fi trebuit să-i folosească pentru a îndeplini cerințele prezentului regulament. Autoritatea de administrare** calculează quantumul penalității **datorate de societatea de transport maritim** pe baza formulei specificate în anexa V.

Amendamentul 133

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

2. Societatea plătește o penalitate **cu efect disuasiv** pentru fiecare escală în port neconformă. **Autoritatea de administrare** calculează cuantumul penalității **datorate de societatea de transport maritim** înmulțind suma de 250 EUR cu megawații de putere instalată la bord și cu numărul total de ore petrecute la dană.

Amendamentul 134

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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, **pentru o perioadă de maximum patru ani consecutivi. Începând cu al treilea an consecutiv de neconformitate, deficitul anual de conformitate acumulate se adaugă la bilanțul navei în următoarea perioadă de raportare. Pentru al cincilea an de neconformitate, verificatorul nu emite un certificat de conformitate FuelEU.** Acțiunile menționate la prezentul articol, precum și dovada plăților financiare în conformitate cu articolul 21 se înregistrează în certificatul de conformitate FuelEU.

Amendamentul 135

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În cazul în care societatea de transport maritim încheie un contract cu un operator comercial în care se precizează că acesta este responsabil de achiziționarea combustibilului și de exploatarea navei, societatea de transport maritim și operatorul comercial respectiv stabilesc, prin intermediul unui acord contractual, că acesta din urmă este responsabil de plata costurilor care decurg din penalităților menționate la prezentul articol. În sensul prezentului paragraf, a fi responsabil de operarea navei înseamnă a determina încărcătura transportată, itinerariul, ruta și/sau viteza navei. Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că societatea de transport maritim dispune de mijloace eficiente și adecvate pentru a recupera costurile care decurg din penalitățile menționate în prezentul articol.

Amendamentul 136

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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, **de îndată ce** evoluția costului energiei **subminează efectul disuasiv al acestor penalități.**

Amendamentul 137

Propunere de regulament
Articolul 20 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Până la 1 ianuarie 2027, Comisia adoptă un act delegat în conformitate cu articolul 26, completând prezentul regulament prin stabilirea formulei de calcul al sumei penalității pentru nerespectarea obligației privind combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile prevăzute la articolul 4 alineatul (2) litera (b), a criteriilor pentru aplicarea acestora și a normelor de punere în aplicare.

Amendamentul 138

Propunere de regulament
Articolul 21 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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**.

1. Penalitățile menționate la articolul 20 se alocă pentru sprijinirea proiectelor comune care vizează **accelerarea tranziției ecologice juste a sectorului maritim prin îmbunătățirea** rapidă a **eficienței energetice și operaționale a navelor, introducerea tehnologiilor de propulsie** cu emisii zero și **utilizarea energiei durabile din surse regenerabile** în sectorul maritim, **precum și pentru a sprijini protejarea, refacerea și o mai bună gestionare a ecosistemelor marine**. Proiectele finanțate din fondurile colectate din penalități **aplică principiul „eficiența energetică înainte de toate” și** stimulează producția de cantități mai mari de combustibili **sustenabili** din surse regenerabile și **de soluții regenerabile de generare la bord** pentru sectorul maritim, facilitează construirea unor instalații **corespunzătoare** de buncheraj sau a unor **puncte** de racordare la rețeaua de energie electrică în porturi, **sprijină investițiile**

pentru a asigura compatibilitatea între instalațiile de energie electrică de la bord și cele de la mal și sprijină dezvoltarea, testarea și introducerea celor mai inovatoare tehnologii europene în cadrul flotei, precum și stimularea reînnoirii flotei pentru a obține, cât mai curând, un sector maritim cu emisii zero, extrem de eficient din punct de vedere energetic și bazat exclusiv pe surse regenerabile de energie. Proiectele finanțate din fondurile încasate sprijină în practică, în dialogul cu partenerii sociali, reintroducerea, reconversia și perfecționarea profesională a lucrătorilor, pentru a asigura competențele ecologice și tehnologice necesare pentru tranziție, precum și măsuri de siguranță, de formare și de protecție pentru folosirea noilor tipuri de combustibili maritimi.

Amendamentul 139

Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

2. Veniturile generate de penalitățile menționate la alineatul (1) se alocă Fondului pentru **oceane** menționat la articolul **[XX]** din Directiva 2003/87/CE și **sunt direcționate pentru finanțarea de programe conform principiilor și obiectivelor stabilite la alineatul (1)**. 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.

Amendamentul 140

Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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).

Amendamentul

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) **și modalitățile de a pune la dispoziția publicului informațiile privind proiectele sprijinite.**

Amendamentul 141

Propunere de regulament Articolul 23 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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 **31 iulie 2024** și notifică acesteia, neîntârziat, orice modificare ulterioară a respectivelor dispoziții. **Până la 1 ianuarie 2025, Comisia transmite Parlamentului European și Consiliului un raport care oferă o prezentare generală a măsurilor naționale prevăzute de statele membre și raportează fără întârziere orice modificări ulterioare a acestor măsuri.**

Amendamentul 142

Propunere de regulament Articolul 23 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

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, după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, **emite** 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, **în conformitate cu prezentul regulament**.

Amendamentul 143

Propunere de regulament Articolul 23 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

5. Sancțiunile impuse unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. **Comisia înregistrează în baza de date fiecare sancțiune notificată.**

Amendamentul 144

Propunere de regulament
Articolul 23 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Orice stat membru care nu are porturi maritime pe teritoriul său sau care și-a închis registrul național al navelor sau nu are nave care arborează pavilionul său, dintre cele care intră sub incidența prezentului regulament, și care nu dispune de un verficator acreditat, poate deroga de la dispozițiile prezentului articol, atât timp cât nicio astfel de navă nu arborează pavilionul său. Orice stat membru care intenționează să se prevaleze de derogarea menționată informează Comisia până la 1 iulie 2024. Orice modificare ulterioară este, de asemenea, comunicată Comisiei, care ar trebui să înregistreze informațiile în baza de date.

Amendamentul 145

Propunere de regulament
Articolul 25 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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.

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 **și în baza de date** lista autorităților competente.

Amendamentul 146

Propunere de regulament
Articolul 26 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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].

Amendamentul

2. Competența de a adopta acte delegate, menționată la articolul 4 alineatele (3a) și (4), la articolul 5 alineatul (4), la articolul 7 **alineatul (4), la articolul** 9 alineatul (3), la articolul 13 alineatul (3), la articolul 20 **alineatele** (4) și (4a) și la articolul 21 alineatul (3), i se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând cu [data intrării în vigoare a prezentului regulament].

Amendamentul 147

**Propunere de regulament
Articolul 26 – alineatul 3**

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatele (3a) și (4), la articolul 5 alineatul (4), la articolul 7 **alineatul (4), la articolul** 9 alineatul (3), la articolul 13 alineatul (3), la articolul 20 **alineatele** (4) și (4a) 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.

Amendamentul 148

**Propunere de regulament
Articolul 26 – alineatul 6**

Textul propus de Comisie

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.

Amendamentul

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatele **(3a) și (4)**, la articolul 5 alineatul (4), la articolul 7 **alineatul (4), la articolul 9** alineatul (3), la articolul 13 alineatul (3), la articolul 20 **alineatele (4) și (4a)** și la articolul 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.

