

Miercuri, 19 octombrie 2022

P9_TA(2022)0367

Combustibilii maritimi durabili (Inițiativa FuelEU în domeniul maritim) *I**

Amendamentele adoptate de Parlamentul European la 19 octombrie 2022 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)) ⁽¹⁾

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

(2023/C 149/13)

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 imbarcă 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

- (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 imbarcă 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.

⁽¹⁾ Chestiunea a fost retrimisă pentru negocieri interinstituționale comisiei competente în temeiul articolului 59 alineatul (4) al patrulea paragraf din Regulamentul de procedură (A9-0233/2022).

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Amendamentul 2

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 Armatorilor 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 sunt obligate 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, păstrându-se totodată competitivitatea.

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

Miercuri, 19 octombrie 2022

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.

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

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” ⁽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 **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 **ar trebui sprijinite cât mai repede posibil și ar trebui să fie demarate** până în 2030, în pregătirea unei schimbări mult mai rapide după anul respectiv. **Este esențial, totodată, să se încurajeze inovarea și să se sprijine cercetarea pentru inovații emergente și viitoare, cum ar fi combustibilii alternativi emergenți, proiectarea ecologică, biomateriile, propulsia eoliană și propulsia asistată de vânt.**

⁽¹⁹⁾ COM(2020)0563

⁽²⁰⁾ COM(2020)0562

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Amendamentul 5
Propunere de regulament
Considerentul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

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 ar trebui să aibă loc treptat, datorită duratei lungi de viață a navelor. Este necesară decarbonizarea graduală a combustibililor pentru transport, cum ar fi GNL, 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.*

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 pe piața transportului maritim din UE.

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. Prin urmare, este necesar ca măsurile de politică 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 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.**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 de reglementare dintre statele de pavilion au amplificat recurgerea la practici nedorite, cum ar fi schimbarea pavilionului navelor. Caracterul mondial intrinsec al acestui sector pune în evidență cât sunt de importante o abordare care să fie aceeași indiferent de pavilion și un mediu de reglementare favorabil, condiție indispensabilă pentru atragerea de noi investiții și pentru păstrarea competitivității porturilor, a armatorilor și a operatorilor de nave europeni.*

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 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

- (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 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 ar trebui 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 ar trebui să instituie un sistem de monitorizare care să evalueze în mod specific relocarea emisiilor de dioxid de carbon și a întreprinderilor, 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 porturi vecine UE. Procedând astfel, dacă sunt raportate relocări semnificative ale emisiilor de dioxid de carbon și ale întreprinderilor și practici de eludare, Comisia ar trebui să propună măsuri pentru a combate aceste probleme.**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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, ar trebui luate măsuri compensatorii pentru a împiedica creșterea nivelului total al sarcinii de reglementare. Prin urmare, înainte de aplicarea prezentului regulament, Comisia ar trebui să prezinte propuneri de compensare a sarcinilor de reglementare introduse prin prezentul regulament, prin revizuirea sau abrogarea dispozițiilor din alte acte legislative ale Uniunii care generează sarcini de reglementare în sectorul maritim.

Amendamentul 10

Propunere de regulament

Considerentul 4 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (4b) Pentru a asigura gradul necesar de securitate juridică și a investițiilor, prezentul regulament ar trebui să fie aliniat îndeaproape și corelat 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 ar trebui 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 corelarea 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 ar trebui evaluat în mod cuprinzător și continuu.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Amendamentul 11
Propunere de regulament
Considerentul 4 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (4c) *Obligației porturilor de a asigura alimentarea cu energie electrică de la mal ar trebui să îi corespundă o obligație echivalentă 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, ar trebui 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).*

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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, ar trebui 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 ar trebui 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” ar trebui 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 ar trebui 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, ar trebui luate în considerare măsurile din țările terțe care au un efect echivalent cu cel al prezentului regulament.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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, ar trebui permise derogări temporare pentru călătoriile efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de croazieră, între un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port de escală aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru, situat pe o insulă cu mai puțin de 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, ar trebui să se acorde o atenție deosebită menținerii accesibilității lor și capacității de conectare eficientă la acestea prin intermediul transportului maritim. Prin urmare, doar jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică ar trebui să fie inclusă în domeniul de aplicare al prezentului regulament. Din aceleași motive, ar trebui permise derogări temporare pentru călătoriile între un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și un alt port de escală situat într-o regiune ultraperiferică, precum și pentru energia utilizată în timpul staționării navelor în portul de escală din regiunile ultraperiferice corespunzătoare.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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, ar trebui 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 baza Regulamentului (UE) 2015/757.*

Amendamentul 16
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 impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării. Această definiție se bazează pe definiția termenului „societate” de la articolul 3 litera (d) din Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²¹⁾ și este conformă cu sistemul global de colectare a datelor instituit în 2016 de Organizația Maritimă Internațională (OMI). În conformitate cu principiul „poluatorul plătește”, societatea de transport maritim ar putea, prin intermediul unui acord contractual, să tragă la răspundere entitatea care este direct responsabilă pentru deciziile care afectează intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată de navă pentru costurile de conformare în temeiul prezentului regulament. Această entitate ar fi, în mod normal, entitatea care este responsabilă pentru alegerea combustibilului, a rutei și a vitezei navei.