Amendamentul 149

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

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:

Amendamentul

1. Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului, până la 1 ianuarie **2027 și, ulterior, o dată la cinci ani**, rezultatele unei evaluări privind funcționarea prezentului regulament. **În special, raportul de evaluare, ar trebui:**

(a) să evalueze evoluția tehnologiilor și a pieței **tehnologiilor cu emisii zero și a** combustibililor **durabili** din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, precum și impactul acesteia asupra sectorului maritim din Uniune, **inclusiv competitivitatea sa și**

posibilele relocări ale emisiilor de dioxid de carbon, cu un accent special pe porturile din UE expuse concurenței din partea porturilor din afara UE;

(b) să examineze nivelul de ambiție și integritatea de mediu globală a regulamentului în raport cu obiectivele Acordului de la Paris, cu obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul întregii economii a Uniunii pentru 2030 și cu obiectivul neutralității climatice definit în Legea europeană a climei, precum și cu obiectivele privind energia din surse regenerabile și eficiența energetică; c) să evalueze și să cuantifice îmbunătățirile operaționale și în materie de eficiență energetică generate de măsurile legate de domeniul maritim prevăzute în legislația adoptată în urma propunerilor prezentate în cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55” și potențialul neexploatat al acestora;

(d) să evalueze efectul regulamentului asupra reducerii emisiilor de carbon negru, în special în Oceanul Arctic și în apropierea acestuia;

(e) să actualizeze evaluarea impactului funcționării regulamentului, acordând o atenție deosebită implicațiilor economice ale măsurilor sale.

Comisia ia în considerare posibile modificări ale:

Amendamentul 150

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 – litera -a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-a) să reducă pragul tonajului brut la 400 și să extindă ponderea energiei utilizate de navele în călătoriile către și dinspre țări terțe menționate la articolul 2;

Amendamentul 151

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(a) *să înăsprească limita menționată* la articolul 4 alineatul (2);

Amendamentul 152

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

(aa) să introducă un obiectiv de eficiență operațională și energetică;

Amendamentul

Amendamentul 153

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(b) *să extindă tipurile* de nave cărora li se aplică *prezentul regulament*;

Amendamentul 154

Propunere de regulament Articolul 28 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(c) *să limiteze excepțiile* enumerate la articolul 5 alineatul (3).

Amendamentul 155

Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) să limiteze utilizarea distilaților de acizi grași de palmier, a grăsimilor animale de categoria a treia, a uleiului de gătit uzat, a melasei, a pastei de neutralizare și a produselor derivate menționate la articolul 9 alineatul (1) litera (c).

Amendamentul 156

Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera cb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) să anuleze excedentele de conformitate nereportate dacă nu sunt utilizate după trei perioade de raportare menționate la articolul 17;

Amendamentul 157

Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera cc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cc) să limiteze aplicarea cumulării conformității menționate la articolul 18 la navele care funcționează cu combustibili cu emisii zero și cu tehnologii cu emisii zero;

Amendamentul 158

Propunere de regulament
Articolul 28 – alineatul 1 – litera cd (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cd) dispoziții specifice privind combaterea emisiilor de carbon negru pentru călătoriile în Oceanul Arctic.

Amendamentul 159

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Comisia ia în considerare, ca parte a evaluării, posibile modificări ale prezentului regulament în ceea ce privește simplificarea reglementării. Comisia și autoritățile competente din statele membre se adaptează permanent la cele mai bune practici în procedurile administrative și iau toate măsurile pentru a simplifica impunerea respectării prezentului regulament, menținând sarcinile administrative la un nivel minim pentru actorii implicați.

Amendamentul 160

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1b. Parlamentul European, prin intermediul comisiilor sale competente, poate prezenta un aviz asupra raportului Comisiei, inclusiv asupra propunerilor de modificare a prezentului regulament.

Amendamentul 161

Propunere de regulament

Articolul 28 – alineatul 1 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1c. Comisia răspunde în scris la avizul adoptat de Parlamentul European, precum și la orice apel la acțiune privind diferitele dispoziții ale regulamentului, inclusiv furnizând justificări pentru absența acțiunii prevăzute, precum și la orice întrebare care îi este adresată de Parlamentul European sau de Consiliu în termen de cinci săptămâni de la primirea acesteia.

Amendamentul 162

Propunere de regulament Articolul 29 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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”.

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 **și a surselor regenerabile de energie** în transportul maritim”.

Amendamentul 163

Propunere de regulament Anexa I

Textul propus de Comisie

ANEXA I

METODOLOGIA DE STABILIRE A LIMITEI INTENSITĂȚII EMISIILOR DE GAZE CU EFECT DE SERĂ GENERATE DE ENERGIA UTILIZATĂ LA BORD DE CĂTRE O NAVĂ

În scopul calculării limitei intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, se aplică următoarea formulă, denumită ecuația (1):

Indicele intensității emisiilor de GES	WtT („de la sondă la rezervor”)	TtW („de la rezervor la siaj”)
--	---------------------------------	--------------------------------

$$\text{index} \left[\frac{GHG \text{ intensity}}{MJ} \right] = \frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq \text{ WtT}, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq \text{ electricity}, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k} + \frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^m \text{engine} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{engine slip } j} \right) \times (CO_{2eq, \text{ TtW}, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{engine slip } j} \times CO_{2eq \text{ TtW}, \text{ slippage}, j} \right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$$

Ecuția (1)

în cazul în care următoarea formulă este denumită ecuația (2):

$$CO_{2eq, \text{ TtW}, j} = (C_{f \text{ CO}_2, j} \times GWP_{\text{CO}_2} + C_{f \text{ CH}_4, j} \times GWP_{\text{CH}_4} + C_{f \text{ N}_2\text{O}, j} \times GWP_{\text{N}_2\text{O}})_i \quad \text{Ecuția (2)}$$