(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).

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 ar trebui 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 ar trebui 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 ar trebui 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 19
Propunere de regulament
Considerentul 9

Textul propus de Comisie

- (9) Deși instrumente precum tariful carbonului sau obiective privind intensitatea emisiilor de carbon care provin din activități promovează îmbunătățirea eficienței energetice, acestea nu sunt adecvate pentru a realiza o tranziție semnificativă către combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe termen scurt și mediu. Prin urmare, este necesară o abordare specifică în materie de reglementare, dedicată utilizării combustibililor 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 tariful carbonului sau obiective privind intensitatea emisiilor de carbon care provin din activități promovează îmbunătățirea eficienței energetice, acestea nu sunt adecvate pentru a realiza o tranziție semnificativă către combustibilii din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon pe termen scurt și mediu. Prin urmare, este necesară o abordare specifică în materie de reglementare, dedicată utilizării combustibililor marini din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie, cum ar fi energia eoliană sau energia electrică. **Respectiva abordare ar trebui 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 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 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) **Ar trebui 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 ar trebui 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.**

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 22
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 dezvoltarea și utilizarea combustibililor **și tehnologiilor de propulsie** 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.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 stimulente specific pentru combustibilii de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO). 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 RFNBO 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 RFNBO. 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 RFNBO în mixul energetic al combustibililor. Pentru a facilita respectarea cotei minime de RFNBO, ar trebui 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 RFNBO nu sunt livrați în conformitate cu condițiile convenite.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 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.

Amendamentul

(Nu privește versiunea în limba română.)

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 **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 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 ar trebui 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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”.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 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 **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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 armator sau operatorul navei a cerințelor prezentului regulament, cu condiția ca această capacitate insuficientă a rețelei locale să fie atestată în mod corespunzător verificatorilor de către administratorul rețelei.**

Miercuri, 19 octombrie 2022

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

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 ar trebui 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 ar trebui 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 ar trebui 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.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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, în special 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 ar trebui 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

Amendamentul

- (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, verficatorilor și autorităților maritime.

- (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, verficatorilor și autorităților maritime.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 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.

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 **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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 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

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

Amendamentul 40
Propunere de regulament
Considerentul 27 a (nou)

Textul propus de Comisie

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 ar trebui 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.**

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 Consiliului ⁽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, p. 30).

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 ⁽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, p. 30).

Amendamentul 42
Propunere de regulament
Considerentul 31 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(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 ar trebui să acopere și răspunderea și ar trebui să stabilească condiții de compensare financiară în cazurile în care combustibilii nu sunt puși la dispoziție după cum s-a convenit.**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 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 **să fie alocate sectorului maritim și folosite** pentru a promova **decarbonizarea acestuia, inclusiv sprijinul pentru dezvoltarea, producția și introducerea combustibililor alternativi, infrastructura pentru 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 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 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 verificatorilor, adaptarea factorului de penalizare și modalitățile de plată a penalităților. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

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 verificatorilor, adaptarea factorului de penalizare și modalitățile de plată a penalităților. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 47
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, este preferabilă o abordare globală 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** globală 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 legislație^(1a).**

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

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 50
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) **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 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) **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,

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.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 1 – paragraful 1 – partea finală

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 a traficului maritim și evitând denaturarea pieței interne.

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, **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 ultra-periferică aflată sub jurisdicția unui stat membru; și

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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

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 portcontainer 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 portcontainer prevăzută în prezentul regulament.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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 scutirile să intre în vigoare, statele membre le notifică Comisiei, care le publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Nicio astfel de scutire nu se aplică după 31 decembrie 2029.

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 61**Propunere de regulament****Articolul 2 – alineatul 2 c (nou)***Textul propus de Comisie**Amendamentul*

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 scutirile să intre în vigoare, statele membre le notifică Comisiei, care le publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Nicio astfel de scutire nu se aplică după 31 decembrie 2029. Nimic nu împiedică statele membre, regiunile și teritoriile lor să decidă să nu aplice această scutire sau să pună capăt înainte de 31 decembrie 2029 oricărei scutiri pe care au acordat-o.