Termen	Explicație
<i>i</i>	Indicele corespunzător combustibililor furnizați navei în perioada de referință
<i>j</i>	Indicele corespunzător unităților de ardere a combustibilului de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e) și cazanele pe motorină
<i>k</i>	Indicele corespunzător punctelor de racordare (c) în cazul în care energia electrică este furnizată pentru fiecare punct de racordare.
<i>c</i>	Indicele corespunzător numărului de puncte de reîncărcare cu energie electrică
<i>m</i>	Indicele corespunzător numărului de consumatori de energie
$M_{i,j}$	Masa combustibilului specific <i>i</i> oxidat la consumator <i>j</i> [gFuel]
E_k	Energia electrică furnizată navei per punct de racordare <i>k</i> , în cazul în care există mai mult de un punct de racordare [MJ]
$CO_{2eq \text{ WtT}, i}$	Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibil <i>i</i> [gCO ₂ echivalent/MJ]
$CO_{2eq \text{ electricity}, k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană per punct de racordare <i>k</i> [gCO ₂ echivalent/MJ]
LCV_i	Putere calorifică netă a combustibilului <i>i</i> [MJ/gFuel]
$C_{\text{engine slip } j}$	Coefficientul de alunecare al combustibilului motorului (combustibilul nears) exprimat ca procent din masa combustibilului <i>i</i> utilizat de unitatea de ardere <i>j</i> [%]
$C_{f \text{ CO}_2, j}, C_{f \text{ CH}_4, j}, C_{f \text{ N}_2\text{O}, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul ars în unitatea de ardere <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, \text{ TtW}, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul ars <i>i</i> în unitatea de ardere <i>j</i> [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, \text{ TtW}, j} = (C_{f \text{ CO}_2, j} \times GWP_{\text{CO}_2} + C_{f \text{ CH}_4, j} \times GWP_{\text{CH}_4} + C_{f \text{ N}_2\text{O}, j} \times GWP_{\text{N}_2\text{O}})_i$
$C_{sf \text{ CO}_2, j}, C_{sf \text{ CH}_4, j}, C_{sf \text{ N}_2\text{O}, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul supus efectului de alunecare pe parcursul curgerii către unitatea de ardere <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, \text{ TtW slippage}, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare <i>i</i> pe parcursul curgerii către unitatea de ardere <i>j</i> [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, \text{ TtW slippage}, j} = (C_{sf \text{ CO}_2, j} \times GWP_{\text{CO}_2} + C_{sf \text{ CH}_4, j} \times GWP_{\text{CH}_4} + C_{sf \text{ N}_2\text{O}, j} \times GWP_{\text{N}_2\text{O}})_i$
$GWP_{\text{CO}_2}, GWP_{\text{CH}_4}, GWP_{\text{N}_2\text{O}}$	Potențialul de încălzire globală pentru CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O pentru o perioadă de peste 100 de ani

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

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

Metode pentru determinarea [M_i]

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

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES WtT

Pentru combustibilii nefosili, ori de câte ori se utilizează valori diferite de valorile implicite specificate în anexa II, acestea se bazează pe notele relevante de livrare ale buncherului cu privire la combustibilii furnizați navei în perioada de referință, la cantitățile de combustibil cel puțin egale cu cea stabilită ca fiind consumată în cadrul călătoriei reglementate în conformitate cu punctul A.

Emisiile de gaze cu efect de seră ($CO_{2eq \text{ WtT}, i}$) generate de combustibili (care nu sunt combustibili fosili) sunt stabilite în Directiva (UE) 2018/2001. Valorile reale cuprinse în directivă, care sunt utilizate în sensul prezentului regulament, în conformitate cu metodologia, sunt cele obținute fără ardere¹⁴. În cazul combustibililor pentru care nu sunt incluse filiere în

¹⁴ Se face trimitere la termenul e_u „emisii provenite de la combustibilul utilizat” din partea C punctul 1 litera (a) a anexei V la Directiva (UE) 2018/2001.

directivă și în cazul combustibililor fosili, valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) sunt incluse în anexa II.

Nota de livrare a buncherului cu privire la combustibil

În sensul prezentului regulament, notele relevante de livrare ale buncherului cu privire la combustibilii utilizați la bord trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

- identificarea produsului
- masa combustibilului [t]
- volumul combustibilului [m³]
- densitatea combustibilului [kg/m³]
- factorul de emisie de GES WtT pentru CO₂ (factorul de carbon) [gCO₂/gFuel] și pentru CO₂ echivalent [gCO₂ echivalent/gFuel] și certificatul aferent¹⁵
- puterea calorică netă [MJ/g]

Nota de livrare a buncherului cu privire la energia electrică

În sensul prezentului regulament, notele relevante de livrare ale buncherului cu privire la energia electrică livrată navei trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

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

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES TtW

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

În sensul prezentului regulament, factorii de emisie de GES TtW ($CO_{2eq, TtW, i}$) utilizați pentru determinarea emisiilor de GES sunt cuprinși în anexa II. Factorii CO₂ C_f sunt cei prevăzuți în Regulamentul (UE) 2015/757 și sunt incluși în tabel pentru facilitarea consultării. Pentru combustibilii ai căror factori nu sunt incluși în regulamentul menționat, se utilizează factorii implicați prevăzuți în anexa II.

În conformitate cu planul său de conformitate menționat la articolul 6 și în urma evaluării de către verificator, pot fi utilizate și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO₂

¹⁵Această valoare nu este necesară în cazul combustibililor fosili menționați în anexa II. Pentru toți ceilalți combustibili, inclusiv pentru amestecurile de combustibili fosili, această valoare trebuie să fie pusă la dispoziție împreună cu un certificat separat în care să se menționeze filiera de producție a combustibililor.

echivalent, încercările în laborator, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului.

Metoda de determinare a emisiilor fugitive TtW

Emisiile fugitive sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a unității de ardere sau care nu este consumată de convertizorul de energie deoarece acestea nu sunt arse, ventilate sau scurse din sistem. În sensul prezentului regulament, emisiile fugitive sunt luate în considerare ca procent din masa combustibilului utilizat de motor. Valorile implicite sunt cuprinse în anexa II.

Metode de determinare a factorilor de recompensare legați de sursele alternative de energie

În cazul în care la bord sunt instalate surse alternative de energie, se poate aplica un factor de recompensare pentru sursele alternative de energie. În cazul energiei eoliene, acest factor de recompensare se determină după cum urmează:

Factorul de recompensare pentru sursele alternative de energie - VÂNT ($f_{vânt}$)	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
0,99	0,1
0,97	0,2
0,95	$\geq 0,3$

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

Amendamentul

ANEXA I

În scopul calculării limitei intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, se aplică următoarea formulă, denumită ecuația (1):

Ecuția (1)

Indicele intensității emisiilor de GES	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq\ WtT, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n fuel_i \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times C_{CO_2, TtW, j}\right) \right]}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$

în cazul în care următoarea formulă este denumită ecuația (2):

$$CO_{2eq, TtW, j} = (C_{fCO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O, j} \times GWP_{N_2O}) \times M_{i, j} \quad \text{Ecuația (2)}$$

Termen	Explicație
i	Indicele corespunzător combustibililor furnizați navei în perioada de referință
j	Indicele corespunzător unităților de ardere a combustibilului (motor m) de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e) și cazanele pe motorină
k	Indicele corespunzător punctelor de racordare (c) în cazul în care energia electrică este furnizată pentru fiecare punct de racordare.
w	Indicele corespunzător instalației eoliene (n) în cazul în care energia electrică este furnizată pentru fiecare instalație eoliană.
s	Indicele corespunzător instalațiilor solare (p) în cazul în care energia electrică este furnizată pentru fiecare instalație solară.
c	Numărul de puncte de reîncărcare cu energie electrică
m	Numărul de consumatori de energie
n	Numărul de combustibili furnizați navei în perioada de referință
$M_{i, j}$	Masa combustibilului specific i oxidat la consumator j [gFuel]

E_k	Energia electrică furnizată navei per punct de racordare k, în cazul în care există mai mult de un punct de racordare [MJ]
E_w	Energia furnizată navei per instalație eoliană (w), în cazul în care există mai mult de una [MJ]
E_s	Energia electrică furnizată navei per instalație solară (s), în cazul în care există mai mult de una [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibilul i [gCO ₂ echivalent/MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană per punct de racordare k [gCO ₂ echivalent/MJ]
LCV_i	Putere calorică netă a combustibilului i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Coeficientul de alunecare al combustibilului motorului (combustibilul nears) exprimat ca procent din masa combustibilului i utilizat de unitatea de ardere j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul ars în unitatea de ardere j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul ars i în unitatea de ardere j [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Factorii de emisie de GES TtW pentru combustibilul supus efectului de alunecare pe parcursul curgerii către unitatea de ardere j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Emisiile de CO ₂ echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de ardere j [gCO ₂ echivalent/gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potențialul de încălzire globală pentru CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O pentru o perioadă de peste 100 de ani
$MULT_i$	Factorul de multiplicare aplicat combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile_i
$M_{i, j\ A}$	Masa ajustată a combustibilului specific i oxidat în consumatorul j [gFuel] ca urmare a navigării în condiții de gheață a unei nave din clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă¹⁶ și din cauza proprietăților tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă. Masa ajustată $M_{i, j\ A}$ este utilizată în ecuația (1) în locul masei M_i, j, după caz.

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

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

Termenul $MULT_i$ de la numitorul ecuației (1) se stabilește la cinci pentru valoarea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile care depășește procentajul din energia medie anuală folosită la bordul unei nave într-o perioadă de raportare, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) litera (b).

Metode pentru determinarea $[M_i]$

Masa de combustibil $[M_i]$ se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul (UE) 2015/757 pentru călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de societate. **Masa ajustată a combustibilului $[M_{i\ A}]$ poate fi utilizată în locul masei combustibilului $[M_i]$ pentru o navă din clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă. Masa ajustată $[M_{i\ A}]$ este definită în anexa Va.**

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES WtT

Pentru combustibilii nefosili, ori de câte ori se utilizează valori diferite de valorile implicite specificate în anexa II, acestea se bazează pe notele relevante de livrare ale buncherului cu privire la combustibilii furnizați navei în perioada de referință, la cantitățile de combustibil cel puțin egale cu cea stabilită ca fiind consumată în cadrul călătoriei reglementate în conformitate cu punctul A.

Emisiile de gaze cu efect de seră ($CO_{2eq\ WtT, i}$) generate de combustibili (care nu sunt combustibili fosili) sunt stabilite în Directiva (UE) 2018/2001. Valorile reale cuprinse în directivă, care sunt utilizate în sensul prezentului regulament, în conformitate cu metodologia,

¹⁶ Pentru informații suplimentare privind corespondența dintre clasele de gheață, a se vedea Recomandarea HELCOM 25/7 la adresa <http://www.helcom.fi>.

sunt cele obținute fără ardere¹⁷. În cazul combustibililor pentru care nu sunt incluse filiere în directivă și în cazul combustibililor fosili, valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2eq\ WtT, i}$) sunt incluse în anexa II.

Nota de livrare a buncherului cu privire la combustibil

În sensul prezentului regulament, notele relevante de livrare ale buncherului cu privire la combustibilii utilizați la bord trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

- identificarea produsului
- masa combustibilului [t]
- volumul combustibilului [m³]
- densitatea combustibilului [kg/m³]
- factorul de emisie de GES WtT pentru CO₂ (factorul de carbon) [gCO₂/gFuel] și pentru CO₂ echivalent [gCO₂ echivalent/gFuel] și certificatul aferent¹⁸
- puterea calorică netă [MJ/g]

Nota de livrare a buncherului cu privire la energia electrică

În sensul prezentului regulament, notele relevante de livrare ale buncherului cu privire la energia electrică livrată navei trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

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

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES TtW

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

În sensul prezentului regulament, factorii de emisie de GES TtW ($CO_{2eq, TtW, i}$) utilizați pentru determinarea emisiilor de GES sunt cuprinși în anexa II. Factorii CO₂ C_f sunt cei prevăzuți în Regulamentul (UE) 2015/757 și sunt incluși în tabel pentru facilitarea consultării. Pentru combustibilii ai căror factori nu sunt incluși în regulamentul menționat, se utilizează factorii implicați prevăzuți în anexa II.

În conformitate cu planul său de conformitate menționat la articolul 6 și în urma evaluării de

¹⁷ Se face trimitere la termenul e_u „emisii provenite de la combustibilul utilizat” din partea C punctul 1 litera (a) a anexei V la Directiva (UE) 2018/2001.

¹⁸ Această valoare nu este necesară în cazul combustibililor fosili menționați în anexa II. Pentru toți ceilalți combustibili, inclusiv pentru amestecurile de combustibili fosili, această valoare trebuie să fie pusă la dispoziție împreună cu un certificat separat în care să se menționeze filiera de producție a combustibililor.

către verificator, pot fi utilizate și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO₂ echivalent, încercările în laborator, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului.

Metoda de determinare a emisiilor fugitive TtW

Emisiile fugitive sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a unității de ardere sau care nu este consumată de convertizorul de energie deoarece acestea nu sunt arse, ventilate sau scurse din sistem. În sensul prezentului regulament, emisiile fugitive sunt luate în considerare ca procent din masa combustibilului utilizat de motor.

Valorile implicite sunt cuprinse în anexa II.

Amendamentul 164

Anexa I – Verificare și certificare

Textul propus de Comisie

Verificare și certificare

Clasa de combustibil	WtT („de la sondă la rezervor”)	TtW („de la rezervor la siaj”)
Combustibili fosili	Valorile implicite se utilizează în conformitate cu tabelul 1 din prezentul regulament.	Factorul de emisie de carbon CO ₂ prevăzut în Regulamentul privind instituirea sistemului MRV se utilizează pentru combustibilii pentru care este furnizat un astfel de factor Pentru toți ceilalți factori de emisie, pot fi utilizate, alternativ, valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament Valori certificate prin încercări în laborator sau măsurători directe ale emisiilor
Combustibili durabili obținuți din surse regenerabile (biolichide, biogaz, e-combustibili)	Valorile de CO ₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II Poate fi utilizat sistemul de certificare aprobat prevăzut	Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament Valori certificate prin încercări în laborator sau măsurători directe ale emisiilor.

	în Directiva RED II	
Altele (inclusiv energie electrică)	Valorile de CO ₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II Poate fi utilizat sistemul de certificare aprobat prevăzut în Directiva RED II	Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament <i>Valori certificate prin încercări în laborator sau măsurători directe ale emisiilor.</i>

Verificare și certificare

Clasa de combustibil	WtT („de la sondă la rezervor”)	TtW („de la rezervor la siaj”)
Combustibili fosili	Valorile implicite se utilizează în conformitate cu tabelul 1 din prezentul regulament	<p>Factorul de emisie de carbon CO₂ prevăzut în Regulamentul privind instituirea sistemului MRV se utilizează pentru combustibilii pentru care este furnizat un astfel de factor</p> <p>Pentru toți ceilalți factori de emisie, pot fi utilizate, alternativ, valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament</p> <p>Valori certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor asupra valorilor emisiilor fugitive și generate de efectul de alunecare în conformitate cu sistemele de certificare și verificare prevăzute în actul delegat adoptat în conformitate cu articolul 9 alineatul (3).</p>
Combustibili durabili obținuți din surse regenerabile (biolichide, biogaz, e-combustibili)	Valorile de CO ₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II Poate fi utilizat sistemul de certificare aprobat prevăzut în Directiva RED II	<p>Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament</p> <p>Valori certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor în conformitate cu sistemele de certificare și verificare prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001.</p>
Altele (inclusiv energie electrică)	Valorile de CO ₂ echivalent prevăzute în Directiva RED II (fără ardere) pot fi utilizate, alternativ, pentru toți combustibilii ale căror filiere sunt incluse în Directiva RED II Poate fi utilizat sistemul de certificare aprobat prevăzut	Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament

Amendamentul 165

Propunere de regulament Anexa II

Textul propus de Comisie

ANEXA II

[...]