Amendamentul 62**Propunere de regulament****Articolul 2 – alineatul 2 d (nou)***Textul propus de Comisie**Amendamentul*

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 scutirile să intre în vigoare, statele membre le notifică Comisiei, care le publică în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Nicio astfel de scutire nu se aplică după 31 decembrie 2029.

Amendamentul 63**Propunere de regulament****Articolul 2 – alineatul 2 e (nou)***Textul propus de Comisie**Amendamentul*

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.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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** regenerabilă produsă la bord sau energie electrică de la mal;

Amendamentul

- (h) „surse alternative de energie” înseamnă energie regenerabilă 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

- (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, 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.**

Miercuri, 19 octombrie 2022

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;

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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

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 **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

Amendamentul

— -13 % de la 1 ianuarie 2035;

— - 20 % de la 1 ianuarie 2035;

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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.]

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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

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 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.**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 de origine nebiologică produși din surse regenerabile

1. Statele membre iau măsurile necesare, dacă este necesar pe baza mecanismului de schimb de credite înființat prin Directiva XXXX [Directiva privind energia din surse regenerabile], pentru a asigura furnizarea de combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (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 RFNBO.

3. Începând cu 1 ianuarie 2030, cel puțin 2 % din energia medie anuală utilizată la bordul unei nave trebuie să fie obținută din RFNBO, care respectă 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).

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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 RFNBO sau
- are loc o reducere substanțială a costurilor și sunt disponibili într-o zonă geografică vastă RFNBO și este necesară creșterea nivelului subcotelor 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

Amendamentul

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.

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

Amendamentul

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

(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;**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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.**

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 88

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 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 (e).

Amendamentul

eliminat

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 respecta 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

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;

(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, **precum și în anexele I și III;**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 cuprinde totodată:

- (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 alternative 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.**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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** 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”, 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 măsurărilor directe ale emisiilor.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Amendamentul 101
Propunere de regulament
Articolul 9 a (nou)

*Textul propus de Comisie**Amendamentul***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

*Textul propus de Comisie**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.

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

Miercuri, 19 octombrie 2022

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, verficatorul 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, verficatorul 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 **enumerate 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 complete și consecvente.

Amendamentul

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

Amendamentul 106**Propunere de regulament****Articolul 12 – alineatul 1***Textul propus de Comisie*

1. Verficatorul 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, verficatorul efectuează analize suplimentare.

Amendamentul

1. Verficatorul 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 **care ar putea submina realizarea obiectivelor prezentului regulament**, verficatorul efectuează analize suplimentare.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 comunică periodic Comisiei 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 verificatorul:

- (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 alocă 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, verificatorul nu depinde substanțial de o singură companie pentru a-și asigura veniturile.

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 110**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 **și prin stabilirea altor norme care să asigure independența și imparțialitatea 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 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 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 combustibili, electricitate, energie eoliană și solară.**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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

2. **Societățile** înregistrează informațiile și datele enumerate la alineatul (1), **la timp și** într-un mod transparent, **și le compilează anual, pentru a permite** verficatorului 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.**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 120
Propunere de regulament
Articolul 16 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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 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

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.

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 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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, pentru perioada de raportare, un excedent de conformitate în ceea ce privește intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră sau cota de RFNBO, așa cum acestea sunt menționate la articolul 4 alineatul (2) și, respectiv, la articolul 4a alineatul (3), 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. 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 nave nu poate fi inclus în mai multe grupuri în aceeași perioadă de raportare.

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 multe nave, care sunt verificate de același verficator, 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. **Verficatorul** 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 verficator**, 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, astfel cum sunt menționate la articolul 4 alineatul (2) și, respectiv, la articolul 4a alineatul (3).**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 SAEM 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 SAEM.**

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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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.**

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 bănceri 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 bănceri sau a unor porturi de racordare la rețeaua de energie electrică în porturi **sau adaptarea supras-structurii, 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 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 **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 verficator 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** verficator 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).

Miercuri, 19 octombrie 2022

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, înainte 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 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, înainte 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 realizarea obiectivelor globale și sectoriale ale Uniunii pentru climă, astfel cum sunt definite în Legea europeană a climei, și la realizarea obiectivelor Uniunii pentru energia din surse regenerabile și eficiența energetică. Raportul evaluează, de asemenea, 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 întreprinderilor. 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);**
- **creșterea ponderii energiei utilizate de nave în călătoriile către și dinspre țări terțe menționate la articolul 2 litera (c);**

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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 din punct de vedere 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 armatorilor, operatorilor, porturilor și verificatorilor 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

Amendamentul 150
Propunere de regulament
Anexa I – ecuația 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

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

MULT_i	Factor de multiplicare aplicat RFNBO
-------------------------	---

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 adresa http://www.helcom.fi.
---------	--

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 $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ din numărătorul ecuației (1) este stabilit la valoarea zero.