Tabelul 1 – Factori implicați

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	WtT („de la sondă la rezervor”)			TtW („de la rezervor la siaj”)				
Clasa/ materii prime	Denumirea filierei	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	Clasa convertizorului de energie	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{stip} Exprimat sub formă de % din masa carburantului utilizat de motor
Biocombustibili lichizi	Etanol E100	0,0268	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	1,913 MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757	Urmează să fie măsurat	Urmează să fie măsurat	-
	Biomotorină Principalele produse/deșeu/mix de materii prime	0,0372	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	2,834	0,00005 Urmează să fie măsurat	0,00018 Urmează să fie măsurat	-
	HVO Principalele produse/deșeu/mix de materii prime	0,044	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-
	Biometan lichefiat Principalele produse/deșeu/mix de materii prime	0,05	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,755 MEPC245 (66), Regulamentul (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1
		GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)	1,7					
		GNL Diesel (alimentare dublă)	0.2					
		LBSI	N/A					
Biocombustibili gazoși	Bio-H2 Principalele produse/deșeu/mix de materii prime	0,12	N/A	Pile de combustie	0	0	0	-
				Motor cu ardere internă	0	0	Urmează să fie măsurat	
Combustibili de	e-motorină	0,0427	Trimitere	Toate	3,206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	WtT („de la sondă la rezervor”)			TtW („de la rezervor la siaj”)					
origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO) - (e-combustibili)			la Directiva (UE) 2018/2001	motoarele cu ardere internă	MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757				
	e-metanol	0,0199	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	1,375 MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-	
	e-LNG	0,0491	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,755 MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757	0	0,00011	3.1	
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)					1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)					0.2
				LBSI					N/A
	e-H2	0,12	3,6	Pile de combustie	0	0	0	-	
Motor cu ardere internă				0	0	Urmează să fie măsurat			
e-NH3	0,0186	0	Fără motor	0	N/A	Urmează să fie măsurat	N/A		
Altele	Energie electrică	-	106,3 EU MIX 2020 72 MIX UE 2030	OPS	-	-	-	-	

Amendamentul

Biocombustibili lichizi	Etanol E100	0,0268	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	1,913 MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757	Urmează să fie măsurat	Urmează să fie măsurat	-
	Biomotorină Principalele produse/d eșeurii/mix de materii prime	0,0372	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	2,834	0,00005 Urmează să fie măsurat	0,00018 Urmează să fie măsurat	-
	HVO Principalele produse/d eșeurii/mix de materii prime	0,044	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-
	Biometan lichiefiat Principalele produse/d	0,05	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,755 MEPC245 (66), Regulamentul (UE)	0	0,00011	3,1

	eșeuri/mix de materii prime			GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)	2015/757			1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0.2
				LBSI				N/A
Biocombustibili gazoși	Bio-H2 Principalele produse/d eșeuri/mix de materii prime	0,12	N/A	Pile de combustie	0	0	0	-
				Motor cu ardere internă	0	0	Urmează să fie măsurat	
Combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO)	e-motorină	0,0427	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	3,206 MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	1,375 MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-LNG	0,0491	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,755 MEPC245 (66) Regulamentul (UE) 2015/757	0	0,00011	3.1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0.2
				LBSI				N/A
	e-H2	0,12	3,6	Pile de combustie	0	0	0	-
Motor cu ardere internă				0	0	Urmează să fie măsurat		
e-NH3	0,0186	0	Fără motor	0	N/A	Urmează să fie măsurat	N/A	
Altele	Energie electrică	-	106,3 MIX UE 2020 72 MIX UE 2030	OPS	-	-	-	-

Amendamentul 166

Propunere de regulament Anexa II – paragraful 11

Textul propus de Comisie

Coloana 7 include factorul de emisie C_f pentru metan exprimat în $[gCH_4/gfuel]$. Se utilizează valorile implicite incluse în tabel. Valorile certificate prin intermediul încercărilor pot fi utilizate în locul valorilor implicite. Pentru combustibilii GNL, C_f pentru metan este stabilit la valoarea zero.

Amendamentul

Coloana 7 include factorul de emisie C_f pentru metan exprimat în $[gCH_4/gfuel]$. Se utilizează valorile implicite incluse în tabel. Valorile certificate prin intermediul încercărilor ***în conformitate cu dispozițiile pertinente din Directiva (UE) 2018/2001*** pot fi utilizate în locul valorilor implicite. Pentru combustibilii GNL, C_f pentru metan este stabilit la valoarea zero.

Amendamentul 167

**Propunere de regulament
Anexa II – paragraful 12**

Textul propus de Comisie

Coloana 8 include factorul de emisie C_f pentru protoxid de azot exprimat în $[gN_2O/gfuel]$. Se utilizează valorile implicite incluse în tabel. Valorile certificate prin intermediul încercărilor pot fi utilizate în locul valorilor implicite.

Amendamentul

Coloana 8 include factorul de emisie C_f pentru protoxid de azot exprimat în $[gN_2O/gfuel]$. Se utilizează valorile implicite incluse în tabel. Valorile certificate prin intermediul încercărilor ***în conformitate cu dispozițiile pertinente din Directiva (UE) 2018/2001*** pot fi utilizate în locul valorilor implicite.

Amendamentul 168

**Propunere de regulament
Anexa II – paragraful 13**

Textul propus de Comisie

În coloana 9 identifică partea din combustibilul pierdut ca măsură a emisiilor fugitive ($C_{alunecare}$) exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat de convertizorul de energie specific. Se utilizează valorile implicite incluse în tabel. Valorile certificate prin intermediul încercărilor pot fi utilizate în locul valorilor implicite. Pentru combustibili precum GNL pentru care există emisii fugitive

Amendamentul

În coloana 9 identifică partea din combustibilul pierdut ca măsură a emisiilor fugitive ($C_{alunecare}$) exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat de convertizorul de energie specific. Se utilizează valorile implicite incluse în tabel. Valorile certificate prin intermediul încercărilor ***în conformitate cu dispozițiile pertinente din Directiva (UE) 2018/2001*** pot fi utilizate în locul valorilor implicite.

(alunecare), cantitatea de emisii fugitive prezentată în tabelul 1 este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat (coloana 9). Se utilizează valorile cuprinse în coloana 9, în conformitate cu ecuația (1). Valorile pentru $C_{alunecare}$ din tabelul (1) se calculează la 50 % din sarcina motorului.

Pentru combustibilii fosili, valorile certificate prin intermediul încercărilor pot fi utilizate în locul valorilor implicite numai după ce normele privind sistemele de certificare și verificare privind efectuarea certificării sistemelor de conversie a energiei sau a consumatorilor de combustibili, inclusiv testarea pe stand sau testarea în laborator, au fost stabilite în actul delegat pertinent. Pentru combustibili precum GNL pentru care există emisii fugitive (alunecare), cantitatea de emisii fugitive prezentată în tabelul 1 este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat (coloana 9). Se utilizează valorile cuprinse în coloana 9, în conformitate cu ecuația (1). Valorile pentru $C_{alunecare}$ din tabelul (1) se calculează la 50 % din sarcina motorului.

Amendamentul 169

Propunere de regulament Anexa III – paragraful 1

Textul propus de Comisie

CRITERII PENTRU UTILIZAREA
TEHNOLOGIILOR CU EMISII ZERO
MENȚIONATE LA ARTICOLUL 5
ALINEATUL (3) LITERA (b) ȘI LA
ARTICOLUL 7 ALINEATUL (3)
LITERELE (d) ȘI (f)

Amendamentul

CRITERII PENTRU UTILIZAREA
TEHNOLOGIILOR CU EMISII ZERO **LA
DANĂ** MENȚIONATE LA ARTICOLUL
5 ALINEATUL (3) LITERA (b) ȘI LA
ARTICOLUL 7 ALINEATUL (3)
LITERELE (d) ȘI (f)

Amendamentul 170

Propunere de regulament Anexa III – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Tabelul următor prezintă o listă a tehnologiilor cu emisii zero menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (b), precum și criteriile specifice pentru utilizarea acestora, după caz.

Amendamentul

Tabelul următor prezintă o listă a tehnologiilor cu emisii zero **la dană** menționate la articolul 5 alineatul (3) litera (b), precum și criteriile specifice pentru utilizarea acestora, după caz.

Amendamentul 171
Propunere de directivă
Anexa III – Tehnologie cu emisii zero

Textul propus de Comisie

Tehnologie cu emisii zero	Criterii de utilizare
Pile de combustie	Pilele de combustie utilizate la bord pentru producerea de energie electrică la dană trebuie să fie alimentate integral cu combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon.
Stocarea energiei electrice la bord	Utilizarea stocării energiei electrice la bord este permisă indiferent de sursa de energie care a produs energia stocată (generare la bord sau la țărm în cazul schimbului de baterii).
Producția de energie electrică la bord din energie eoliană și solară	Orice navă capabilă să susțină necesarul de energie la dană prin utilizarea energiei eoliene și solare.

Amendamentul

Tehnologie cu emisii zero	Criterii de utilizare
Pile de combustie	Pilele de combustie utilizate la bord pentru producerea de energie electrică la dană trebuie să fie alimentate integral cu surse de energie regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon.
Stocarea energiei electrice la bord	Utilizarea stocării energiei electrice la bord este permisă indiferent de sursa de energie care a produs energia stocată (generare la bord sau la țărm în cazul schimbului de baterii).
Producția de energie electrică la bord din energie eoliană și solară	Orice navă capabilă să susțină necesarul de energie la dană prin utilizarea energiei eoliene și solare.

Amendamentul 172

Propunere de regulament
Anexa III – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Utilizarea acestor tehnologii cu emisii zero generează în mod continuu emisii echivalente cu reducerile de emisii care ar putea fi realizate prin utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal.

Amendamentul

Utilizarea acestor tehnologii cu emisii zero **la dană** generează în mod continuu **aceleași reduceri de emisii de GES și de poluanți atmosferici la dană** echivalente cu reducerile de emisii care ar putea fi realizate prin utilizarea surselor de alimentare cu energie electrică de la mal **pentru întregul necesar de energie la dană**.

Amendamentul 173

**Propunere de regulament
Anexa IV**

Textul propus de Comisie

ANEXA IV

CERTIFICATUL CARE TREBUIE ELIBERAT DE ORGANUL DE ADMINISTRARE AL PORTULUI DE ESCALĂ ÎN CAZURILE ÎN CARE NAVELE NU POT UTILIZA SURSELE DE ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ DE LA MAL DIN MOTIVE JUSTIFICATE [ARTICOLUL 5 ALINEATUL (5)] - ELEMENTELE MINIME CARE TREBUIE INCLUSE ÎN CERTIFICAT

În sensul prezentului regulament, certificatul menționat la articolul 5 alineatul (5) conține cel puțin următoarele informații:

- (1) Identificarea navei
 - (a) Numărul OMI
 - (b) Denumirea navei
 - (c) Indicativul de apel
 - (d) Tipul navei
 - (e) Pavilionul
- (2) Portul de escală
- (3) Amplasament/numele terminalului
- (4) Data și ora sosirii (ATA)
- (5) Data și ora plecării (ATD)

Confirmarea din partea organului de administrare al portului că nava se află în oricare dintre următoarele cazuri:

- nava a făcut o escală neprogramată în port din motive de siguranță sau pentru salvarea unor vieți omenești pe mare [articolul 5 alineatul (2) litera (c)]
 - nava nu s-a putut racorda la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal din cauza absenței punctelor de racordare în port [articolul 5 alineatul (2) litera (d)]
 - ***echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord a fost considerat incompatibil cu instalația terestră din port [articolul 5 alineatul (2) litera (e)]***
 - nava a utilizat, pentru o perioadă limitată, generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu [articolul 5 alineatul (2) litera (f)].
- (6) Detalii privind organul de administrare al portului
- (a) nume
 - (b) detalii de contact (număr de telefon, adresă de e-mail)
- (7) Data eliberării

Amendamentul

ANEXA IV

CERTIFICATUL CARE TREBUIE ELIBERAT DE ORGANUL DE ADMINISTRARE AL PORTULUI DE ESCALĂ ÎN CAZURILE ÎN CARE NAVELE NU POT UTILIZA SURSELE DE ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ DE LA MAL DIN MOTIVE JUSTIFICATE [ARTICOLUL 5 ALINEATUL (5)] - ELEMENTELE MINIME CARE TREBUIE INCLUSE ÎN CERTIFICAT

În sensul prezentului regulament, certificatul menționat la articolul 5 alineatul (5) conține cel puțin următoarele informații:

- (1) Identificarea navei
 - (a) Numărul OMI
 - (b) Denumirea navei
 - (c) Indicativul de apel
 - (d) Tipul navei
 - (e) Pavilionul
- (2) Portul de escală
- (3) Amplasament/numele terminalului
- (4) Data și ora sosirii (ATA)
- (5) Data și ora plecării (ATD)

Confirmarea din partea organului de administrare al portului, ***demonstrată cu probe rezonabile***, că nava se află în oricare dintre următoarele cazuri:

- nava a făcut o escală neprogramată în port din motive de siguranță sau pentru salvarea unor vieți omenești pe mare [articolul 5 alineatul (2) litera (c)]
nava nu s-a putut racorda la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal din cauza absenței punctelor de racordare în port [articolul 5 alineatul (2) litera (d)]
- nava a utilizat, pentru o perioadă limitată, generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu [articolul 5 alineatul (2) litera (f)].