Amendamentul

În sensul prezentului regulament, termenul $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ 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.

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Amendamentul 156

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 5

Textul propus de Comisie	Amendamentul
Masa de combustibil [<i>M</i> _{<i>i</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 [<i>M</i> _{<i>i</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. <i>Masa ajustată de combustibil</i> [<i>M</i>_{<i>iA</i>}] <i>poate fi utilizată în locul masei de combustibil</i> [<i>M</i>_{<i>i</i>}] <i>pentru o navă care are clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă. Masa ajustată</i> [<i>M</i>_{<i>iA</i>}] <i>este definită în anexa Va.</i>

Amendamentul 157

Propunere de regulament

Anexa I – paragraful 12

Textul propus de Comisie	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 CO ₂ echivalent, încercările în laborator , în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului.	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 CO ₂ 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 regulament Valori certificate prin încercări în laborator sau măsurători directe ale emisiilor

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Clasa de combustibil	WtT („de la sondă la rezervor”)	TtW („de la rezervor la siaj”)
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	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.
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 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 directe ale emisiilor	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 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 în Directiva RED II sau măsurători directe ale emisiilor	Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament Valori certificate prin măsurători directe ale emisiilor

Miercuri, 19 octombrie 2022

Clasa de combustibil	WtT („de la sondă la rezervor”)	TtW („de la rezervor la sîaj”)
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 sau măsurători directe ale emisiilor	Pentru factorii de emisie, pot fi utilizate valorile implicite prevăzute în tabelul 1 din prezentul regulament Valori certificate prin măsurători directe ale emisiilor

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 Principalele produse/deșeuri/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

Miercuri, 19 oktombrie 2022

Amendamentul

Biometan lichefiat Principalele produse/deșeuri/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	0,00011	3,1
			GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
			GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2
			LBSI				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 combustibilului ⁽³³⁾.

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

Amendamentul

Coloana 4 include valorile emisiilor de CO₂ echivalent exprimate în [gCO₂ echivalent/MJ]. Pentru combustibilii fosili se utilizează valorile implicite specificate în tabel **dacă nu pot fi furnizate valori reale prin certificare sau prin măsurători directe ale emisiilor**. 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 combustibilului ⁽³³⁾.

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

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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/M] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i \right]$
---	---

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

Miercuri, 19 oktombrie 2022

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/M] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times \left[\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i \right]$
---	--

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] =	$(\% \text{ RFNBO}_{\text{cota}} - \% \text{ RFNBO}_{\text{real}})$
----------------------	---

Unde:

BC_RFNBO	Bilanțul de conformitate în ceea ce privește RFNBO _{cota} , în conformitate cu articolul 4a alineatul (3)
% RFNBO _{cota}	RFNBO _{cota} din cantitatea medie de energie utilizată la bordul unei nave în conformitate cu articolul 4a alineatul (3) din prezentul regulament
% RFNBO _{real}	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)

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*

Miercuri, 19 oktombrie 2022

ANEXA V

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

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

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

Penalitatea de remediere (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{BC_RFNBO}) \times Dp \times 3$
------------------------------------	---

Unde:

Penalitatea de remediere	în EUR
$\text{abs}(\text{BC_RFNBO})$	Este valoarea absolută a bilanțului de conformitate pentru RFNBO
Dp	Diferența de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili compatibili cu instalația navelor

Amendamentul 164

Propunere de regulament

Anexa Va (nouă)

Textul propus de Comisie

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 [Mj A]

Masa ajustată a combustibilului [Mi 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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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 $M_i \text{ total}$ reprezintă masa totală a combustibilului i , $M_i \text{ additional due to ice class}$, 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 $M_i \text{ additional due to ice conditions}$, 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 $E_{\text{additional due to ice class}}$ 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 $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ 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

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

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

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

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.

Miercuri, 19 octombrie 2022

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:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n_{\text{fuel}}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}, \quad (\text{Ax.9})$$

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:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

unde $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$ 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, $M_{i, \text{voyages from MS}}$ 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 $M_{i, \text{voyages to MS}}$ 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 $E_{\text{ice conditions}}$ poate fi calculată în același mod.

Energia ajustată consumată în condiții de gheață se calculează utilizând

1)

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

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

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

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

unde $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$ reprezintă distanța cumulată parcursă atunci când se navighează în condiții de gheață între porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, $D_{\text{voyages from MS}}$ distanța cumulată parcursă 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 cumulată parcursă 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:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

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