(6) Detalii privind organul de administrare al portului

(a) nume

(b) detalii de contact (număr de telefon, adresă de e-mail)

Data eliberării

Amendamentul 174

Propunere de regulament

Anexa V

Textul propus de Comisie

ANEXA V

FORMULE PENTRU CALCULAREA BILANȚULUI DE CONFORMITATE ȘI PENALITĂȚII prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Formula de calcul al bilanțului de conformitate al navei

Pentru calcularea bilanțului de conformitate al unei nave, se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO ₂ echivalent/MJ] =	$(GHGIE_{vizată} - GHGIE_{reală}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	---

Unde:

gCO_{2eq}	Grame de CO ₂ echivalent
$GHGIE_{vizată}$	Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezentul regulament
$GHGIE_{reală}$	Media anuală a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

Formula de calcul al penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Cuantumul penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1) se calculează după cum urmează:

Penalitate =	$(\text{Bilanț de conformitate}/GHGIE_{reală}) \times \text{factorul de conversie de la MJ la tone de VLSFO (41,0 M/kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
--------------	---

Amendamentul

ANEXA V

FORMULE PENTRU CALCULAREA BILANȚULUI DE CONFORMITATE ȘI PENALITĂȚI prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Formula de calcul al bilanțului de conformitate al navei

Pentru calcularea bilanțului de conformitate al unei nave, se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO ₂ echivalent] =	$(GHGIE_{vizată} - GHGIE_{reală}) \times [\sum_i^n M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	--

Unde:

gCO_{2eq}	Grame de CO ₂ echivalent
$GHGIE_{vizată}$	Limita intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din prezentul regulament
$GHGIE_{reală}$	Media anuală a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

Formula de calcul al penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1)

Cuantumul penalității prevăzute la articolul 20 alineatul (1) se calculează după cum urmează:

Penalitate =	$(- \text{Bilanț de conformitate}/GHGIE_{reală}) \times \text{factorul de conversie de la MJ la tone de VLSFO (41,0 M/kg)} \times 3\,000 \text{ EUR}$
--------------	---

Amendamentul 175

Propunere de regulament

Anexa IV

Textul propus de Comisie

ANEXA IV

CERTIFICATUL CARE TREBUIE ELIBERAT DE ORGANUL DE ADMINISTRARE AL PORTULUI DE ESCALĂ ÎN CAZURILE ÎN CARE NAVELE NU POT UTILIZA SURSELE DE ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ DE LA MAL DIN MOTIVE

JUSTIFICATE [ARTICOLUL 5 ALINEATUL (5)] - ELEMENTELE MINIME CARE
TREBUIE INCLUSE ÎN CERTIFICAT

În sensul prezentului regulament, certificatul menționat la articolul 5 alineatul (5) conține cel puțin următoarele informații:

- (1) Identificarea navei
 - (a) Numărul OMI
 - (b) Denumirea navei
 - (c) Indicativul de apel
 - (d) Tipul navei
 - (e) Pavilionul
- (2) Portul de escală
- (3) Amplasament/numele terminalului
- (4) Data și ora sosirii (ATA)
- (5) Data și ora plecării (ATD)

Confirmarea din partea organului de administrare al portului că nava se află în oricare dintre următoarele cazuri:

- nava a făcut o escală neprogramată în port din motive de siguranță sau pentru salvarea unor vieți omenești pe mare [articolul 5 alineatul (2) litera (c)]
 - nava nu s-a putut racorda la sursa de alimentare cu energie electrică de la mal din cauza absenței punctelor de racordare în port [articolul 5 alineatul (2) litera (d)]
 - ***echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord a fost considerat incompatibil cu instalația terestră din port [articolul 5 alineatul (2) litera (e)]***
 - nava a utilizat, pentru o perioadă limitată, generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu [articolul 5 alineatul (2) litera (f)].
- (6) Detalii privind organul de administrare al portului
 - (a) nume
 - (b) detalii de contact (număr de telefon, adresă de e-mail)
 - (7) Data eliberării

Amendamentul

ANEXA IV

CERTIFICATUL CARE TREBUIE ELIBERAT DE ORGANUL DE ADMINISTRARE AL
PORTULUI DE ESCALĂ ÎN CAZURILE ÎN CARE NAVELE NU POT UTILIZA

SURSELE DE ALIMENTARE CU ENERGIE ELECTRICĂ DE LA MAL DIN MOTIVE
JUSTIFICATE [ARTICOLUL 5 ALINEATUL (5)] - ELEMENTELE MINIME CARE
TREBUIE INCLUSE ÎN CERTIFICAT

În sensul prezentului regulament, certificatul menționat la articolul 5 alineatul (5) conține cel puțin următoarele informații:

- (1) Identificarea navei
 - (a) Numărul OMI
 - (b) Denumirea navei
 - (c) Indicativul de apel
 - (d) Tipul navei
 - (e) Pavilionul
- (2) Portul de escală
- (3) Amplasament/numele terminalului
- (4) Data și ora sosirii (ATA)
- (5) Data și ora plecării (ATD)

Confirmarea din partea organului de administrare al portului, **demonstrată cu probe rezonabile**, că nava se află în oricare dintre următoarele cazuri:

- nava a făcut o escală neprogramată în port din motive de siguranță sau pentru salvarea unor vieți omenești pe mare [articolul 5 alineatul (2) litera (c)]
 - nava a utilizat, pentru o perioadă limitată, generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu [articolul 5 alineatul (2) litera (f)].
- (6) Detalii privind organul de administrare al portului
 - (a) nume
 - (b) detalii de contact (număr de telefon, adresă de e-mail)

Data eliberării

Justificare

Modificări care reflectă modificările de la articolul 5

Amendamentul 176

Propunere de regulament Anexa V a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

ANEXA Va: Se aplică calculul masei ajustate a combustibilului

Prezenta anexă descrie, în primul rând, modul de calculare a masei ajustate a combustibilului utilizând energia suplimentară ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă¹ și energia suplimentară utilizată de o navă din clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață. În al doilea rând, anexa descrie modul de calculare al energiilor suplimentare.

Masa ajustată [M_{jA}]

Masa ajustată a combustibilului [M_{iA}] se calculează pe baza energiei suplimentare utilizate pentru navigarea în condiții de gheață și a energiei suplimentare utilizate ca urmare a proprietăților tehnice ale unei nave din clasa IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă. Compania poate alege combustibilul i căruia îi este alocată energia suplimentară. Combustibilul selectat i trebuie să fie unul dintre combustibilii pe care nava i-a consumat în cursul perioadei de raportare. Cantitatea de energie corespunzătoare masei consumate a combustibilului i poate fi mai mică decât cantitatea de energie suplimentară.

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

$M_{i \text{ additional due to ice class}} M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$

¹Pentru informații suplimentare privind corespondența dintre clasele de gheață, a se vedea Recomandarea HELCOM 25/7 la adresa <http://www.helcom.fi>.

(Ax.1)

unde $M_{i\ total}$ reprezintă masa totală a combustibilului i , $M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ class}$ masa combustibilului legată de consumul suplimentar de energie al unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă și $M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ conditions}$ masa combustibilului legată de consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață.

Masa combustibilului i care reprezintă consumul suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă se calculează cu

$$M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ class} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ class}}{LCV_i},$$

(Ax.2)

unde $E_{additional\ due\ to\ ice\ class}$ este consumul suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă, iar LCV_i este valoarea calorică inferioară a combustibilului i .

În mod similar, masa combustibilului legată de consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață se calculează utilizând

$$M_{i\ additional\ due\ to\ ice\ conditions} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}}{LCV_i},$$

(Ax.3)

unde $E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$ reprezintă consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață.

Energie suplimentară legată de clasa de gheață și ca urmare a navigării în condiții de gheață

Consumul suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave din clasa de gheață IA sau IA Super sau dintr-o clasă de gheață echivalentă se

calculează după cum urmează

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice condition}}), \text{ (Ax.4)}$$

unde $E_{\text{voyages, total}}$ reprezintă energia totală consumată pentru toate călătoriile și $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață.

Energia totală consumată pentru toate călătoriile se calculează utilizând

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \text{ (Ax.5)}$$

unde $M_{i, \text{voyages, total}}$ reprezintă masa de combustibil i consumat pentru toate călătoriile care intră în domeniul de aplicare al regulamentului, LCV_i valoarea calorică mai mică a combustibilului i și $E_{\text{elect., voyages, total}}$ cantitatea de energie electrică furnizată navei consumată pentru toate călătoriile.

Masa combustibilului i $M_{i, \text{voyages, total}}$ consumat pentru toate călătoriile care intră în domeniul de aplicare al regulamentului se calculează cu

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \text{ (Ax.6)}$$

unde $M_{i, \text{voyages between MS}}$ reprezintă masa agregată a combustibilului consumat în timpul tuturor călătoriilor între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ masa agregată a combustibilului consumat în timpul tuturor călătoriilor cu plecare din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și $M_{i, \text{voyages to MS}}$ masa agregată a combustibilului consumat în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru. Cantitatea consumată de energie electrică livrată navei $E_{\text{elect., voyages total}}$ poate fi calculată în

același mod.

Consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

(Ax.7)

unde $E_{\text{voyages, open water}}$ reprezintă energia consumată în timpul călătoriilor în ape deschise, iar $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ energia ajustată consumată în condiții de gheață.

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

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

(Ax.8)

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

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{ele}}$$

(Ax.9)

unde $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$ reprezintă masa combustibilului i consumat pentru navigarea în condiții de gheață, iar $E_{\text{elect., voyages, total}}$ reprezintă cantitatea de energie electrică furnizată navei consumată atunci când navighează în condiții de gheață.

Masa combustibilului i consumat pentru navigare în condiții de gheață este definită după cum urmează:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to M}})$$

(Ax.10)

unde $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ reprezintă masa agregată a combustibilului

consumat de o navă clasificată ca navă pentru gheață atunci când navighează în condiții de gheață între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, M_i ,

voyages from MS masa agregată a combustibilului consumat de o navă clasificată ca navă pentru gheață atunci când navighează în condiții de gheață în timpul tuturor călătoriilor cu plecare din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și M_i , voyages to MS masa agregată de combustibil consumată de o navă clasificată ca navă pentru gheață atunci când navighează în condiții de gheață în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Cantitatea consumată de energie electrică furnizată navei $E_{ice\ conditions}$ poate fi calculată în același mod.

Energia ajustată consumată în condiții de gheață se calculează utilizând

$E_{voyages, ice\ conditions, adjusted} =$

$D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$

(Ax.11)

cu distanța parcursă atunci când se navighează în condiții de gheață $D_{ice\ conditions}$ și consumul de energie per

distanță parcursă în ape deschise

$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$.

Distanța parcursă în timpul navigării în condiții de gheață $D_{ice\ conditions}$ se calculează după cum urmează:

$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.} + 0.5 \cdot$

$(D_{voyages\ from\ MS, ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS, i}$

, (Ax.12)

unde $D_{voyages\ between\ MS, ice\ cond.}$ reprezintă distanța agregată parcursă atunci când se navighează în condiții de gheață între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $D_{voyages\ from\ MS}$ distanța agregată atunci când se navighează în condiții de gheață în timpul tuturor călătoriilor cu

plecare din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, iar $D_{\text{voyages to MS}}$ distanța totală atunci când se navighează în condiții de gheață în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru.

Acestea din urmă se definesc după cum urmează:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

unde $E_{\text{voyages, ice conditions}}$ reprezintă consumul de energie atunci când se navighează în condiții de gheață, iar D_{total} distanța anuală totală parcursă.

Distanța anuală totală parcursă se calculează după cum urmează:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

unde $D_{\text{voyages between MS}}$ reprezintă distanța agregată parcursă între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $D_{\text{voyages from MS}}$ distanța agregată parcursă în timpul tuturor călătoriilor cu plecare din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și $D_{\text{voyages to MS}}$ distanța agregată parcursă în timpul călătoriilor către porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru.

**ANEXĂ: LISTA ENTITĂȚILOR SAU PERSOANELOR
DE LA CARE RAPORTORUL A PRIMIT CONTRIBUȚII**

Următoarea listă este întocmită în mod absolut voluntar, sub responsabilitatea exclusivă a raportorului. Raportorul a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane în pregătirea proiectului de aviz, până la prezentarea acestuia în comisie:

Entitatea și/sau persoana
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPURT (FEPURT) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

PROCEDURA COMISIEI SESIZATE PENTRU AVIZ

Titlu	Utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și modificarea Directivei 2009/16/CE
Referințe	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021
Aviz emis de către Data anunțului în plen	ITRE 13.9.2021
Comisii asociate - data anunțului în plen	11.11.2021
Raportor/Raportoare pentru aviz Data numirii	Rasmus Andresen 30.9.2021
Examinare în comisie	2.2.2022
Data adoptării	2.6.2022
Rezultatul votului final	+: 59 –: 9 0: 6
Membri titulari prezenți la votul final	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Bușoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peška, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Membri supleanți prezenți la votul final	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA SESIZATĂ PENTRU AVIZ**

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

9	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

6	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Giorgos Georgiou, Sandra Pereira

Legenda simbolurilor utilizate:

+ : pentru

- : împotriva

0 : abtineri

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

Titlu	Utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și modificarea Directivei 2009/16/CE			
Referințe	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)			
Data prezentării în PE	15.7.2021			
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 13.9.2021			
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021		
Comisii asociate Data anunțului în plen	ENVI 11.11.2021	ITRE 11.11.2021		
Raportori Data numirii	Jörgen Warborn 29.10.2021			
Examinare în comisie	1.12.2021	2.2.2022	20.4.2022	17.5.2022
Data adoptării	3.10.2022			
Rezultatul votului final	+: –: 0:	36 6 2		
Membri titulari prezenți la votul final	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Roberts Zīle			
Membri supleanți prezenți la votul final	Leila Chaibi, Nicola Danti, Mario Furore, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Dorien Rookmaker, Annalisa Tardino, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Jörgen Warborn			
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Iuliu Winkler			
Data depunerii	4.10.2022			

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL
ÎN COMISIA COMPETENTĂ**

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Roberts Zīle
ID	Paolo Borchia, Roman Haider, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind

6	-
THE LEFT	Leila Chaibi, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Jutta Paulus

2	0
ID	Philippe Olivier
NI	Mario Furore

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri