UE

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

H O T Ă R Â R E nr. _____

din _____ _____2026

Chișinău

Cu privire la aprobarea Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim

În temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art.412), cu modificările ulterioare, art. 6 lit. a), art.12 lit. c) și art. 20 din Legea nr. 74/2024 privind acțiunile climatice (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2024, nr.209-212, art.293) cu modificările ulterioare, și al Codului navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2001, nr.1-4, art.2), cu modificările ulterioare, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim (se anexează).
2. Agenția Navală a Republicii Moldova va prezenta anual Agenției de Mediu lista navelor cu dreptul de a naviga sub pavilionul Republicii Moldova care intră sub incidența Regulamentului aprobat prin prezenta hotărâre și va asigura coordonarea schimbului de date necesar implementării acestuia.
3. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și potrivit competențelor cu Ministerul Mediului.
4. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea unei luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția punctelor pct. 3.2–3.3, 8.40, 14–20, 25, 32, 34, 53, 55.4, 62, 69.2, 70, 74–76, 80, 82–110, 117, 119, 121, 123 și 126 se aplică din data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană ori de la o dată anterioară stabilită printr-un acord internațional sau alt act juridic obligatoriu pentru Republica Moldova. Până la acel moment se aplică dispozițiile privind pregătirea instituțională, desemnarea autorităților competente, elaborarea procedurilor, instruirea și interoperabilitatea sistemelor, în măsura în care acestea nu presupun statutul de stat membru.

PRIM – MINISTRU **Vasile TOFAN**

Contrasemnează:
Viceprim-ministru, ministerul
infrastructurii și dezvoltării regionale **Vladimir BOLEA**

Ministrul Mediului **Gheorghe HAJDER**

Aprobat prin

Hotărârea Guvernului nr.___/2026

Regulamentul
privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim

Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim transpune Regulamentul (UE) 2023/1805 din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, publicat în JO L 234, 22.9.2023.

CAPITOLUL I. DISPOZIȚII GENERALE

1. Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim (în continuare - *Regulament*) stabilește norme privind:

1.1. 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 Republicii Moldova; și

1.2. o obligație de a utiliza surse de alimentare cu energie electrică de la mal (OPS) sau tehnologii cu emisii zero în porturile aflate sub jurisdicția Republicii Moldova.

2. Scopul Regulamentului este de a spori utilizarea consecventă a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie în transportul maritim în Republica Moldova, în conformitate cu obiectivul de a atinge neutralitatea climatică la nivelul Republicii Moldova cel târziu până în 2050, asigurând în același timp buna funcționare a transportului maritim, creând certitudine în materie de reglementare pentru utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a tehnologiilor durabile și evitând denaturările pe piața din Republica Moldova.

3. Prezentul regulament se aplică tuturor navelor care depășesc un tonaj brut de 5 000 de tone și care transportă pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale, indiferent de pavilionul lor, în ceea ce privește:

3.1. energia utilizată pe durata staționării lor într-un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova;

3.2. întreaga energie utilizată pentru călătoriile dintre un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova și un alt port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova sau a unui stat membru al Uniunii Europene;

3.3. o jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre sau către un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova, în cazul în care celălalt port de escală se află sub jurisdicția unei țări terțe. Aplicarea acestei reguli în raport cu statele membre ale Uniunii Europene se realizează de la data la care Republica Moldova participă la regimul FuelEU Maritime în condițiile prevăzute la pct. 4 din hotărâre.

4. Lista porturilor învecinate de transbordare a containerelor este stabilită de Comisia Europeană. Un port este încadrat ca port învecinat de transbordare a containerelor în cazul în care ponderea transbordării de containere, măsurată în unități echivalente de 20 de picioare, depășește 65 % din traficul total de containere din portul respectiv în cursul celei mai recente perioade de 12

luni pentru care sunt disponibile date relevante și în cazul în care portul respectiv este situat în afara Uniunii Europene, dar la mai puțin de 300 de mile marine de un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al Uniunii Europene.

5. 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.

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

7. Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor deținute sau exploatate de un guvern și utilizate doar în scopuri necomerciale.

8. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

8.1. *emisii de gaze cu efect de seră* sau „emisii GES" înseamnă eliberarea de dioxid de carbon (CO_2), de metan (CH_4) și de protoxid de azot (N_2O) în atmosferă;

8.2. *biocombustibili* înseamnă combustibil lichid pentru transporturi, produs din biomasă, astfel cum este definit în art.3 al Legii Nr. 10 din 26-02-2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile;

8.3. *biogaz* înseamnă combustibili gazoși produși din biomasă, astfel cum este definit în art.3 al Legii Nr. 10 din 26-02-2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile;

8.4. *combustibili pe bază de carbon reciclat* înseamnă combustibili pe bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți la pct.2.5 din Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53/2025;

8.5. *combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO)* înseamnă combustibili de origine nebiologică lichizi și gazoși astfel cum sunt definiți la pct.2.7 al Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025;

8.6. *culturi alimentare și furajere* înseamnă culturi de plante bogate în amidon, de plante zaharoase sau de plante oleaginoase, astfel cum sunt definite în art.3 al Legii Nr. 10 din 26.02.2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile;

8.7. *tehnologie cu emisii zero* înseamnă o tehnologie care nu implică, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, eliberarea următoarelor GES și poluanți atmosferici în atmosferă de către nave: dioxid de carbon (CO_2), metan (CH_4), protoxid de azot (N_2O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie;

8.8. *surse alternative de energie* înseamnă energie regenerabilă produsă la bord sau energie electrică din OPS;

8.9. *propulsie asistată de vânt* înseamnă propulsia, parțială sau totală, a unei nave cu energie eoliană, exploatată cu ajutorul sistemelor de propulsie asistate de vânt, cum ar fi, printre altele, vele cu rotor, zmeie, vele dure sau rigide, vele moi, aripi de aspirație sau turbine;

8.10. *port de escală* - astfel cum este definit la pct.6.26 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 544/2024;

8.11. *călătorie* - astfel cum este definită la art.4 al Legii nr. 74/2024 privind acțiunile climatice;

8.12. *regiune ultraperiferică* înseamnă teritoriul menționat la articolul 349 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene;

8.13. *companie* înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care a fost de acord să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management (Codul ISM, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 76/2020) pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării;

8.14. *tonaj brut (GT)* astfel cum este definită la pct.6.28 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin HG 544 din 24.07.2024;

8.15. *navă la dană* – astfel cum este definită la pct.6.19 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 544/2024;

8.16. *navă ancorată* înseamnă o navă la dană care nu este amarată la cheu;

8.17. consum de energie la bord înseamnă cantitatea de energie, exprimată în megajouli (MJ), utilizată de o navă pentru propulsie și pentru operarea oricărui echipament de la bord, pe mare sau la dană;

8.18. *metoda „de la sondă la siaj”* înseamnă o metodă de calculare a emisiilor care ia în considerare impactul asupra GES al producției, transportului, distribuției și utilizării energiei la bord, inclusiv în timpul arderii;

8.19. *intensitatea GES generate de energia utilizată la bord* înseamnă cantitatea de emisii de GES exprimată în grame de CO_2 echivalent, stabilită pe baza metodei „de la sondă la siaj”, pe MJ de energie utilizată la bord;

8.20. *factor de emisie* - astfel cum este definită la pct.6.13 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 544/2024;

8.21. *clasă de gheață* - astfel cum este definită la pct.6.5 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 544/2024;

8.22. *marginea gheții* înseamnă delimitarea în orice moment între marea liberă și gheața marină de orice tip, fixă sau în derivă, astfel cum se prevede la punctul 4.4.8 din Nomenclatorul privind gheața marină al Organizației Meteorologice Mondiale, martie 2014;

8.23. *navigare în condiții de gheață* înseamnă navigarea unei nave cu clasă de gheață într-o zonă maritimă situată în interiorul marginii gheții;

8.24. *surse de alimentare cu energie electrică de la mal (OPS*) înseamnă sistemul de alimentare cu energie electrică a navelor la dană, la joasă sau înaltă tensiune, cu curent alternativ sau continuu, inclusiv a instalațiilor de pe navă și din port, atunci când acesta alimentează direct tabloul principal de distribuție al navei pentru alimentarea cu energie electrică a spațiilor de cazare, pentru acoperirea volumului de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;

8.25. *necesarul de energie electrică la dană* înseamnă necesarul de energie electrică al unei nave la dană pentru a satisface toate necesitățile de energie pe bază de energie electrică de la bord;

8.26. *necesarul total de energie electrică stabilit al navei la dană* înseamnă cea mai mare valoare, exprimată în kilowați, a necesarului total de energie electrică al unei nave la dană, inclusiv pentru spațiile de cazare și pentru manipularea încărcăturilor;

8.27. *verificator* – astfel cum este definit în art.4 al Legii nr. 74/2024 privind acțiunile climatice;

8.28. *document de conformitate FuelEU* înseamnă un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator și care confirmă că nava respectivă a respectat dispozițiile din prezentul regulament pentru o anumită perioadă de raportare;

8.29. *navă de pasageri* – navă, astfel cum este definită în art.3, pct.19 al Legii Nr. 136/2025 privind normele și standardele de siguranță pentru navele de pasageri;

8.30. *navă de croazieră* înseamnă o navă de pasageri care nu are punte de marfă și este proiectată exclusiv pentru transportul comercial de pasageri în spații de cazare peste noapte, pe parcursul unei călătorii pe mare;

8.31. *navă portcontainer* înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;

8.32. *escală în port neconformă* înseamnă o escală în port în cursul căreia nava nu îndeplinește cerința prevăzută la pct.23 al prezentului regulament și căreia nu i se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la pct.27 al prezentului regulament;

8.33. *filiera cel mai puțin favorabilă* înseamnă filiera de producție cu cea mai mare intensitate de emisii de carbon utilizată pentru oricare tip de combustibil;

8.34. *CO_2 echivalent* înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO_2, CH_4 și N_2O pe baza potențialului de încălzire globală al acestora, prin conversia cantităților de CH_4 și N_2O în cantitatea echivalentă de CO_2 cu același potențial de încălzire globală;

8.35. *bilanț de conformitate* înseamnă măsura conformității în sens pozitiv sau negativ a unei nave în raport cu limitele intensității medii anuale a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave sau cu obiectivul secundar pentru RFNBO, calculată în conformitate cu Anexa 4, partea A;

8.36. *excedent de conformitate* înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare pozitivă;

8.37. *deficit de conformitate* înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare negativă;

8.38. *bilanțul total de conformitate al grupării* înseamnă suma bilanțurilor de conformitate ale tuturor navelor incluse în grupare;

8.39. *organ de administrare al portului* – astfel cum este definit la pct.7 al Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024;

8.40. *stat de administrare* înseamnă statul determinat prin raportare la o companie în sensul prezentului regulament; atunci când Republica Moldova este statul de administrare, Agenția Navală a Republicii Moldova exercită atribuțiile autorității competente, dacă prezentul regulament nu prevede altfel;

8.41. *perioadă de raportare* înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului în care sunt monitorizate și înregistrate informațiile menționate în prezentul regulament, în care datele pentru călătoriile care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți sunt contabilizate în anul calendaristic în cauză;

8.42. *perioadă de verificare* înseamnă anul calendaristic imediat următor perioadei de raportare.

Capitolul II. Cerințe privind energia utilizată la bord de către nave
Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave

9. Intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave în cursul unei perioade de raportare nu poate depăși limita stabilită la pct.10 al prezentului regulament.

10.Limita menționată la pct.9 al prezentului regulament se calculează scăzând din valoarea de referință de 91,16 grame de CO_2 echivalent per MJ următorul procentaj:

- 2 % de la 1 ianuarie 2027;
- 6 % de la 1 ianuarie 2030;
-14,5 % de la 1 ianuarie 2035;
-31 % de la 1 ianuarie 2040;
-62 % de la 1 ianuarie 2045;
-80 % începând cu 1 ianuarie 2050.

11. Intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul unei nave se calculează ca fiind cantitatea de emisii de GES per unitate de energie, în conformitate cu metodologia prevăzută în Anexa 1 la prezentul regulament.

12. Anexa nr. 2 prevede includerea factorilor de emisie „de la sondă la siaj" pentru surse noi de energie sau adaptarea factorilor existenți la evoluția standardelor internaționale și a acquis-ului Uniunii Europene, pe baza celor mai fiabile date științifice și tehnice disponibile.

Capitolul III. Utilizarea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile

13. Pentru calcularea intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, de la 1 ianuarie 2027 până la 31 decembrie 2033 se poate utiliza un multiplicator de „2" în scopul recompensării navei pentru utilizarea RFNBO. Metodologia pentru acest calcul este stabilită în Anexa nr.1 a prezentului regulament.

14. În scopul aplicării pct. 15-22, se utilizează ponderea RFNBO în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor, monitorizată, calculată și publicată de Comisia Europeană. Agenția Navală a Republicii Moldova și Agenția de Mediu asigură, potrivit competențelor, furnizarea și verificarea datelor naționale necesare după integrarea Republicii Moldova în mecanismul FuelEU.

15. În cazul în care ponderea RFNBO menționată la pct. 14 este mai mică de 1 % pentru perioada de raportare 2031, se aplică, un obiectiv secundar de 2 % pentru ponderea unor astfel de combustibili în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor începând cu 1 ianuarie 2034.

16. Prevederile pct.15 al prezentului regulament nu se aplică în cazul în care rezultatele monitorizării prevăzute la pct.14 al prezentului regulament care sunt disponibile înainte de 1 ianuarie 2033 demonstrează că ponderea menționată la pct.14 este mai mare de 2%.

17. Obiectivul secundar prevăzut la pct. 15 nu se aplică atunci când se constată insuficiența capacității de producție și a disponibilității RFNBO pentru sectorul maritim, distribuția geografică inegală sau un preț prea ridicat al combustibililor respectivi.

18. Pentru evaluarea prevăzută la pct. 17 și pentru calcularea factorului diferenței de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili compatibili cu instalațiile navelor se aplică criteriile și metodologia stabilite . Până la aplicarea directă a actelor respective, Guvernul va aproba norme naționale echivalente, fără a modifica nivelul de cerință stabilit de acquis-ul Uniunii Europene.

19. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale inițiază, după caz, actualizarea prezentului regulament pentru a asigura menținerea concordanței cu acestea.

19.1. actualizarea elementelor suplimentare relevante pentru evaluarea prevăzută la pct. 17;

19.2. reflectarea cazurilor în care obiectivul secundar menționat la pct. 15 nu se aplică, potrivit rezultatelor monitorizării și evaluării efectuate la nivelul Uniunii Europene.

20. În cazul în care obiectivul secundar menționat la pct. 15 devine aplicabil, verificarea și calculul, mecanismele de flexibilitate și penalitățile FuelEU aferente se aplică în conformitate cu actele aplicabile în Republica Moldova potrivit statutului său în raport cu Uniunea Europeană.

20.1. verificarea și calculul aferent obiectivului secundar RFNBO;

20.2. aplicarea mecanismelor de flexibilitate prevăzute la pct. 86-97;

20.3. calcularea și aplicarea plăților de conformare FuelEU aferente, în condițiile pct. 104-114 și ale anexei nr. 4.

21. În cazul în care este aplicabil, obiectivul secundar menționat la pct.15 al prezentului regulament, nu se aplică unei nave care demonstrează că aceeași pondere în cadrul energiei utilizate anual la bord este întrunită de alți combustibili care asigură reduceri echivalente ale emisiilor de GES și sunt certificați în temeiul pct.45-50 din prezentul regulament, cu excepția biocombustibililor menționați în Secțiunea a 2-a, Anexa nr. 2 la Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.53/2025.

22. Prevederile pct.13-21 ale prezentului regulament nu se aplică cotei de energie utilizate anual de către nave prin intermediul OPS.

Capitolul IV. Cerințe suplimentare privind consumul de energie cu emisii zero la dană

23. Începând cu 1 ianuarie 2030, navele amarate la cheu într-un port de escală care intră sub incidența Capitolului 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi se racordează la OPS și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană.

24. Începând cu 1 ianuarie 2035, navele amarate la cheu într-un port de escală care nu intră sub incidența Capitolului 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și care se află sub jurisdicția Republicii Moldova, iar cheul este echipat cu OPS disponibile se racordează la OPS respective și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană.

25. De la 1 ianuarie 2030 și până la 31 decembrie 2034 și după consultarea părților interesate relevante, inclusiv, după caz, a organului de administrare al portului, Republica Moldova poate decide, ca navele amarate la cheu într-un port de escală aflat sub jurisdicția sa, care nu intră sub incidența Capitolului 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi sau în anumite părți ale unui astfel de port să se racordeze la OPS și să le utilizeze pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană. Republica Moldova notifică Comisiei decizia sa de impunere a unei astfel de cerințe cu un an înainte de aplicarea acesteia. O astfel de decizie trebuie să se aplice de la începutul perioadei de raportare.

26. Punctele 23-25 se aplică:

26.1. navelor portcontainer;

26.2. navelor de pasageri.

27. Punctele 23-25 ale prezentului regulament nu se aplică navelor care:

27.1. sunt amarate la cheu pentru mai puțin de două ore, perioadă calculată pe baza orei de sosire și a orei de plecare, monitorizate și înregistrate în conformitate cu pct.66-69 ale prezentului regulament;

27.2. utilizează tehnologii cu emisii zero care respectă cerințele generale pentru astfel de tehnologii prevăzute în Anexa nr.3 a prezentului regulament și sunt enumerate și specificate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu pct.28 și pct.29, pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană, în timp ce sunt amarate la cheu;

27.3. din cauza unor circumstanțe neprevăzute independente de controlul navei, trebuie să efectueze o escală neprogramată în port, care nu este efectuată în mod sistematic, din motive de siguranță sau de salvare de vieți omenești pe mare, altele decât cele deja excluse în temeiul pct.8.10 al prezentului regulament;

27.4. nu pot să se racordeze la OPS din cauza indisponibilității punctelor de racordare într-un port;

27.5. nu pot să se racordeze la OPS deoarece, în mod excepțional, stabilitatea rețelei electrice este pusă în pericol din cauză că energia electrică disponibilă la mal este insuficientă pentru a satisface necesarul de energie electrică al navei la dană;

27.6. nu pot să se racordeze la OPS deoarece instalația terestră din port nu este compatibilă cu echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord, cu condiția ca instalația prevăzută la bordul navei pentru alimentarea cu energie electrică de la mal să fie certificată în conformitate cu specificațiile tehnice din Anexa nr. 2 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

27.7. pentru o perioadă limitată, sunt nevoite să utilizeze generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu ori din alte motive de forță majoră;

27.8. deși rămân racordate la OPS, pentru o perioadă limitată la strictul necesar, necesită utilizarea generării de energie la bord pentru teste de întreținere sau pentru teste de funcționare efectuate la cererea unui inspector al unei autorități competente sau a reprezentantului unei organizații recunoscute care efectuează un control sau o inspecție.

28. Anexa nr. 3 prevede tipurile de tehnologii, precum și cerințele generale privind exploatarea lor, astfel încât acestea să fie considerate tehnologii cu emisii zero, prin care sunt adăugate alte tehnologii cu emisii zero în sensul pct. 8.7.

29. Criteriile detaliate de acceptare, inclusiv limitele sistemului și cerințele de certificare pentru tehnologiile cu emisii zero, se aplică în conformitate cu actele normative în vigoare. Până la aplicarea directă a actelor respective, Guvernul poate aproba norme naționale echivalente, fără diminuarea nivelului de cerință prevăzut de acquis-ul Uniunii Europene.

30. Înainte de intrarea în porturile aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, navele informează în prealabil Agenția Navală a Republicii Moldova sau orice entitate autorizată în mod corespunzător cu privire la intenția lor de a se racorda la OPS ori de a utiliza o tehnologie cu emisii zero în aplicarea pct. 27.2. Navele care intenționează să se racordeze la OPS indică, de asemenea, cantitatea de energie de care se așteaptă să aibă nevoie în timpul escalei în port.

31. La primirea informațiilor prevăzute la pct. 30, Agenția Navală a Republicii Moldova sau entitatea autorizată în mod corespunzător confirmă navei dacă racordarea la OPS este disponibilă.

32. Agenția Navală a Republicii Moldova ca autoritate competentă a portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător, în urma consultării administrației portuare, după caz, stabilește și înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU următoarele informații:

32.1. aplicarea unei excepții prevăzute la pct. 27;

32.2. nerespectarea de către o navă a cerințelor prevăzute la pct. 23-25, atunci când nu se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la pct. 27.

33. Începând cu 1 ianuarie 2035, în porturile care intră sub incidența cerințelor de la Capitolul 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, excepțiile prevăzute la pct.27.4, pct.27.5, pct.27.6, nu se pot aplica decât unui număr maxim de escale în port care corespunde unui procent de 10 % din numărul total de escale în port ale unei nave care au avut loc pe parcursul unei perioade de raportare, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, după caz, sau unui număr maxim de 10 escale în port în cursul perioadei de raportare relevante, luându-se în considerare valoarea cea mai mică. O escală în port nu este luată în considerare în scopul respectării prezentei dispoziții în cazul în care compania demonstrează, pe baza schimbului de informații prevăzut la pct.30, pct.31, pct.32 ale prezentului regulament, că nu ar fi putut ști, în mod rezonabil, că nava nu va putea fi racordată la OPS din oricare dintre motivele menționate la pct.27.4, pct.27.5, pct.27.6 ale prezentului regulament.

34. Agenția Navală a Republicii Moldova, în urma consultării administrației portuare și, după caz, a Agenției de Mediu, poate propune aplicarea, într-un port sau în anumite părți ale unui port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova, pentru navele portcontainer ori navele de pasageri ancorate, a aceloraşi obligații ca pentru navele amarate la cheu. De la data participării Republicii Moldova la mecanismul FuelEU, decizia se notifică Comisiei Europene cu cel puțin un an înainte de aplicare și produce efecte de la începutul perioadei de raportare.

Capitolul V. Principii comune și certificare

Principii comune de monitorizare și raportare

35. În conformitate cu prevederile pct.39-50 ale prezentului regulament, companiile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, datele relevante în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către companii se efectuează în toate porturile aflate sub jurisdicția Republicii Moldova și pentru oricare din călătoriile menționate la pct.3 a prezentului regulament.

36. Monitorizarea și raportarea trebuie să aibă un caracter complet și vizează energia utilizată la bordul navelor în orice moment, indiferent dacă acestea se află pe mare sau la dană. Companiile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare.

37. Monitorizarea și raportarea trebuie să fie coerente și comparabile în timp. În acest scop, companiile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator. Companiile creează condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor care urmează a fi monitorizate și raportate.

38. Companiile obțin, analizează și stochează pentru o perioadă de cel puțin cinci ani toate datele și documentația de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie, documentele privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu Anexa nr. 1 a prezentului regulament și datele de activitate, precum și orice alte informații necesare pentru verificarea conformității cu prezentul regulament, în mod transparent și exact, pe suport de hârtie sau în format electronic, astfel încât verificatorul să poată determina intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul navelor.

Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și raportare prevăzute la pct.39-50 din prezentul regulament, se utilizează, după caz, informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 544/2024.

Capitolul VI. Planul de monitorizare

39. În cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament, companiile transmit verificatorului un plan de monitorizare fără întârzieri nejustificate și, pentru navele care intră pentru prima dată în domeniul de aplicare după data aplicării prezentului regulament, în termen de cel mult două luni de la prima escală într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova. Planurile întocmite anterior potrivit cadrului FuelEU al Uniunii Europene sunt recunoscute în măsura în care corespund cerințelor prezentului regulament.

40. Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă și conține cel puțin următoarele elemente:

40.1. identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare al navei alocat de Organizația Maritimă Internațională (OMI), portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;

40.2. denumirea și adresa companiei, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;

40.3. o descriere a sistemelor de conversie a energiei instalate la bord și a puterii instalate aferente, exprimată în megawați (MW);

40.4. pentru navele menționate la pct.26.2, o descriere a standardelor și a caracteristicilor echipamentelor care permit racordarea la OPS sau la o tehnologie cu emisii zero;

40.5. valoarea necesarului total de energie electrică stabilit al navei la dană, astfel cum este prevăzut în bilanțul energetic sau studiul privind sarcina electrică utilizat pentru a demonstra conformitatea cu regulile 40 și 41 din capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), astfel cum a fost aprobat de administrația statului de pavilion sau de o organizație recunoscută, astfel cum este definită în Codul OMI pentru organizații recunoscute adoptat prin Rezoluțiile MEPC.237(65) și MSC.349(92). În cazul în care o navă nu este în măsură să furnizeze referința respectivă, valoarea luată în considerare reprezintă 25 % din totalul puterilor maxime continue ale motoarelor principale ale navei, astfel cum se specifică în certificatul EIAPP eliberat în aplicarea Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) sau, dacă motoarele nu sunt obligate să dețină un certificat EIAPP, pe plăcuța indicatoare a motoarelor;

40.6. o descriere a surselor de energie care urmează să fie utilizate la bord în timpul navigării și la dană pentru a respecta cerințele prevăzute la pct.10-12 și la pct.23-34 ale prezentului regulament;

40.7. o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, precum și a energiei furnizate din surse alternative de energie sau de o tehnologie cu emisii zero;

40.8. o descriere a procedurilor de monitorizare și raportare a factorilor de emisie „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj” a energiei care urmează să fie utilizată la bord, în conformitate cu metodele specificate la pct.45-50 și în Anexa nr.1 și Anexa nr. 2 ale prezentului regulament;

40.9. o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea exhaustivității listei călătoriilor;

40.10. o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire și a timpului petrecut la dană;

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

40.12. o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție care pot fi utilizate pentru completarea datelor lipsă sau pentru identificarea și corectarea erorilor de date;

40.13. o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor;

40.14. în cazul în care compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în Anexa nr. 4 a prezentului regulament, informații privind clasa de gheață a navei;

40.15. în cazul în care compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în Anexa 4 a prezentului regulament, informații privind clasa de gheață a navei și o descriere a unei proceduri verificabile pentru monitorizarea distanței parcurse pentru întreaga călătorie, precum și a distanței parcurse atunci când navighează în condiții de gheață, a datei, orei și poziției la intrarea și ieșirea din condiții de gheață și a consumului de combustibil atunci când navighează în condiții de gheață;

40.16. pentru o navă echipată cu propulsie asistată de vânt, o descriere a echipamentelor de propulsie eoliană instalate la bord și valorile $P_{vânt}$ și P_{Prop}, astfel cum sunt definite în Anexa 1 a prezentului regulament.

41. Companiile utilizează planuri de monitorizare standardizate, în format electronic, potrivit modelului și regulilor tehnice stabilite. Până la data de la care accesul la baza de date FuelEU este disponibil Republicii Moldova, modelul respectiv se utilizează în format național echivalent.

42. Companiile 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.

43. Companiile modifică planul de monitorizare, fără întârzieri nejustificate, în cazul în care survine oricare dintre următoarele situații:

43.1. schimbare de companie;

43.2. sunt introduse în uz noi sisteme de conversie a energiei, noi tipuri de energie, noi sisteme de racordare la OPS ori noi surse alternative de energie sau noi tehnologii cu emisii zero;

43.3. o schimbare în ceea ce privește disponibilitatea datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea datelor colectate;

43.4. companiile, verificatorii sau Agenția Navală au constatat că datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate sunt incorecte;

43.5. verificatorii au identificat oricare parte a planului de monitorizare ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar verificatorul îi solicită companiei să îl revizuiască în conformitate cu prevederile pct.51 al prezentului regulament;

43.6. companiile, verificatorii sau autoritățile competente au constatat că metodele de prevenire a lacunelor în materie de date și de identificare a erorilor de date nu sunt adecvate pentru a asigura acuratețea, exhaustivitatea și transparența datelor.

44. Companiile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.

Capitolul VII. Certificarea combustibililor și a factorilor de emisie

45. În cazul în care biocombustibilii, biogazul, RFNBO și combustibilii pe bază de carbon reciclat, trebuie luați în considerare în scopurile menționate la pct.10 din prezentul regulament, se aplică următoarele norme:

45.1. se consideră că factorii de emisie ai biocombustibililor și biogazului care nu respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de GES prevăzute în partea III, Secțiunea 1 a Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53/2025 sau care sunt produși din culturi alimentare și furajere sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili;

45.2.se consideră că factorii de emisie ai RFNBO și ai combustibililor pe bază de carbon reciclat care nu respectă pragul de reducere a emisiilor de GES stabilite de Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53/2025, sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili.

46. Se consideră că factorii de emisie ai combustibililor care nu intră sub incidența pct. 45 din prezentul regulament sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru tipul de combustibili în cauză, cu excepția cazului în care au fost certificați în conformitate cu actele juridice ale Uniunii Europene privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, cu stabilirea unui prag de reducere a emisiilor de GES și a unei metodologii asociate de calculare a emisiilor de GES generate de producția de astfel de combustibili.

47. Pe baza documentelor privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu Anexa nr.1 la prezentul regulament, companiile furnizează date exacte, complete și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de durabilitate ale combustibililor care trebuie luați în considerare în scopurile menționate la pct.10 din prezentul regulament, în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.53/2025.

48. Companiile nu se abat de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în Anexa nr. 2 la prezentul regulament pentru combustibilii fosili. Fără a aduce atingere pct.45, companiile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în Anexa nr. 2 la prezentul regulament, cu condiția ca valorile reale să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisia Europeană. Certificarea respectivă se efectuează pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat, în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.53/2025.

49. Companiile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la rezervor la siaj” stabiliți în Anexa nr. 2 a prezentului regulament, cu excepția factorilor de emisie de CO_2 „de la rezervor la siaj” pentru combustibilii fosili, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor.

50. Pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi „de la rezervor la siaj” se utilizează standardele internaționale și referințele de certificare stabilite. Până la aplicarea directă a actelor respective, Guvernul va aproba norme naționale echivalente.

Capitolul VII. Verificare și acreditare
Evaluarea planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat

51. Pentru fiecare navă și în cazul unei schimbări a verificatorului, verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la pct.35-44 ale prezentului regulament. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, compania respectivă își revizuiește planul de monitorizare în consecință, fără amânări nejustificate, și transmite planul revizuit pentru ca verificatorul să facă evaluarea finală înainte de începerea perioadei de raportare. Compania în cauză stabilește de comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizuiri. Calendarul respectiv nu poate depăși, în niciun caz, data la care începe perioada de raportare.

52. Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul prevederilor pct.43.2, pct.43.3, pct.43.4 ale prezentului regulament fac obiectul unei evaluări de către verificator. În urma evaluării respective, verificatorul notifică companiei în cauză dacă modificările respective sunt în conformitate cu cerințele prevăzute la pct.35-44 ale prezentului regulament.

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

Capitolul XI. Obligații generale și principii pentru verificatori

54. Verificatorul este independent de compania sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop și pentru a evita potențialele conflicte de interese, nici verificatorul, nici o altă parte a entității juridice din care acesta face parte nu poate fi o companie, un operator de navă sau proprietarul unei companii. În plus, verificatorul nu poate fi deținut de o companie, de un operator de navă sau de proprietarul unei companii și nici nu poate avea relații cu o companie care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.

55. Verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și al informațiilor referitoare la cantitatea, tipul și factorul de emisie pentru energia utilizată la bordul navelor, în special:

55.1. atribuirea consumului de combustibil și utilizarea unor surse alternative de energie la călătorii și la dană;

55.2. datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurările și calculele aferente;

55.3. selectarea și utilizarea factorilor de emisie;

55.4. utilizarea OPS sau aplicarea oricăreia dintre excepțiile înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu pct.32.1 al prezentului regulament;

55.5. datele solicitate în temeiul pct.47 al prezentului regulament.

56. Evaluarea menționată la pct.55 al prezentului regulament se bazează pe următoarele considerente:

56.1. dacă datele raportate sunt coerente, prin raportare la datele estimate care sunt bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;

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

56.3. dacă colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile și

56.4. dacă evidențele relevante ale navei sunt complete și consecvente.

Capitolul X. Proceduri de verificare și acreditarea verificatorilor

57. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare prin compararea cantității, tipului și factorului de emisie raportate pentru energia utilizată la bordul navelor cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. În cazul în care se constată diferențe semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.

58. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuind toate sursele de date și metodologiile utilizate de compania în cauză.

59. Verificatorul ia în considerare orice metodă eficace de control al riscurilor aplicată de compania în cauză pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.

60. La cererea verificatorului, compania în cauză îi furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite acestuia să își desfășoare activitățile de verificare. În cazul în care este necesar pentru a determina fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și informațiilor raportate, verificatorul efectuează controale în timpul procesului de verificare. În cazul în care există îndoieli, verificatorul poate efectua vizite la fața locului la sediul companiei sau la bordul navei. Compania îi permite verificatorului accesul în sediul companiei sau la navă, pentru a facilita activitățile de verificare.

61. Activitățile de verificare prevăzute de prezentul regulament se desfășoară în conformitate cu cerințele, inclusiv în ceea ce privește competențele verificatorilor, documentele furnizate de companii, evaluarea planului de monitorizare, evaluarea riscurilor, verificarea raportului FuelEU, pragul de semnificație, asigurarea rezonabilă, inexactitățile și neconformitățile, raportul de verificare, recomandările de îmbunătățire, vizitele la fața locului și comunicarea cu autoritățile competente. Până la aplicarea directă a actului Uniunii Europene, aceste cerințe se aplică prin proceduri naționale echivalente aprobate potrivit competențelor.

62. Verificatorii sunt acreditați pentru activitățile de verificare prevăzute de prezentul regulament de către I.P. Centrul Național de Acreditare din Republica Moldova „MOLDAC”, în conformitate cu Legea nr. 235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității. Obligația de notificare către Comisia Europeană a listei verificatorilor acreditați se exercită de la data la care Republica Moldova dobândește drepturile și obligațiile corespunzătoare în cadrul FuelEU.

63. În cazul în care prezentul regulament nu prevede dispoziții specifice referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Legea Nr. 235/2011.

64. Verificatorii au în permanență personal și mijloace suficiente la dispoziție, corespunzătoare dimensiunii flotei pentru care desfășoară activități de verificare în temeiul prezentului regulament. În special, verificatorii dispun întotdeauna de suficientă expertiză, mai ales în domeniul transportului maritim, care să le permită să îndeplinească sarcinile impuse prin prezentul regulament. Aceștia sunt în măsură să repartizeze mijloace și personal la fiecare loc de

desfășurare a activității, atunci când și astfel cum este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor care se impun în temeiul prezentului regulament.

65. În cazul în care Agenția Navală sau Agenția de Mediu identifică neconformitatea activităților desfășurate de un verificator în limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament, informează Centrul Național de Acreditare al Republicii Moldova și îi solicită să ia în considerare informațiile respective în cadrul activităților sale de supraveghere.

Capitolul XI. Înregistrarea, verificarea, raportarea și evaluarea conformității

Monitorizare și raportare

66. Pe baza planului de monitorizare menționat la pct.39-41 ale prezentului regulament și în urma evaluării planului respectiv de către verificator, pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port de escală și pentru fiecare călătorie menționată la pct.3 al prezentului regulament, companiile monitorizează și înregistrează următoarele informații:

66.1. portul de plecare și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și a sosirii, precum și timpul petrecut la dană;

66.2. pentru fiecare navă căreia i se aplică prevederile pct. 23-25, racordarea la OPS și utilizarea acesteia ori aplicarea uneia dintre excepțiile prevăzute la pct. 27, astfel cum este confirmată și înregistrată potrivit pct. 32, după caz;

66.3. cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană și pe mare;

66.4. cantitatea de energie electrică livrată navei prin intermediul OPS;

66.5. pentru fiecare tip de combustibil consumat la dană și pe mare, factorul de emisie „de la sondă la rezervor”, factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului ars și factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului supus efectului de alunecare asociați diferiților consumatori de combustibil de la bord, acoperind toate gazele cu efect de seră relevante;

66.6. cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată la dană și pe mare;

66.7. clasa de gheață a navei, în cazul în care compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa 4 a prezentului regulament;

66.8. clasa de gheață a navei, data, ora și poziția la intrarea și ieșirea din condiții de gheață, cantitatea din fiecare tip de combustibil consumat și distanța parcursă în timpul navigării în condiții de gheață, precum și distanța totală parcursă în timpul tuturor călătoriilor în cursul perioadei de raportare, dacă compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în Anexa 4 a prezentului regulament.

67. Companiile înregistrează la timp și într-un mod transparent informațiile și datele enumerate la pct.66 al prezentului regulament și le compilează anual, pentru a permite verificatorului să verifice conformitatea cu prezentul regulament.

68. Până la data de 31 ianuarie a perioadei de verificare, companiile îi furnizează verificatorului și Agenției Navale un raport specific navei (denumit în continuare „raportul FuelEU”) care conține toate informațiile menționate la pct.66 al prezentului regulament, precum și datele și documentația de monitorizare menționate la pct.38 al prezentului regulament pentru perioada de raportare.

69. În cazul transferului unei nave de la o companie la alta:

69.1. compania care efectuează transferul notifică verificatorului informațiile monitorizate și înregistrate potrivit pct. 66 pentru perioada în care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea navei;

69.2. cât mai aproape posibil de ziua finalizării transferului și nu mai târziu de o lună de la această dată, informațiile menționate la pct.69.1 al prezentului regulament sunt verificate și înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu prevederile pct.70-75 ale prezentului regulament de către verificatorul care a efectuat activitățile de verificare pentru navă în cadrul companiei care efectuează transferul; și

69.3. fără a aduce atingere pct.69.1 și pct.69.2 ale prezentului regulament, compania care are responsabilitatea pentru operarea navei la data de 31 decembrie a perioadei de raportare este responsabilă pentru respectarea de către navă a cerințelor prevăzute la pct.10-12 și pct.23-32 ale prezentului regulament pe întreaga perioadă de raportare în care a avut sau au avut loc transferul sau transferurile multiple

Capitolul XII. Verificare, calcul și controale suplimentare

70. În urma verificării prevăzute la pct.51-61 ale prezentului regulament, verificatorul evaluează calitatea, caracterul complet și acuratețea raportului FuelEU. În acest scop, verificatorul utilizează toate informațiile conținute în baza de date FuelEU, inclusiv informațiile furnizate cu privire la escalele în port în conformitate cu prevederile pct.23-32 ale prezentului regulament.

71. În cazul în care verificatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea verificării menționată la pct.70 al prezentului regulament, că raportul FuelEU nu conține inexactități sau neconformități semnificative, verificatorul notifică companiei în cauză un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU respectă prezentul regulament. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.

72. În cazul în care evaluarea verificării identifică inexactități sau neconformități în raport cu prezentul regulament, verificatorul informează în timp util compania în legătură cu acest lucru. Compania corectează fără întârzieri nejustificate inexactitățile sau neconformitățile pentru a permite finalizarea la timp a procesului de verificare și îi prezintă verificatorului un raport FuelEU modificat și orice alte informații necesare pentru corectarea inexactităților sau neconformităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul precizează dacă raportul FuelEU modificat respectă prezentul regulament. În cazul în care inexactitățile sau neconformitățile comunicate nu au fost corectate și conduc la neconformități semnificative, verificatorul notifică companiei un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU nu respectă prezentul regulament.

73. Pe baza raportului FuelEU care respectă prezentul regulament, verificatorul calculează:

73.1. utilizând metoda specificată în anexa 1, intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul navei în cauză;

73.2. utilizând formula specificată în partea A din Anexa nr. 4 a prezentului regulament, bilanțul de conformitate al navei;

73.3. numărul de escale în port neconforme din perioada de raportare anterioară, inclusiv timpul petrecut la cheu și, după caz, în conformitate cu prevederile pct.32, la ancoraj, pentru fiecare escală în port a navei care nu respectă cerințele prevăzute la pct.23-32 ale prezentului regulament.

73.4. cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave, excluzând energia de la OPS;

73.5. cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave din RFNBO.

74. Până la data de 31 martie a perioadei de verificare, verificatorul notifică companiei informațiile menționate la pct.73 și înregistrează în baza de date FuelEU raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, raportul de verificare și informațiile menționate la pct.73 al prezentului regulament.

75. Toate informațiile înregistrate în baza de date FuelEU sunt accesibile statului de administrare, în condițiile drepturilor de acces prevăzute de cadrul FuelEU aplicabil.

76. Agenția Navală a Republicii Moldova, în calitate de autoritate competentă a statului de administrare atunci când Republica Moldova are această calitate, poate efectua, în orice moment, în ceea ce privește o companie, pentru oricare dintre navele sale și în legătură cu cele două perioade de raportare anterioare, controale suplimentare cu privire la oricare dintre următoarele elemente:

76.1. raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, stabilit în conformitate cu pct. 66-75;

76.2. raportul de verificare întocmit în conformitate cu pct.70-75 al prezentului regulament;

76.3. calculele efectuate de verificator în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament.

77. La cererea Agenției Navale a Republicii Moldova, compania furnizează toate informațiile sau documentele necesare pentru efectuarea controalelor suplimentare și permite accesul la sediile companiei sau la navă, în condițiile legii.

78. Agenția Navală a Republicii Moldova întocmește un raport privind controalele suplimentare care include, după caz, calculele actualizate efectuate în aplicarea pct. 76.3, cuantumul actualizat al excedentului de conformitate sau al excedentului de conformitate anticipat și cuantumul actualizat al plății de conformare FuelEU.

79. În cazul în care raportul privind controalele suplimentare prevăzut la pct. 78 identifică inexactități, neconformități sau calcule eronate care conduc la nerespectarea cerințelor prevăzute la pct. 9-12 ori pct. 23-34 și, în consecință, la o plată de conformare FuelEU sau la modificarea cuantumului unei plăți deja achitate, Agenția Navală a Republicii Moldova notifică companiei cuantumul corespunzător. Compania responsabilă pentru navă în perioada supusă controlului achită suma datorată în termen de o lună de la notificare, potrivit cadrului juridic național privind impunerea, plata și colectarea plăților FuelEU.

80. În cazul neachitării în termen a plății de conformare FuelEU stabilite în urma controlului suplimentar, Agenția Navală a Republicii Moldova dispune, în baza de date FuelEU, retragerea sau invalidarea documentului de conformitate FuelEU aferent navei și notifică fără întârziere compania. Documentul poate fi emis din nou numai după achitarea cuantumului datorat și îndeplinirea celorlalte condiții prevăzute de prezentul regulament.

81. Măsurile prevăzute la pct. 80 nu se aplică unei nave care a fost transferată unei alte companii decât compania care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea sa în perioada care face obiectul controalelor suplimentare; răspunderea pentru obligațiile aferente perioadei controlate revine companiei responsabile pentru acea perioadă.

82. Acțiunile prevăzute la pct. 76-81, raportul privind controalele suplimentare și dovada achitării plăților de conformare FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către Agenția Navală a Republicii Moldova sau, după caz, de entitatea competentă care a efectuat acțiunea.

Capitolul XIII. Baza de date și raportarea FuelEU

83. Baza de date FuelEU este utilizată pentru a ține evidența acțiunilor legate de activitățile de verificare, a bilanțului de conformitate al navelor, inclusiv a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la pct.86-97 al prezentului regulament, a aplicării excepțiilor prevăzute la pct.27 al prezentului regulament, a acțiunilor legate de plata penalităților FuelEU impuse în temeiul prevederilor pct.104-114 al prezentului regulament, precum și a emiterii documentului de conformitate FuelEU. Aceasta este accesibilă companiilor, verificatorilor, autorităților competente

și oricărei entități autorizate în mod corespunzător, organismelor naționale de acreditare, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă și Comisiei, cu drepturi de acces și funcționalități corespunzătoare responsabilităților care le revin pentru punerea în aplicare a prezentului regulament.

84. Orice elemente înregistrate sau modificate în baza de date FuelEU sunt notificate entităților pentru care sunt accesibile.

85. Drepturile de acces, normele de notificare și filtrare, precum și specificațiile funcționale și tehnice ale bazei de date FuelEU se aplică în conformitate cu reglementările în vigoare. Până la acordarea accesului Republicii Moldova la baza de date FuelEU, Agenția Navală a Republicii Moldova asigură evidența națională a informațiilor necesare într-un format interoperabil cu cerințele actului Uniunii Europene.

86. Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament, în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un excedent de conformitate în ceea ce privește intensitatea GES, astfel cum se menționează la pct.11 al prezentului regulament, sau, dacă este cazul, în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15 al prezentului regulament, compania îl poate reporta în bilanțul de conformitate al aceleiași nave pentru următoarea perioadă de raportare. Compania înregistrează în baza de date FuelEU reportarea excedentului de conformitate pentru următoarea perioadă de raportare, sub rezerva aprobării de către verificatorul său. Compania nu mai poate reporta excedentul de conformitate după emiterea documentului de conformitate FuelEU.

87. Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu prevederile pct.73 al prezentului regulament, în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un deficit de conformitate, compania poate împrumuta un excedent de conformitate anticipat cu valoarea corespunzătoare de la următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat se adaugă la bilanțul de conformitate al navei în perioada de raportare, iar excedentul de conformitate anticipat înmulțit cu 1,1 se scade din bilanțul de conformitate al aceleiași nave în următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat nu poate fi împrumutat:

87.1. pentru un cuantum care depășește cu mai mult de 2 % limita prevăzută la pct.11 al prezentului regulament, înmulțit cu consumul de energie al navei, calculat în conformitate cu anexa 1;

87.1. pentru două perioade de raportare consecutive.

88. Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, compania înregistrează în baza de date FuelEU excedentul de conformitate anticipat, după aprobarea de către verificatorul său.

89. În cazul în care o navă nu are nicio escală într-un port din Uniunea Europeană în cursul perioadei de raportare și a împrumutat un excedent de conformitate anticipat în perioada de raportare precedentă, Agenția Navală a Republicii Moldova, atunci când Republica Moldova este statul de administrare al companiei, notifică acesteia, până la data de 1 iunie a perioadei de verificare, cuantumul plății FuelEU prevăzute la pct. 105 a cărei plată a fost evitată inițial prin împrumutarea excedentului de conformitate anticipat, înmulțit cu 1,1.

Capitolul XIV. Monitorizarea conformității

90**.** Bilanțurile de conformitate pentru intensitatea GES menționate la pct.11 al prezentului regulament și, dacă este cazul, obiectivele secundare pentru RFNBO, astfel cum sunt menționate la pct.15 al prezentului regulament, pentru două sau mai multe nave, astfel cum sunt calculate în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament, pot fi cumulate în scopul îndeplinirii cerințelor

prevăzute la pct.10-12 și, dacă este cazul, la pct.15 ale prezentului regulament. Bilanțul de conformitate al unei nave nu poate fi inclus în mai multe grupări în aceeași perioadă de raportare.

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

91. În acest scop, compania înregistrează în baza de date FuelEU intenția sa de a include într-o grupare bilanțul de conformitate al navei, modul de alocare a cotelor din bilanțul total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte și alegerea verificatorului selectat pentru verificarea alocării respective.

92. În cazul în care navele care fac parte din grupare sunt controlate de două sau mai multe companii, detaliile grupării înregistrate în baza de date FuelEU, inclusiv alocarea bilanțului total de conformitate al grupării pentru navele sale și alegerea verificatorului selectat pentru verificarea alocării bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte, este validată în baza de date FuelEU de către toate companiile în cauză din cadrul grupării.

93. O grupare este valabilă numai dacă bilanțul total de conformitate al grupării este pozitiv, dacă navele care aveau un deficit de conformitate calculat potrivit pct. 73 nu înregistrează un deficit mai mare după alocarea conformității cumulate și dacă navele care înregistrau un excedent de conformitate calculat potrivit pct. 73 nu înregistrează un deficit după alocarea conformității cumulate.

94. O navă nu este inclusă într-o grupare dacă nu respectă obligația de a deține un document de conformitate FuelEU valabil prevăzută la pct. 115.

95. În cazul în care bilanțul total de conformitate al grupării are ca rezultat un excedent de conformitate pentru o anumită navă, se aplică pct.86 al prezentului regulament.

96. Prevederile pct. 87 privind împrumutul unui excedent de conformitate anticipat nu se aplică unei nave care participă într-o grupare.

97. Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, verificatorul selectat înregistrează în baza de date FuelEU componența definitivă a grupării și alocarea bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte.

Capitolul XV. Documentul de conformitate FuelEU

98. Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, verificatorul emite un document de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția ca nava să nu aibă un deficit de conformitate după aplicarea pct. 86-97, să nu aibă escale în port neconforme și să respecte obligația prevăzută la pct. 115.

99. În cazul în care sunt datorate plățile FuelEU prevăzute la pct. 105 sau pct. 108, Agenția Navală a Republicii Moldova, atunci când Republica Moldova este statul de administrare, eliberează până la data de 30 iunie a perioadei de verificare documentul de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția achitării integrale a cuantumului datorat.

100. Documentul de conformitate FuelEU include următoarele informații:

100.1. identitatea navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);

100.2. numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei;

100.3. identitatea verificatorului;

100.4. data emiterii documentului respectiv, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.

101. Documentul de conformitate FuelEU este valabil pentru o perioadă de 18 luni de la încheierea perioadei de raportare sau până la emiterea unui nou document FuelEU, luându-se în considerare data care survine mai întâi.

102. Verificatorul sau, după caz, Agenția Navală a Republicii Moldova înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU documentul de conformitate FuelEU pe care l-a emis.

103. Pentru documentul de conformitate FuelEU se utilizează modelul și formatul electronic stabilit. Până la accesul Republicii Moldova la baza de date FuelEU, documentul se emite într-un format național echivalent care conține cel puțin informațiile prevăzute la pct. 100.

Capitolul XVI. Penalități FuelEU

104. Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, pe baza calculelor efectuate în temeiul pct.73 și după posibila aplicarea pct.86-97 ale prezentului regulament, verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU bilanțurile de conformitate verificate ale navei pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la pct.11, și, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15 al prezentului regulament. În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15, penalitatea FuelEU se calculează în conformitate cu formula specificată în Anexa nr. 4 partea B a prezentului regulament.

105. Statul de administrare în ceea ce privește o companie se asigură că, pentru oricare dintre navele sale care au un deficit de conformitate pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la pct.11, sau, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15 ale prezentului regulament la data de 1 iunie a perioadei de verificare, după o eventuală validare de către autoritatea competentă, compania plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU care rezultă din aplicarea formulelor specificate în partea B din anexa 4 a prezentului regulament. În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive, cuantumul respectiv se înmulțește cu 1 + (n–1)/10, unde n este numărul de perioade de raportare consecutive pentru care compania face obiectul unei penalități FuelEU pentru nava respectivă.

106. Statul de administrare în ceea ce privește o companie se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care se află în situația menționată la pct.89 al prezentului regulament, compania plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU notificat în temeiul alineatului respectiv.

107. Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, dacă este cazul pe baza calculelor efectuate în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament, verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU numărul total de ore pe care nava le-a petrecut amarată la cheu fără respectarea cerințelor prevăzute la pct.23-34 ale prezentului regulament.

108.Statul de administrare în ceea ce privește o companie se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care au efectuat cel puțin o escală în port neconformă, după o eventuală validare de către autoritatea competentă, compania plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU care rezultă din înmulțirea sumei de 1,5 EUR cu necesarul total de energie electrică stabilit al navei la dană și cu numărul total, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, de ore petrecute la dană fără respectarea cerințelor prevăzute la pct.23-32 al prezentului regulament.

109. Republica Moldova asigură, prin lege și prin prezentul regulament, cadrul juridic și administrativ necesar pentru impunerea, plata și colectarea plăților de conformare FuelEU. Plata FuelEU reprezintă mecanismul financiar de conformare prevăzut de prezentul regulament și nu se confundă cu sancțiunile contravenționale sau cu alte măsuri de răspundere juridică.

110. Acțiunile menționate la pct.104-114 ale prezentului regulament, precum și dovada plăților penalităților FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către entitățile care au efectuat acțiunile respective sau plata respectivă.

111. Compania rămâne responsabilă pentru plățile efectuate ca urmare a aplicării penalităților FuelEU, fără a aduce atingere posibilității companiei de a încheia acorduri contractuale cu operatorii comerciali ai navei care să prevadă că operatorii comerciali sunt răspunzători pentru rambursarea către companie a penalităților FuelEU plătite, atunci când operatorii comerciali respectivi își asumă responsabilitatea pentru achiziționarea combustibilului sau pentru operarea navei. În sensul prezentului punct, operarea navei înseamnă determinarea încărcăturii transportate, a rutei și a vitezei navei.

112. Compania rămâne responsabilă pentru plata penalităților FuelEU, fără a aduce atingere posibilității companiei de a încheia acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil care să prevadă că furnizorii de combustibil sunt răspunzători pentru rambursarea către companie a penalităților FuelEU plătite.

113. Guvernul Republicii Moldova depune eforturile necesare pentru a se asigura că veniturile generate de penalitățile FuelEU sau valoarea financiară echivalentă a acestora sunt utilizate pentru a sprijini implementarea rapidă și utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul maritim, prin stimularea producției de cantități mai mari de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru sectorul maritim, prin facilitarea construirii de instalații de buncheraj adecvate sau de infrastructuri pentru OPS în porturi și prin sprijinirea dezvoltării, testării și implementării celor mai inovatoare tehnologii în cadrul flotei pentru a obține reduceri semnificative ale emisiilor.

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

Capitolul XVII. Obligația de a deține un document de conformitate FuelEU valabil. Asigurarea respectării normelor.

115. Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, navele care fac escală într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova și care sosesc, staționează sau pleacă dintr-un asemenea port ori care au efectuat, în cursul perioadei de raportare corespunzătoare, călătorii care intră sub incidența prezentului regulament dețin un document de conformitate FuelEU valabil.

116. Documentul de conformitate FuelEU emis pentru nava în cauză în conformitate cu pct.98-103, constituie dovada respectării prezentului regulament.

117. Regimul sancțiunilor pentru încălcarea obligațiilor prevăzute de prezentul regulament se stabilește prin Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 și, după caz, prin alte acte legislative. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Normele privind notificarea Comisiei Europene se aplică de la data participării Republicii Moldova la mecanismul FuelEU.

118. Agenția Navală a Republicii Moldova se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa, efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183/2024 include verificarea deținerii de către navă a unui document de conformitate FuelEU valabil.

119. În cazul în care o navă nu își îndeplinește obligația prevăzută la pct. 115 pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și alte măsuri de asigurare a respectării normelor nu au asigurat conformarea, Agenția Navală a Republicii Moldova poate, după ce a acordat companiei posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită, pentru o navă care nu arborează pavilionul Republicii Moldova, un ordin de expulzare. De la data participării Republicii Moldova la mecanismul FuelEU, ordinul se notifică prin baza de date FuelEU Comisiei Europene, celorlalte state membre și statului de pavilion, iar accesul navei în porturile Republicii Moldova se refuză până la îndeplinirea obligațiilor. Pentru o navă care arborează pavilionul Republicii Moldova și nu respectă obligația prevăzută la pct. 115 pentru două sau mai multe perioade consecutive, Agenția Navală, după acordarea posibilității de a prezenta observații, dispune măsura de reținere prevăzută de cadrul legislativ național până la îndeplinirea obligațiilor.

120. Compania confirmă îndeplinirea obligației de a deține un document de conformitate FuelEU valabil prin notificarea documentului către Agenția Navală a Republicii Moldova, atunci când aceasta a emis ordinul de expulzare. Prezentul punct nu aduce atingere normelor dreptului internațional aplicabile navelor aflate în pericol.

121. De la data participării Republicii Moldova la mecanismul FuelEU, sancțiunile și măsurile impuse unei nave de autoritățile competente din Republica Moldova se notifică Comisiei Europene, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză prin intermediul bazei de date FuelEU.

122. Companiile au dreptul de a solicita reexaminarea calculelor și a măsurilor verificatorului care le vizează în temeiul prezentului regulament, inclusiv a refuzului de a emite documentul de conformitate FuelEU în condițiile pct. 98.

123. Cererea de reexaminare se depune, în termen de o lună de la notificarea rezultatului calculului sau a măsurii de către verificator, la autoritatea competentă a statului în care verificatorul este acreditat. Pentru verificatorii acreditați de MOLDAC, cererea se depune la Agenția Navală a Republicii Moldova.

124. Agenția Navală a Republicii Moldova este autoritatea competentă responsabilă de aplicarea și asigurarea respectării prezentului regulament, fără a aduce atingere competențelor MOLDAC, Agenției de Mediu, administrațiilor portuare și altor autorități stabilite prin lege.

125. Deciziile Agenției Navale a Republicii Moldova adoptate în temeiul prezentului regulament pot fi contestate în condițiile Codului administrativ al Republicii Moldova nr. 116/2018 și sunt supuse controlului judecătoresc.

127. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în cooperare cu Agenția Navală a Republicii Moldova, Agenția de Mediu și MOLDAC, monitorizează evoluția acquis-ului FuelEU și inițiază modificarea prezentului regulament atunci când actele delegate sau de punere în aplicare ale Uniunii Europene modifică cerințele tehnice ori procedurale preluate în dreptul național.

Anexa nr.1
la Regulamentul privind utilizarea
combustibililor din surse regenerabile și cu
emisii scăzute de carbon în transportul maritim

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

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

$\text{Intensitatea GES}\left[\frac{\text{gCO2echivalent}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{vânt}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}$) Ecuația (1)	
WtT	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times CO_{2echivalent\,WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2echivalentelectricitate,k}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} \sum_j^{m\,motor} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}C_{alunecare\,j}\right) \times \left(CO_{2echivalent,TtW,i,j}\right) + \left(\frac{1}{100}C_{alunecare\,j} \times CO_{2echivalent\,TtW,alunecare,i,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$
fvânt	Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt

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

Termen	Explicație
i	Indicele corespunzător tipurilor de combustibil furnizat navei în perioada de raportare
j	Indicele corespunzător unităților de consum al combustibilului de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile de consum al combustibilului luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e), cazanele, pilele de combustie și incineratoarele de deșeuri
k	Indicele corespunzător punctelor de racordare la OPS
n	Numărul total de tipuri de combustibil furnizat navei în perioada de raportare
c	Numărul total de puncte de racordare la OPS
m	Numărul total de unități de consum al combustibilului
$M_{i,j}$	Masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [gFuel]
E_k	Energia electrică furnizată navei per punct de racordare la OPS k [MJ]
$CO_{2echivalent\,WtT,i}$	Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibilul i [gCO_2echivalent/MJ]
$CO_{2echivalentelectricitate,k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană per punct de racordare la OPS k [gCO_2echivalent/MJ]
LCV_i	Putere calorifică netă a combustibilului i [MJ/gFuel]

RWDi	În cazul în care combustibilul este de origine nebiologică, se poate aplica un factor de recompensare de 2 începând cu 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2033. În celelalte cazuri RWDi = 1.
$C_{alunecare\ j}$	Coeficientul combustibilului nears exprimat ca procent din masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [%] Calunecare include emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare.
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4,i,j}}, C_{fN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWi,j}$	Emisiile de CO_2 echivalent TtW generate de combustibilul ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gCO_2echivalent/gFuel] $CO_{2echivalent,TtWi,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_{4,j}} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O}\right)_i$ Ecuația (2)
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4,i,j}}, C_{sfN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWalunecarei,j}$	Emisiile de CO_2 echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de unitatea de consum al combustibilului j [gCO2echivalent/gFuel] $CO_{2echivalent,TtWalunecarei,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O_j} \times GWP_{N_2O}\right)_i$ Unde: *Csf CO*2, și *Csf N*2*O*, = 0. CsfCH4j = 1.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Potențialul de încălzire globală pentru CO_2, CH_4, N_2O pentru o perioadă de peste 100 de ani, care sunt definite în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025.

În sensul prezentului regulament, termenul

$$\sum_{k}^{c} E_k \times CO_{2echivalentelectricitate,k}$$

din numărătorul ecuației (1) este stabilit la valoarea zero.

Metoda pentru determinarea [Mi]

Masa de combustibil [Mi] se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 544 din

24.07.2024 pentru călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de companie.

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES WtT

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

Valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2echivalentWtT,i}$) sunt incluse în Anexa nr. 2 a prezentului regulament.
În cazul combustibililor fosili, se utilizează numai valorile implicite specificate în Anexa nr. 2 a prezentului regulament.

Valorile reale pot fi utilizate cu condiția ca acestea să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Agenția de Mediu în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, Anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr.53/2025 pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat sau, după caz, în conformitate cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii Europene pentru piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în aplicarea pct.48 din prezentul regulament.

Documentul privind operațiunea de buncheraj al combustibilului (BDN)

În conformitate cu reglementările existente din anexa 6 la MARPOL, BDN este obligatorie, iar informațiile care trebuie incluse în BDN sunt specificate.

În sensul prezentului regulament:

1. BDN care includ alți combustibili decât combustibilii fosili utilizați la bord, se completează cu următoarele informații referitoare la acești combustibili:
- puterea calorifică netă (LCV) [MJ/g],
- pentru biocombustibili, valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 [gCO_2echivalent/MJ] și dovezile aferente privind conformitatea cu normele stabilite în metodologia respectivă pentru acești combustibili, identificând filiera de producție a combustibililor,

- pentru alți combustibili decât combustibilii fosili și biocombustibilii, factorul de emisie de GES WtT [gCO_2echivalent/MJ] și certificatul aferent care identifică filiera de producție a combustibililor.

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

Nota de livrare cu privire la energia electrică (EDN)

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

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

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES TtW

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

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

În conformitate cu planul său de monitorizare menționat la pct.39-41 ale prezentului regulament și în urma evaluării de către verificator, o companie poate utiliza și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO2 echivalent sau încercările în laborator, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului, în aplicarea prevederilor pct.49 din prezentul regulament.

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

Emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a unității de ardere sau care nu este consumat de unitatea de consum al combustibilului deoarece acestea nu sunt arse, sunt evacuate sau scurse din sistem. În sensul prezentului regulament, emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare sunt luate în considerare ca procent din masa combustibilului utilizat de unitatea de consum al combustibilului. Valorile implicite sunt cuprinse în Anexa nr.2 a prezentului regulament.

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

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

Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt – VÂNT (fvânt)	$\frac{P_{vânt}}{P_{Prop}}$

0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	≥ 0,15

Unde:
- Pvânt este puterea efectivă disponibilă a sistemelor de propulsie asistate de vânt și corespunde feff * Peff astfel cum este calculată în conformitate cu orientările din 2021 privind tratamentul tehnologiilor inovatoare în materie de eficiență energetică pentru calcularea și verificarea indicelui eficienței energetice de proiectare (EEDI) și a indicelui existent al eficienței energetice a navelor (EEXI) obținute (MEPC.1/Circ.896);
- PProp este puterea de propulsie a navei și corespunde PME astfel cum este definit în Orientările din 2018 privind metoda de calcul al EEDI obținut pentru navele noi [Rezoluția MEPC.364(79) a OMI] și în Orientările din 2021 privind metoda de calcul al EEXI [Rezoluția OMI MEPC.333 (76)]. În cazul în care este instalat (sunt instalate) un motor (motoare) cu arbore, PProp = PME + PPTI(i), arbore.

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

Anexa nr. 2
la Regulamentul privind utilizarea
combustibililor din surse regenerabile și cu
emisii scăzute de carbon în transportul maritim

Factorii de emisie impliciți

Factorii de emisie impliciți din tabelul de mai jos se utilizează pentru determinarea indicelui intensității GES menționat în Anexa nr.1 la prezentul regulament, cu excepția cazului în care companiile se abat de la respectivii factori de emisie impliciți în aplicarea pct.48 și pct.49 din prezentul regulament.

În tabelul de mai jos:
- TBM este abrevierea pentru „To Be Measured” („Urmează să fie măsurat”)
- N/A înseamnă „Not Available” („Indisponibil”)
- Liniuța înseamnă că nu se aplică
- E se stabilește în conformitate cu metodologiile prevăzute în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 și în art.23 al Legii Nr. 10 din 26.02.2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile.

În cazul în care într-o celulă se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu prevederile pct.49-54 ale prezentului regulament, se utilizează cea mai mare valoare implicită a clasei de combustibil din aceeași coloană.

În cazul în care, pentru o anumită clasă de combustibil, în toate celulele din aceeași coloană se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu prevederile pct.45-50 ale prezentului regulament, se utilizează valoarea implicită a filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile. Prezenta regulă nu se aplică coloanei 9, în cazul în care TBM sau N/A se referă la valori care nu sunt disponibile pentru consumatorii de combustibil. În cazul în care nu există nicio valoare implicită, ar trebui utilizată o valoare certificată în conformitate cu pct.49 al prezentului regulament.

1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**
			WtT	**TtW**				
Clasa de combustibil	**Denumirea filierei**	**LCV** $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	**$CO_{2echivalent}$ WtT** $\left[\frac{gCO2echivalent}{MJ}\right]$	**Clasa unității de consum al combustibilului**	$C_{f\,CO_2}$ $\left[\frac{gCO2}{gFuel}\right]$	$C_{f\,CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\,N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	**$C_{alunecare}$ Exprimat sub formă de % din masa carburantului utilizat de motor**
Combustibili fosili	HFO ISO 8217 sortimentele RME până la RMK	0,0405	13,5	Toate motoarele cu ardere internă	3,114	0,00005	0,00018	-
	LFO ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD	0,041	13,2	Toate motoarele cu ardere internă	3,151	0,00005	0,00018	-
	MDO MGO ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	0,0427	14,4	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-
Combustibili fosili	GNL	0,0491	18,5	GNL Otto (turație	2,750	0	0,00011	3,1

				medie cu dublă alimentare)				
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (turație redusă cu dublă alimentare)				0,2
				LBSI				2,6
	GPL	0,046	7,8	Toate motoarele cu ardere internă	3,030 butan 3,000 propan	TBM	TBM	N/A
	H2 (gaze naturale)	0,12	132	Pile de combustie	0	0	-	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
	NH3 (gaze naturale)	0,0186	121	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol (gaz natural)	0,0199	31,3	Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-
Biocombustibili	Filierele de producție a etanolului prevăzute de Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de	Valoarea stabilită în Anexa 3 la Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Toate motoarele cu ardere internă	1,913	TBM	TBM	-

	gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025;	efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025						
	Biomotorină Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025			Toate motoarele cu ardere internă	2,834	TBM	TBM	-
	Ulei vegetal hidrotratat (HVO) Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabil			Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-

	e, aprobat prin HG nr.74/2025							
	Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (Bio-GNL) Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025			GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2
				LBSI				2,6
	Filierele de producție a biometanolului prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025			Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-
	Alte filiere de producție			Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-

	prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025							
Biocombustibili	Bio-H2 Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	Valoarea stabilită în anexa III la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	N/A	Pile de combustie	0	0	0	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
Combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO) - e-combustibili	e-motorină	0,0427	Trimitere la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	Trimitere la Regulame	Toate motoarele cu	1,375	TBM	TBM	-

			ntul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	ardere internă				
	e-GNL	0,0491	Trimitere la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2
				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Trimitere la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	Pile de combustie	0	0	0	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	e-GPL	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A

	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Altele	Energie electrică	-	MIXUL ENERGETIC AL UE	Alimentarea cu energie electrică de la mal (OPS)	-	-	-	-

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

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

Coloana 3 include puterea calorifică netă a combustibililor în [MJ/g]. Pentru biocombustibilii lichizi, valorile conținutului energetic în funcție de greutate (putere calorifică netă, MJ/kg) stabilite în anexa III la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025 se convertesc în [MJ/g] și se utilizează.

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

(a) Pentru biocombustibilii lichizi, valorile implicite se calculează utilizând valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, Secțiunea a 2-a pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în Anexa 1, la Metodologia respectivă pentru bio-GNL, precum și pe baza valorilor implicite pentru biocombustibilul specific utilizat drept combustibil pentru transport și pentru filiera de producție a acestuia, stabilite în Anexa 1 la Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, Secțiunea a 3-a și Secțiunea a 4-a, pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în anexa 1 la Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, Secțiunea a 4-a, pentru bio-GNL. Cu toate acestea, valorile lui E trebuie ajustate prin scăderea raportului dintre valorile cuprinse în coloana 6 (Cf_CO2) și în coloana 3 (LCV). Acest lucru este necesar în temeiul prezentului regulament, care separă calculele WtT și TtW, pentru a evita dubla contabilizare a emisiilor;

(b)Pentru RFNBO și alți combustibili care nu sunt menționați la litera (a) și care trebuie luați în considerare în scopul menționat la pct.10 din prezentul regulament, valorile implicite trebuie calculate fie utilizând metodologia menționată în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53/2025, fie, dacă este cazul, o metodologie similară, dacă este definită în temeiul unui act juridic al Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în temeiul prevederilor pct.45 și pct. 46 din prezentul regulament.

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

Coloana 6 conține factorul de emisie Cf pentru CO_2 în [gCO2/gfuel]. Se utilizează valorile factorilor de emisie specificate în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 544/2024. Pentru toți combustibilii care nu sunt incluși în acest regulament, sunt specificate în tabel valorile implicite.

Coloana 7 conține factorul de emisie Cf pentru metan în [gCH4/gfuel]. Pentru combustibilii GNL, Cf pentru metan este stabilit la valoarea zero.

Coloana 8 include factorul de emisie Cf pentru protoxid de azot în [gN2O/gfuel].

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

Anexa nr.3
la Regulamentul privind utilizarea
combustibililor din surse regenerabile și cu
emisii scăzute de carbon în transportul maritim

Cerințe generale pentru tehnologiile cu emisii zero

Următorul tabel neexhaustiv identifică tipurile de tehnologii, precum și cerințele generale privind exploatarea lor, astfel încât acestea să fie considerate tehnologii cu emisii zero în sensul pct.8.7 din prezentul regulament.

Tipuri de tehnologie	Cerințe generale de funcționare
Pile de combustie	Energia furnizată de pilele de combustie de la bord cu un combustibil sau cu un sistem care garantează că, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, nu eliberează în atmosferă niciuna dintre emisiile menționate la pct.8.7 din prezentul regulament.
Stocarea energiei electrice la bord	Energia electrică furnizată de sistemele de stocare a energiei electrice de la bord încărcate anterior prin: - generarea de energie electrică la bord pe mare - încărcarea bateriei de la țărm - schimb de baterii
Generarea de energie electrică la bord din energie eoliană și solară	Energie electrică furnizată de surse regenerabile de energie la bord, care fie alimentează direct rețeaua navei, fie încarcă dispozitivul intermediar de stocare a energiei electrice la bord

Energia electrică furnizată de tehnologiile de la bord care nu sunt specificate în acest tabel și care ating nivelul de emisii zero, în sensul pct.8.7 din prezentul regulament poate fi adăugată la acest tabel prin intermediul unor acte delegate.

Îndeplinirea cerințelor generale indicate mai sus precum și a criteriilor detaliate de acceptare trebuie dovedită prin documentația relevantă.

Anexa nr.4
la Regulamentul privind utilizarea
combustibililor din surse regenerabile și cu
emisii scăzute de carbon în transportul maritim

Formule de calcul al bilanțului de conformitate și al penalităților FuelEU prevăzute la pct.105

A. Formule de calcul al bilanțului de conformitate al navei

a) În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la pct.11, se aplică următoarea formulă:

Bilanț de conformitate [gCO2 echivalent] =	**(GHGIEvizată- GHGIEreală) x [** $\sum_{i}^{nfuel} M_i \times LCV_i + \sum_{k}^{c} E_k$ **]**

Unde:

$gCO_{2echivalent}$	Grame de CO2 echivalent
GHGIEvizată	Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu pct.11 al prezentului regulament
GHGIEreală	Media anuală a intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

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

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

Pentru ambele cazuri în care consumul suplimentar de energie este exclus, pentru calcularea bilanțului de conformitate de mai sus, valorile Mi se înlocuiesc cu masa ajustată a combustibilului

MiA definită în anexa 5, iar valoarea GHGIEreală care trebuie utilizată pentru calcularea bilanțului de conformitate se recalculează cu valorile corespunzătoare ale MiA.

b) În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO prevăzut la pct.15, se aplică următoarea formulă:

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

Unde:

CB_{RFNBO}	Bilanțul de conformitate în MJ al obiectivului secundar pentru RFNBO menționat la pct.15 din prezentul regulament.
$\sum_{i}^{n\,RFNBO} M_i \times LCV_i$	Suma anuală a energiei utilizate din RFNBO și/sau din combustibili care asigură reduceri echivalente ale emisiilor de GES menționate la pct.13-22 din prezentul regulament

B. Formula de calcul al penalităților FuelEU prevăzute la pct.105

Cuantumul penalităților FuelEU prevăzute la pct.105 se calculează după cum urmează:

a) Penalitatea FuelEU în ceea ce privește bilanțul de conformitate pentru intensitatea GES a navei în conformitate cu prevederile pct.11 al prezentului regulament

PenalitateaFuelEU =	$\frac{\lvert \text{Bilantul de conformitate} \rvert}{GHGIE_{\text{reală}} \times 41000} \times 2400$

1.	Penalitatea FuelEU	2.	Este în EUR
3.	|Bilanțul de conformitate|	4.	Este valoarea absolută a bilanțului de conformitate
5.	41 000	6.	Este 1 tonă metrică de VLSFO, ceea ce este echivalent cu 41 000 MJ
7.	2 400	8.	Este cuantumul care trebuie plătit în EUR per tonă metrică echivalentă de VLSFO

b) Penalitatea FuelEU în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO în conformitate cu pct.15.

În cazul în care

$CB_{RFNBO} > 0$, cuantumul penalității FuelEU, astfel cum este menționată la pct.109, se calculează după cum urmează:

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

9.	Penalitatea FuelEU	10.	Este în EUR
11.	CB_{RFNBO}	12.	Este valoarea bilanțului de conformitate pentru RFNBO

13.	Dp	14.	Diferența de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili compatibili cu instalația navelor
15.	41 000	16.	Este 1 tonă metrică de VLSFO, ceea ce este echivalent cu 41 000 MJ

Anexa nr.5
la Regulamentul privind utilizarea
combustibililor din surse regenerabile și cu
emisii scăzute de carbon în transportul maritim

Calcularea masei ajustate a combustibilului pentru navigarea în condiții de gheață

Prezenta anexă descrie modul de calcul al:

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

Energia suplimentară ca urmare a clasei de gheață

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

$$E_{\text{suplimentară datorată clasei de gheată}} = 0,05 \times (E_{\text{călătorii,total}} - E_{\text{suplimentară datorată conditiilor de gheată}}$$

Unde:

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

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

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

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

Unde:

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

LCV_i reprezintă puterea calorifică netă a combustibilului i.

Energia suplimentară datorată navigării în condiții de gheață

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

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

Unde:

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

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

$E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}}$ nu poate fi mai mare decât

$$1,3 \times E_{\text{călătorii, ape deschise}}$$

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

$$E_{\text{călătorii, ape deschise}} = E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{călătorii, conditii de gheată}}$$

Unde:

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

$$E_{\text{călătorii, conditii de gheată}} = M_{\text{i, călătorii, conditii de gheată}} \times LCV_i$$

Unde:

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

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

$$E_{\text{călătorii, conditii de gheată, ajustată}} = D_{\text{conditii de gheată}} \times \frac{E}{D}_{\text{ape deschise}}$$

Unde:

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

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

$$\frac{E}{D}_{\text{ape deschise}} = \frac{(E_{\text{călătorii,total}} - E_{\text{călătorii, conditii de gheată}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{conditii de gheată}})}$$

Unde:

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

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

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

$$E_{\text{suplimentară gheată}} = E_{\text{suplimentară datorată clasei de gheată}} + E_{\text{suplimentară datorată conditiilor de gheat}}$$

Masa ajustată [Mi,A]

Compania alocă cantitatea suplimentară totală de energie aferentă gheții Ei suplimentară gheață pentru diferiții combustibili i utilizați în cursul anului, în următoarele condiții:

Σ Ei suplimentară gheață = E suplimentară gheață

Pentru fiecare combustibil i,

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

Masa ajustată a combustibilului [Mi A] se calculează după cum urmează:

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

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea
Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și
cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim

1.	**Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ**
	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim a fost elaborat de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
2.	**Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ**
2.1.	Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
	Proiectul a fost elaborat în temeiul art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern, precum și al dispozițiilor materiale din Legea nr. 74/2024 privind acțiunile climatice și din Codul navigației maritime comerciale al Republicii Moldova, aprobat prin Legea nr. 599/1999, în redacția rezultată din proiectul de lege pentru modificarea unor acte normative promovat în corelare cu prezentul proiect. Sursa de planificare a proiectului este acțiunea nr. 154 din Capitolul 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă”, din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Acțiunea prevede elaborarea proiectului hotărârii Guvernului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, în vederea transpunerii Regulamentului (UE) 2023/1805. Actul juridic al Uniunii Europene din care rezultă intervenția este Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, CELEX 32023R1805.
2.2.	Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
	Cadrul normativ național reglementează monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim prin Legea nr. 74/2024 privind acțiunile climatice și prin Regulamentul aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 544/2024. Acest cadru constituie infrastructura națională MRV, necesară colectării, raportării și verificării datelor privind emisiile, însă nu instituie standardul de performanță FuelEU privind intensitatea gazelor cu efect de seră a energiei utilizate la bord și nici mecanismele de conformare specifice Regulamentului (UE) 2023/1805. Legislația națională nu reglementează în prezent limitele progresive de reducere a intensității GES față de valoarea de referință de 91,16 g CO2 echivalent/MJ, cerințele privind utilizarea alimentării cu energie electrică de la țărm (OPS) sau a tehnologiilor cu emisii zero, mecanismele de reportare, împrumut și grupare a soldurilor de conformitate, raportul FuelEU, documentul de conformitate FuelEU, utilizarea bazei de date FuelEU, plata de conformare și verificările suplimentare ale autorității competente.

	Sunt vizate companiile responsabile de navele cu tonaj brut mai mare de 5 000 care intră în domeniul de aplicare al FuelEU, armatorii și operatorii acestora, verificatorii independenți, furnizorii de combustibili și de energie electrică, administrațiile portuare și operatorii instalațiilor OPS. La nivel public sunt implicate Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală, Agenția de Mediu și MOLDAC. În măsura aplicării cerințelor în porturile Republicii Moldova, sunt relevante și autoritățile și entitățile care gestionează infrastructura portuară și fluxurile de informații aferente escalelor. Prima cauză este apariția, la nivelul Uniunii Europene, a unui regim juridic distinct de sistemul MRV: MRV măsoară și verifică emisiile, în timp ce FuelEU stabilește standarde de performanță pentru energia utilizată la bord și consecințe ale neconformării. A doua cauză este lipsa în dreptul național a temeiurilor legislative primare pentru plata de conformare, măsurile coercitive asupra navei și regimul sancționator, lacună soluționată prin proiectul de lege promovat în paralel. A treia cauză este caracterul integrat al sistemului FuelEU, care utilizează verificatori acreditați, date MRV, mecanisme de flexibilitate și o bază de date administrată la nivelul Uniunii Europene. A patra cauză este faptul că unele funcționalități produc efecte juridice reciproce între statele membre și instituțiile Uniunii, ceea ce impune o aplicare etapizată în perioada de preaderare. Cadrul relevant este format din Legea nr. 74/2024 privind acțiunile climatice, Codul navigației maritime comerciale, Codul contravențional, Hotărârea Guvernului nr. 544/2024 privind MRV, precum și legislația națională în domeniul acreditării. Analiza evidențiază trei categorii de lacune: lipsa normelor materiale FuelEU privind intensitatea GES și OPS; lipsa mecanismelor procedurale privind monitorizarea, verificarea, flexibilitatea și documentul de conformitate; lipsa corelării dintre conformarea FuelEU și controlul statului portului. Aceste lacune nu pot fi acoperite exclusiv prin instrucțiuni administrative sau prin aplicarea Hotărârii Guvernului nr. 544/2024, al cărei obiect rămâne MRV. În absența intervenției, acțiunea nr. 154 din Programul național de aderare ar rămâne neexecutată, iar Republica Moldova ar dispune numai de infrastructura MRV, fără un standard național FuelEU. Companiile și autoritățile nu ar avea reguli interne pentru planul de monitorizare FuelEU, verificare, calcularea soldului, mecanismele de flexibilitate, emiterea documentului de conformitate și aplicarea cerințelor OPS. **Referințe pentru proiectele cu relevanță UE.** Regulamentul (UE) 2023/1805 urmărește creșterea utilizării consecvente a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie în transportul maritim, concomitent cu reducerea intensității GES și cu asigurarea unor condiții de concurență previzibile. Gradul de compatibilitate al proiectului cu fiecare articol și cu anexele I–V ale actului Uniunii Europene este reflectat în tabelul de concordanță care însoțește proiectul.
3.	**Obiectivele urmărite și soluțiile propuse**
	Crearea unui cadru național coerent pentru utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, compatibil cu sistemul FuelEU Maritime. Pregătirea juridică și instituțională a Republicii Moldova pentru participarea la mecanismele Uniunii Europene în domeniul decarbonizării transportului maritim, cu păstrarea unei separări funcționale clare între MRV și FuelEU. Obiectivele specifice ale proiectului sunt: stabilirea limitelor progresive ale intensității GES și a regulilor RFNBO; instituirea cerințelor privind OPS și tehnologiile cu emisii zero; stabilirea planului de monitorizare, raportării și verificării FuelEU, reglementarea acreditării verificatorilor și a reutilizării datelor MRV; instituirea mecanismelor de reportare, împrumut și grupare; reglementarea documentului de conformitate și a plății de

	conformare, atribuirea competențelor autorităților; corelarea documentului FuelEU cu controlul statului portului; instituirea unei aplicări etapizate până la dobândirea accesului juridic și tehnic la mecanismele Uniunii Europene. Hotărârea Guvernului nr. 544/2024 rămâne actul central pentru MRV, datele colectate în temeiul acesteia fiind reutilizate pentru FuelEU pentru a evita raportarea dublă. Normele care necesită temei legislativ se reglementează prin proiectul de lege promovat în paralel, iar funcționalitățile dependente de calitatea de stat membru, de accesul la baza de date FuelEU sau de recunoașterea reciprocă a măsurilor se activează la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană ori la o dată anterioară stabilită printr-un acord internațional sau act juridic obligatoriu.
3.1.	Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi
	Proiectul aprobă Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, structurat în 16 capitole și 5 anexe. Prevederile se grupează astfel. Domeniul de aplicare și definițiile. Regulamentul se aplică navelor cu tonaj brut mai mare de 5 000 utilizate comercial pentru transportul de pasageri sau mărfuri, cu regulile de contabilizare a energiei prevăzute de actul UE și cu excluderile aferente. Sunt definite noțiunile operaționale indispensabile, inclusiv companie, document de conformitate FuelEU, emisii GES, intensitate GES, RFNBO, OPS, tehnologie cu emisii zero, verificator și sold de conformitate. Limitarea intensității GES și RFNBO. Media anuală a intensității GES este raportată la valoarea de referință de 91,16 g CO2 echivalent/MJ, cu reduceri de 2 % din 2027, 6 % din 2030, 14,5 % din 2035, 31 % din 2040, 62 % din 2045 și 80 % din 2050. Se prevede factorul de recompensare pentru RFNBO până la 31 decembrie 2033 și mecanismul pentru eventualul obiectiv secundar RFNBO aplicabil din 2034, în condițiile dreptului Uniunii Europene. OPS și tehnologiile cu emisii zero. Pentru navele portcontainer și navele de pasageri se instituie, potrivit calendarului european, obligația de conectare la alimentarea cu energie electrică de la țărm sau de utilizare a unei tehnologii cu emisii zero, cu excepțiile privind escalele scurte, siguranța, indisponibilitatea sau incompatibilitatea OPS, forța majoră și testele tehnice. Se reglementează fluxul de informare între navă, autoritatea competentă și administrația portuară. Compania monitorizează și raportează datele necesare pentru fiecare navă și păstrează documentele justificative. Datele deja colectate în temeiul Hotărârii Guvernului nr. 544/2024 se reutilizează în măsura relevanței. Pentru fiecare navă se prezintă unui verificator acreditat un plan de monitorizare FuelEU, care se evaluează și se actualizează ori de câte ori intervin modificări relevante. Intensitatea GES se determină pe baza factorilor din anexele tehnice și, în cazurile permise, a valorilor reale certificate. Verificatorul trebuie să fie independent, imparțial și acreditat. MOLDAC exercită funcțiile organismului național de acreditare pentru verificatorii FuelEU și cooperează cu Agenția Navală în supravegherea calității verificării. Compania transmite raportul FuelEU verificatorului, iar acesta calculează intensitatea anuală GES, soldurile de conformitate, escalele neconforme și energia provenită din RFNBO. Agenția Navală poate efectua verificări suplimentare, poate actualiza rezultatele și, după caz, poate stabili prin act administrativ individual plata de conformare rezultată.

	După dobândirea accesului juridic și tehnic, companiile, verificatorii și autoritățile utilizează baza de date FuelEU potrivit rolurilor stabilite de dreptul Uniunii Europene. Se reglementează reportarea excedentului de conformitate, împrumutul în limitele admise și gruparea soldurilor mai multor nave, cu condiții menite să împiedice agravarea deficitului. Documentul de conformitate FuelEU se emite pentru nava care îndeplinește cerințele, iar în cazul existenței unor plăți de conformare emiterea este condiționată de confirmarea achitării lor. Plata de conformare se calculează potrivit formulelor armonizate, fiind distinctă de răspunderea contravențională. Nava trebuie să dețină documentul de conformitate FuelEU valabil. Pentru neconformarea persistentă se prevăd, în limitele temeiurilor normative, măsuri de expulzare ori reținere, cu respectarea dreptului de a prezenta observații și a căilor de contestare. Agenția Navală este autoritatea competentă pentru aplicarea Regulamentului, Agenția de Mediu furnizează informațiile MRV relevante, MOLDAC asigură acreditarea, administrațiile portuare gestionează fluxurile OPS, iar Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale coordonează politicile și actualizarea cadrului. Măsurile pregătitoare se aplică de la intrarea în vigoare a hotărârii, în timp ce obligațiile dependente de calitatea de stat membru sau de accesul la sistemele UE se aplică de la aderare ori de la o dată anterioară stabilită în mod obligatoriu pentru Republica Moldova. Anexa nr. 1 conține metodologia de stabilire a intensității GES, anexa nr. 2 factorii de emisie impliciți, anexa nr. 3 cerințele generale pentru tehnologiile cu emisii zero, anexa nr. 4 formulele de calcul al soldului și al plății de conformare, iar anexa nr. 5 mecanismul de ajustare pentru clasa de gheață și navigația în condiții de gheață.
3.2.	Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare
	Opțiunea de neintervenție. Menținerea cadrului actual ar păstra separarea dintre un sistem MRV existent și lipsa unui standard FuelEU, ar lăsa neexecutată acțiunea nr. 154 din Programul național de aderare și nu ar asigura documentul de conformitate FuelEU în controlul statului portului. Opțiunea a fost respinsă. Integrarea în Hotărârea Guvernului nr. 544/2024. Această soluție ar combina într-un singur act două regimuri cu obiecte juridice diferite: MRV, axat pe monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor, și FuelEU, axat pe standarde de performanță energetică, OPS, flexibilitate, documente și consecințe ale neconformării. Soluția ar afecta claritatea și unitatea obiectului de reglementare și a fost respinsă. Transpunerea exclusiv prin trimiteri la Regulamentul (UE) 2023/1805. În etapa de preaderare, simpla trimitere nu oferă autorităților și operatorilor o repartizare națională a competențelor și nu instituie procedurile interne necesare. Opțiunea a fost respinsă ca insuficientă. Aplicarea integrală și imediată înainte de aderare. Unele obligații presupun accesul la baza de date FuelEU și producerea unor efecte juridice reciproce cu instituțiile și statele membre ale Uniunii Europene. Republica Moldova nu poate reproduce unilateral aceste efecte. Opțiunea a fost respinsă, fiind preferată aplicarea etapizată.
4.	**Analiza impactului de reglementare**
	Proiectul nu creează autorități publice noi. Implementarea utilizează autorități și instituții existente — Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală, Agenția

	de Mediu, MOLDAC și administrațiile portuare — cărora le sunt atribuite funcții specifice FuelEU. Impactul se manifestă gradual: în perioada de preaderare predomină pregătirea administrativă, tehnică și instituțională, iar după activarea deplină a mecanismului apar obligațiile de conformare pentru operatorii și navele care intră în domeniul de aplicare.
4.1.	Impactul asupra sectorului public
	Impactul asupra sectorului public este în principal instituțional și procedural. Agenția Navală va organiza procedurile de verificare suplimentară, emitere și control al documentului FuelEU, examinare a cererilor de reexaminare și aplicare a măsurilor de conformare. Agenția de Mediu va asigura, în limitele competențelor, reutilizarea datelor MRV relevante. MOLDAC va pregăti și aplica mecanismul de acreditare și supraveghere a verificatorilor FuelEU. Administrațiile portuare vor asigura fluxurile informaționale privind OPS și situațiile de excepție. În etapa pregătitoare sunt necesare desemnarea responsabililor, elaborarea procedurilor interne, instruirea personalului și pregătirea interconectării cu sistemele FuelEU. După dobândirea accesului la baza de date FuelEU, va fi necesară administrarea drepturilor de acces și respectarea specificațiilor tehnice stabilite de dreptul Uniunii Europene.
4.2.	Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
	Adoptarea proiectului nu presupune crearea unor autorități sau funcții noi și nu determină, prin ea însăși, cheltuieli bugetare majore imediate. Măsurile pregătitoare — elaborarea procedurilor, instruirea, coordonarea interinstituțională și pregătirea fluxurilor de date — urmează a fi realizate, în prima etapă, în limitele competențelor și alocațiilor aprobate autorităților implicate. Aplicarea deplină a mecanismului poate genera necesități ulterioare de cheltuieli pentru interoperabilitate informațională, formare profesională, activități de acreditare și supraveghere, precum și pentru dezvoltarea infrastructurii OPS. Investițiile în OPS sunt însă legate și de cadrul național de implementare a Regulamentului (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi și urmează a fi planificate și evaluate prin instrumentele investiționale și bugetare corespunzătoare, nefiind generate exclusiv de prezentul proiect. Plata de conformare FuelEU este o obligație pecuniară distinctă, reglementată la nivel de lege și calculată potrivit formulelor armonizate. Eventualele venituri aferente se administrează în condițiile legislației bugetare și ale cadrului european aplicabil.
4.3.	Impactul asupra sectorului privat
	Impactul direct vizează companiile responsabile de navele cu tonaj brut mai mare de 5 000 care intră în domeniul de aplicare al FuelEU. După activarea deplină a regimului, acestea vor trebui să întocmească și să mențină planuri de monitorizare, să raporteze date FuelEU, să contracteze verificatori acreditați, să asigure utilizarea combustibililor și a energiei conforme și, după caz, să utilizeze OPS sau tehnologii cu emisii zero. Costurile de conformare pot include verificarea independentă, adaptarea sistemelor interne de colectare a datelor, diferența de cost dintre combustibilii convenționali și cei cu intensitate mai redusă a carbonului, eventuale adaptări tehnice și, în caz de deficit, plata de conformare. Mecanismele de reportare, împrumut și grupare reduc însă rigiditatea

	regimului și permit companiilor să își optimizeze conformarea la nivelul uneia sau mai multor nave. Beneficiul principal pentru sectorul privat este predictibilitatea juridică și pregătirea din timp pentru operarea pe piața europeană în condițiile FuelEU. Proiectul nu instituie obligații retroactive pentru perioade anterioare datei de la care cerințele materiale devin aplicabile Republicii Moldova.
4.4.	Impactul social
	Impactul social este indirect și preponderent pozitiv. Reducerea emisiilor generate de nave în port și utilizarea OPS contribuie la diminuarea emisiilor locale de gaze și poluanți atmosferici în zonele portuare, cu efect favorabil asupra calității mediului de muncă și de trai din proximitatea infrastructurii portuare. Implementarea mecanismului stimulează formarea unor competențe profesionale noi în domeniul combustibililor alternativi, al monitorizării și verificării emisiilor, al acreditării și al tehnologiilor maritime cu emisii reduse. Proiectul nu modifică raporturile individuale de muncă și nu instituie efecte directe asupra nivelului de salarizare sau asupra gradului de ocupare.
4.4.1.	Impactul asupra datelor cu caracter personal
	Proiectul vizează preponderent date tehnice, operaționale și comerciale privind navele, energia, combustibilii, rapoartele și verificările. Pot fi prelucrate date de identificare și de contact ale reprezentanților companiilor, verificatorilor și utilizatorilor autorizați ai sistemelor, strict în măsura necesară exercitării atribuțiilor și îndeplinirii obligațiilor FuelEU. Prelucrarea se realizează potrivit legislației privind protecția datelor cu caracter personal, cu respectarea principiilor privind scopul determinat, minimizarea datelor, securitatea și limitarea accesului. După dobândirea accesului la baza de date FuelEU, drepturile utilizatorilor și specificațiile tehnice se aplică potrivit cadrului european și actelor naționale de punere în aplicare.
4.4.2.	Impactul asupra echității și egalității de gen
	Nu se aplică. Proiectul nu instituie tratamente diferențiate în funcție de gen și se aplică uniform operatorilor economici, autorităților, verificatorilor și personalului implicat.
4.5.	Impactul asupra mediului
	Impactul asupra mediului este pozitiv și constituie obiectivul central al proiectului. Stabilirea unor limite progresive ale intensității GES pe întreg ciclul de viață al energiei utilizate la bord stimulează înlocuirea combustibililor cu intensitate ridicată a carbonului cu combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon. Utilizarea OPS și a tehnologiilor cu emisii zero reduce emisiile produse de nave la dană. Metodologia well-to-wake ia în calcul, pe lângă CO2, emisiile de CH4 și N2O și permite evaluarea performanței energetice într-o manieră comparabilă cu standardul european. Pe termen lung, efectul urmărit este reducerea intensității emisiilor sectorului maritim și stimularea investițiilor în tehnologii cu emisii reduse și zero.

4.6.	Alte impacturi și informații relevante
	Proiectul contribuie la integrarea sectorului naval al Republicii Moldova în politica climatică și de transport a Uniunii Europene, la pregătirea administrației maritime pentru utilizarea instrumentelor FuelEU și la creșterea predictibilității pentru companiile care operează pe rute europene. Interacțiunea cu Hotărârea Guvernului nr. 544/2024 permite reutilizarea datelor MRV și evitarea raportării duble. Componenta OPS trebuie coordonată cu implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi, iar certificarea combustibililor regenerabili se corelează cu cadrul armonizat cu Directiva (UE) 2018/2001.
5.	**Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**
	Proiectul este un act normativ cu relevanță UE, marcat cu sigla „UE” și însoțit de clauza de armonizare și de tabelul de concordanță.
5.1.	Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională
	Actul juridic al UE care se transpune. Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, CELEX 32023R1805, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 234 din 22 septembrie 2023, p. 48–100. Obiectivele actului juridic al UE. Regulamentul (UE) 2023/1805 stabilește norme uniforme privind limitarea intensității GES generate de energia utilizată la bordul navelor și obligația de utilizare a OPS sau a tehnologiilor cu emisii zero în porturi. Obiectivul este creșterea utilizării combustibililor regenerabili și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie, în condiții de certitudine juridică și de concurență nedistorsionată, contribuind la atingerea neutralității climatice la nivelul Uniunii Europene. Gradul de transpunere. Proiectul transpune parțial Regulamentul (UE) 2023/1805, în partea care necesită și permite măsuri normative naționale în etapa de preaderare. Sunt preluate normele tehnice și procedurale principale privind domeniul de aplicare, intensitatea GES, RFNBO, OPS, monitorizarea și raportarea, verificarea și acreditarea, mecanismele de flexibilitate, documentul de conformitate, plata de conformare și asigurarea respectării, precum și anexele I–V. Prevederile adresate exclusiv instituțiilor Uniunii Europene sau care presupun calitatea de stat membru nu sunt transformate în competențe naționale inexistente. Argumentarea reglementărilor care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE sau care depășesc cerințele minime. Proiectul conține norme naționale de organizare necesare aplicării: repartizarea competențelor între Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Navală, Agenția de Mediu, MOLDAC și administrațiile portuare; procedura națională de reexaminare potrivit Codului administrativ; reutilizarea datelor MRV; măsurile pregătitoare din perioada de preaderare. Aceste norme nu reduc nivelul de protecție și nu modifică parametrii tehnici ai actului UE, ci asigură integrarea acestuia în sistemul instituțional și procedural național. Regulamentul (UE) 2023/1805 nu a fost transpus anterior printr-un act național FuelEU distinct. Hotărârea Guvernului nr. 544/2024 reglementează sistemul MRV și constituie

	infrastructura de date cu care FuelEU se interconectează, dar nu transpune standardul de performanță FuelEU. Reglementări similare în legislația statelor membre. Nu se invocă. Pentru Regulamentul (UE) 2023/1805 s-a întocmit tabelul de concordanță potrivit modelului aplicabil proiectelor de acte normative cu relevanță UE. Tabelul acoperă articolele 1–32 și anexele I–V, indică normele naționale corespondente, gradul de compatibilitate și explicațiile necesare și se actualizează în funcție de procesul de avizare, consultare și expertiza de compatibilitate.
5.2.	Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE
	Hotărârea Guvernului nr. 544/2024 rămâne actul central MRV și este utilizată pentru reutilizarea datelor, fără a fi modificată prin prezentul proiect. Pentru elementele de detaliu privind verificarea, modelul planului de monitorizare, acreditarea verificatorilor și baza de date FuelEU vor fi adoptate actele naționale de punere în aplicare corespunzătoare actelor UE subsecvente. Aplicarea integrală a proiectului este condiționată de intrarea în vigoare a temeiurilor legislative primare și, pentru funcționalitățile specifice Uniunii Europene, de data aderării Republicii Moldova sau de o dată anterioară stabilită printr-un instrument juridic obligatoriu.
6.	**Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**
	În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de elaborare a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și pe platforma guvernamentală particip.gov.md. Anunțul de inițiere a fost publicat la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/18219 Proiectul de hotărâre și materialele aferente vor fi plasate spre consultare publică potrivit Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, după înregistrarea acestuia de către Cancelaria de Stat . Proiectul urmează a fi transmis spre avizare, potrivit competențelor următoarelor autorități: - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (inclusiv MOLDAC); - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului (inclusiv Agenția de Mediu); - Ministerul Energiei; - Ministerul Afacerilor Externe; - Agenția de Guvernare Electronică. Proiectul va fi remis spre consultare și altor autorități și entități din domeniul naval: - Agenției Navale a Republicii Moldova și administrațiilor portuare. Pentru componenta de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene proiectul va fi remis Centrului de Armonizare a Legislației.
7.	**Concluziile expertizelor**
	Se va completa după finalizarea expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene, a expertizei anticorupție și a expertizei juridice, în conformitate cu prevederile

	Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor și modul de valorificare a observațiilor vor fi reflectate în versiunea finală a proiectului și în sinteza obiecțiilor și propunerilor.
8.	**Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**
	Proiectul se încorporează în cadrul normativ existent prin aprobarea unui regulament distinct FuelEU. Raportul cu Hotărârea Guvernului nr. 544/2024 este unul funcțional, aceasta rămâne baza MRV, iar proiectul utilizează datele MRV relevante pentru FuelEU, evitând dublarea raportării. În continuare vor fi necesare acte naționale pentru punerea în aplicare a proiectului privind verificarea, modelul planului de monitorizare, acreditarea verificatorilor și baza de date FuelEU.
9.	**Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**
	Implementarea revine Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale și Agenției Navale a Republicii Moldova, cu participarea Agenției de Mediu, MOLDAC și a administrațiilor portuare, în limitele competențelor stabilite de proiect. Măsurile concrete de implementare sunt: elaborarea procedurilor interne ale Agenției Navale pentru verificările suplimentare, emiterea documentelor, reexaminare și control; instruirea inspectorilor și a personalului relevant, stabilirea fluxurilor de reutilizare a datelor MRV între Agenția de Mediu și Agenția Navală; pregătirea mecanismului de acreditare și supraveghere a verificatorilor FuelEU de către MOLDAC, pregătirea fluxurilor informaționale privind OPS în porturi, desemnarea utilizatorilor și pregătirea accesului la baza de date FuelEU monitorizarea evoluției acquis-ului și actualizarea anexelor tehnice. În perioada pregătitoare, aceste măsuri se vor realiza în cadrul efectivelor și al bugetelor existente. Necesitățile suplimentare care pot apărea la aplicarea deplină — în special pentru interoperabilitate, formare specializată și infrastructură OPS — vor fi evaluate și planificate prin procesele bugetare și investiționale corespunzătoare. Potrivit proiectului hotărârii, aceasta intră în vigoare la expirarea unei luni de la publicare. Măsurile pregătitoare prevăzute în dispozițiile tranzitorii se aplică de la această dată, iar celelalte obligații care presupun calitatea de stat membru, accesul la baza de date FuelEU ori producerea efectelor juridice în raport cu instituțiile și statele membre ale Uniunii Europene se aplică de la aderare sau de la data anterioară stabilită printr-un instrument juridic obligatoriu.

Viceprim-ministru, ministrul
infrastructurii și dezvoltării regionale **Vladimir BOLEA**

TABEL DE CONCORDANȚĂ

1	**Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX** Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, Publicat în *JO L 234, 22.9.2023, pp. 48-100.* Nr. CELEX: 32023R1805
2	**Titlul actului normativ național** Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim
3	**Gradul general de compatibilitate** Compatibil
4	**Autoritatea/persoana responsabilă** Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova; Ministerul Mediului al Republicii Moldova
5	**Data întocmirii** Iunie 2026

Actul UE în limba română **6**	**Actul/actele normativ/e național/e în limba română** **7**	**Compatibilitate** **8**	**Observațiile Republicii Moldova** **9**
Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, Publicat în *JO L 234, 22.9.2023, pp. 48-100.* Nr. CELEX: 32023R1805	**Proiectul Hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim**		

	Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim transpune Regulamentul (UE) 2023/1805 din 13 septembrie 2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, publicat în *JO L 234, 22.9.2023, pp. 48-100.*		
Capitolul I **Dispoziții generale**	**CAPITOLUL I. DISPOZIȚII GENERALE**		
Articolul 1 **Obiect și scop** Prezentul regulament stabilește norme uniforme privind: (a) o limită a intensității gazelor cu efect de seră (GES) produse de energia utilizată la bord de o navă care sosește, staționează sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru; și	**Secțiunea 1. Obiect și scop** **1.** Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim (în continuare - *Regulament*) stabilește norme privind: **1.1.** 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 Republicii Moldova; și **1.2.** o obligație de a utiliza surse de alimentare cu energie electrică de la mal (OPS) sau tehnologii cu emisii zero în porturile aflate sub jurisdicția Republicii Moldova. **2.** În acest sens, scopul său este de a spori utilizarea consecventă a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie în transportul maritim în Republica Moldova, în conformitate	**Compatibil**	

(b) o obligație de a utiliza surse de alimentare cu energie electrică de la mal (OPS) sau tehnologii cu emisii zero în porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, În acest sens, scopul său este de a spori utilizarea consecventă a combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a surselor alternative de energie în transportul maritim în întreaga Uniune, în conformitate cu obiectivul de a atinge neutralitatea climatică la nivelul Uniunii cel târziu până în 2050, asigurând în același timp buna funcționare a transportului maritim, creând certitudine în materie de reglementare pentru utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a tehnologiilor durabile și evitând denaturările pe piața internă.	cu obiectivul de a atinge neutralitatea climatică la nivelul Republicii Moldova cel târziu până în 2050, asigurând în același timp buna funcționare a transportului maritim, creând certitudine în materie de reglementare pentru utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a tehnologiilor durabile și evitând denaturările pe piața din Republica Moldova.	**Compatibil**	
Articolul 2 **Domeniul de aplicare** (1) Prezentul regulament se aplică tuturor navelor care depășesc un tonaj brut de 5 000 de tone și care servesc scopului de a transporta pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale, indiferent de pavilionul lor, în ceea ce privește: (a) energia utilizată pe durata staționării lor într-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru;	**3.** Prezentul regulament se aplică tuturor navelor care depășesc un tonaj brut de 5 000 de tone și care transportă pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale, indiferent de pavilionul lor, în ceea ce privește: **3.1.** energia utilizată pe durata staționării lor într-un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova; **3.2.** întreaga energie utilizată pentru călătoriile dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova către un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru al Uniunii Europene;	**Compatibil**	

(b) întreaga energie utilizată pentru călătoriile dintr-un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru către un alt port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru; (c) în pofida literei (b), o jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică aflată sub jurisdicția unui stat membru; și (d) o jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru, în cazul în care ultimul port de escală sau următorul port de escală se află sub jurisdicția unei țări terțe. (2) Până la 31 decembrie 2025, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește o listă a porturilor învecinate de transbordare a containerelor. Comisia actualizează ulterior lista respectivă până la data de 31 decembrie, din doi în doi ani.	**3.3.** o jumătate din energia utilizată pentru călătoriile dinspre și către un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova, în cazul în care ultimul port de escală sau următorul port de escală se află sub jurisdicția unei țări terțe. **4.** Lista porturilor învecinate de transbordare a containerelor este stabilită de Comisia Europeană. Un port este încadrat ca port învecinat de transbordare a containerelor în cazul în care ponderea transbordării de containere, măsurată în unități echivalente de 20 de picioare, depășește 65 % din traficul total de containere din portul respectiv în cursul celei mai recente perioade de 12 luni pentru care sunt disponibile date relevante și în cazul în care portul respectiv este situat în afara Uniunii Europene, dar la mai puțin de 300 de mile marine de un port aflat sub jurisdicția unui stat membru al Uniunii Europene. **5.** 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.	**Compatibil**	lit.(c), neaplicabilă Conform art.349 TFUE, sunt regiuni ultraperiferice Guadelupa, Guyana Franceză, Martinica, Mayotte, Reunion și Saint-Martin, a insulelor Azore,

Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf încadrează un port ca port învecinat de transbordare a containerelor în cazul în care ponderea transbordării de containere, măsurată în unități echivalente de 20 de picioare, depășește 65 % din traficul total de containere din portul respectiv în cursul celei mai recente perioade de 12 luni pentru care sunt disponibile date relevante și în cazul în care portul respectiv este situat în afara Uniunii, dar la mai puțin de 300 de mile marine de un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.	**6.** Lista porturilor învecinate de transbordare a containerelor stabilită de Comisia Europeană nu include porturile situate într-o țară terță pentru care țara terță respectivă aplică efectiv măsuri echivalente cu prezentul regulament. Norme UE neaplicabile		Madeira și Canare
În sensul actelor de punere în aplicare respective, containerele sunt considerate transbordate atunci când sunt descărcate de pe o navă în port cu unicul scop de a fi încărcate pe o altă navă.	Norme UE neaplicabile		
Lista porturilor învecinate de transbordare a containerelor stabilită de Comisie nu include porturile situate într-o țară terță pentru care țara terță respectivă aplică efectiv măsuri echivalente cu prezentul regulament. Actele de punere în aplicare menționate la primul paragraf se adoptă în conformitate cu procedura de examinare prevăzută la articolul 29 alineatul (3).	Norme UE neaplicabile		

(3) Statele membre pot excepta anumite rute și porturi de la aplicarea alineatului (1) literele (a) și (b) în ceea ce privește energia utilizată pentru călătoriile efectuate de nave de pasageri, altele decât navele de croazieră, între un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și un port de escală aflat sub jurisdicția aceluiași stat membru, situat pe o insulă cu mai puțin de 200 000 de rezidenți permanenți, și în ceea ce privește energia utilizată în timpul staționării lor într-un port de escală al insulei respective. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.	Norme UE neaplicabile		
(4) Statele membre pot excepta anumite rute și porturi de la aplicarea alineatului (1) literele (a) și (c) în ceea ce privește energia utilizată de către nave în călătoriile între un port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și un alt port de escală situat într-o regiune ultraperiferică și în ceea ce privește energia utilizată în timpul staționării lor în porturile de escală ale regiunilor ultraperiferice respective. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.	**7.** Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor deținute sau exploatate de un guvern și utilizate doar în scopuri necomerciale.		
(5) Statele membre care nu au o frontieră terestră comună cu niciun alt stat membru pot excepta de la aplicarea alineatului (1) navele de pasageri care efectuează călătorii transnaționale în temeiul unor obligații de serviciu public sau al unor contracte de achiziții publice			

de servicii în porturile de escală ale altor state membre. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. (6) Statele membre pot excepta de la aplicarea alineatului (1) navele de pasageri care furnizează servicii de transport maritim în sensul Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 în temeiul obligațiilor de serviciu public sau al contractelor de achiziții publice de servicii, care operează înainte de 12 octombrie 2023, pentru rutele specifice dintre porturile lor de escală continentale și porturile de escală aflate sub jurisdicția lor situate pe o insulă sau în orașele Ceuta și Melilla. Nicio astfel de exceptare nu se aplică după 31 decembrie 2029. Înainte de intrarea în vigoare a acestor exceptări, statele membre le notifică Comisiei. Comisia publică exceptările respective în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În sensul aplicării prezentului alineat, orașele Ceuta și Melilla sunt considerate porturi de escală situate pe o insulă. (7) Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor deținute sau exploatate de un guvern și utilizate doar în scopuri necomerciale.		Norme UE neaplicabile	
Articolul 3 **Definiții**			

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1. „emisii de gaze cu efect de seră” sau „emisii GES” înseamnă eliberarea de dioxid de carbon (CO_2), de metan (CH_4) și de protoxid de azot (N_2O) în atmosferă; 2 „biocombustibili” înseamnă biocombustibili, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 33 din Directiva (UE) 2018/2001; 3. „biogaz” înseamnă biogaz, astfel cum este definit la articolul 2 al doilea paragraf punctul 28 din Directiva (UE) 2018/2001; 4 „combustibili pe bază de carbon reciclat” înseamnă combustibili pe . bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 35 din Directiva (UE) 2018/2001;	**8.** În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: **8.1.** *emisii de gaze cu efect de seră* sau „emisii GES” înseamnă eliberarea de dioxid de carbon (CO_2), de metan (CH_4) și de protoxid de azot (N_2O) în atmosferă; **8.2.** *biocombustibili* înseamnă combustibil lichid pentru transporturi, produs din biomasă, astfel cum este definit în art.3 al Legii Nr. 10 din 26-02-2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile; **8.3.** *biogaz* înseamnă combustibili gazoși produși din biomasă, astfel cum este definit în art.3 al Legii Nr. 10 din 26-02-2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile; **8.4.** *combustibili pe bază de carbon reciclat* înseamnă combustibili pe bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți la pct.2.5 al Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025; **8.5.** *combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO)* înseamnă combustibili de origine nebiologică lichizi și gazoși astfel cum sunt definiți la pct.2.7 al Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților,		

5. „combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile” (RFNBO) înseamnă combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile, astfel cum sunt definiți la articolul 2 al doilea paragraf punctul 36 din Directiva (UE) 2018/2001;	biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025; **8.6.** *culturi alimentare și furajere* înseamnă culturi de plante bogate în amidon, de plante zaharoase sau de plante oleaginoase, astfel cum sunt definite în art.3 al Legii Nr. 10 din 26.02.2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile; **8.7.** *tehnologie cu emisii zero* înseamnă o tehnologie care nu implică, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, eliberarea următoarelor GES și poluanți atmosferici în atmosferă de către nave: dioxid de carbon (CO_2), metan (CH_4), protoxid de azot (N_2O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie; **8.8.** *surse alternative de energie* înseamnă energie regenerabilă produsă la bord sau energie electrică din OPS; **8.9.** *propulsie asistată de vânt* înseamnă propulsia, parțială sau totală, a unei nave cu energie eoliană, exploatată cu ajutorul sistemelor de propulsie asistate de vânt, cum ar fi, printre altele, vele cu rotor, zmeie, vele dure sau rigide, vele moi, aripi de aspirație sau turbine; **8.10.** *port de escală* - astfel cum este definit la pct.6.26 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin HG 544 din 24.07.2024;		

6. „culturi alimentare și furajere” înseamnă culturi alimentare și furajere, astfel cum sunt definite la articolul 2 al doilea paragraf punctul 40 din Directiva (UE) 2018/2001; 7. „tehnologie cu emisii zero” înseamnă o tehnologie care nu implică, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, eliberarea următoarelor GES și poluanți atmosferici în atmosferă de către nave: dioxid de carbon (CO_2), metan (CH_4), protoxid de azot (N_2O), oxizi de sulf (SO_x), oxizi de azot (NO_x) și particule în suspensie; 8. „surse alternative de energie” înseamnă energie regenerabilă produsă la bord sau energie electrică din OPS;	**8.11.** *călătorie* - astfel cum este definită la art.4 al Legii nr. 74/2024 privind acțiunile climatice; **8.12.** *regiune ultraperiferică* înseamnă teritoriul menționat la articolul 349 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene; **8.13.** *companie* înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care a fost de acord să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management (Codul ISM, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 76/2020) pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării; **8.14.** *tonaj brut (GT)* astfel cum este definită la pct.6.28 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin HG 544 din 24.07.2024; **8.15.** *navă la dană* – astfel cum este definită la pct.6.19 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin HG 544 din 24.07.2024; **8.16.** *navă ancorată* înseamnă o navă la dană care nu este amarată la cheu; **8.17.** *consum de energie la bord* înseamnă cantitatea de energie, exprimată în megajouli (MJ), utilizată de o navă pentru propulsie și pentru operarea oricărui echipament de la bord, pe mare sau la dană; **8.18.** *metoda „de la sondă la siaj”* înseamnă o metodă de calculare a emisiilor care ia în considerare		

9. „propulsie asistată de vânt” înseamnă propulsia, parțială sau totală, a unei nave cu energie eoliană, exploatată cu ajutorul sistemelor de propulsie asistate de vânt, cum ar fi, printre altele, vele cu rotor, zmeie, vele dure sau rigide, vele moi, aripi de aspirație sau turbine; 10. „port de escală” înseamnă un port în care navele se opresc pentru a încărca sau a descărca mărfuri sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri, cu excepția opririlor cu unicul scop de a realimenta cu combustibil, de a obține provizii, de a elibera echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava, echipamentele sale sau ambele; a opririlor în port deoarece nava are nevoie de asistență sau se află în pericol; a transferurilor de la navă la navă efectuate în afara porturilor; a opririlor cu unicul scop de a se adăposti de condiții meteorologice nefavorabile sau necesare pentru activități de căutare și salvare; și a opririlor navelor portcontainer într-un port învecinat de transbordare a containerelor enumerat în actul de punere în aplicare adoptat în temeiul articolului 2 alineatul (2); 11. „călătorie” înseamnă o călătorie, astfel cum este definită la articolul 3 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/757; 12. „regiune ultraperiferică” înseamnă teritoriul menționat la articolul 349 din TFUE;	impactul asupra GES al producției, transportului, distribuției și utilizării energiei la bord, inclusiv în timpul arderii; **8.19.** *intensitatea GES generate de energia utilizată la bord* înseamnă cantitatea de emisii de GES exprimată în grame de CO_2 echivalent, stabilită pe baza metodei „de la sondă la siaj”, pe MJ de energie utilizată la bord; **8.20.** *factor de emisie* - astfel cum este definită la pct.6.13 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin HG 544 din 24.07.2024; **8.21.** *clasă de gheață* - astfel cum este definită la pct.6.5 din Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin HG 544 din 24.07.2024; **8.22.** *marginea gheții* înseamnă delimitarea în orice moment între marea liberă și gheața marină de orice tip, fixă sau în derivă, astfel cum se prevede la punctul 4.4.8 din Nomenclatorul privind gheața marină al Organizației Meteorologice Mondiale, martie 2014; **8.23.** *navigare în condiții de gheață* înseamnă navigarea unei nave cu clasă de gheață într-o zonă maritimă situată în interiorul marginii gheții; **8.24.** *surse de alimentare cu energie electrică de la mal (OPS*) înseamnă sistemul de alimentare cu energie electrică a navelor la dană, la joasă sau înaltă tensiune, cu curent alternativ sau continuu, inclusiv a instalațiilor de pe navă și din port, atunci când acesta alimentează direct tabloul principal de distribuție al navei pentru alimentarea cu energie electrică a spațiilor de cazare, pentru acoperirea volumului		

13. „societate” înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, cum ar fi administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care a fost de acord să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru exploatarea în siguranță a navelor și pentru prevenirea poluării; 14. „tonaj brut” (TB) înseamnă tonajul brut, astfel cum este definit la articolul 3 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/757; 15. „navă la dană” înseamnă o navă la dană, astfel cum este definită la articolul 3 litera (n) din Regulamentul (UE) 2015/757;	de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare; **8.25.** *necesarul de energie electrică la dană* înseamnă necesarul de energie electrică al unei nave la dană pentru a satisface toate necesitățile de energie pe bază de energie electrică de la bord; **8.26.** *necesarul total de energie electrică stabilit al navei la dană* înseamnă cea mai mare valoare, exprimată în kilowați, a necesarului total de energie electrică al unei nave la dană, inclusiv pentru spațiile de cazare și pentru manipularea încărcăturilor; **8.27.** *verificator* – astfel cum a fost definit în art.4 al Legii nr. 74/2024 privind acțiunile climatice; **8.28.** *document de conformitate FuelEU* înseamnă un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator și care confirmă că nava respectivă a respectat dispozițiile din prezentul regulament pentru o anumită perioadă de raportare; **8.29.** *navă de pasageri* – navă, astfel cum este definită în art.3, pct.19 al Legii Nr. 136 din 13.06.2025 privind normele și standardele de siguranțăpentru navele de pasageri; **8.30.** *navă de croazieră* înseamnă o navă de pasageri care nu are punte de marfă și este proiectată exclusiv pentru transportul comercial de pasageri în spații de cazare peste noapte, pe parcursul unei călătorii pe mare; **8.31.** *navă portcontainer* înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte; **8.32.** *escală în port neconformă* înseamnă o escală în port în cursul căreia nava nu îndeplinește cerința prevăzută la		

16. „navă ancorată” înseamnă o navă la dană care nu este amarată la cheu; 17. „consum de energie la bord” înseamnă cantitatea de energie, exprimată în megajouli (MJ), utilizată de o navă pentru propulsie și pentru operarea oricărui echipament de la bord, pe mare sau la dană; 18. „metoda «de la sondă la siaj»” înseamnă o metodă de calculare a emisiilor care ia în considerare impactul asupra GES al producției, transportului, distribuției și utilizării energiei la bord, inclusiv în timpul arderii; 19. „intensitatea GES generate de energia utilizată la bord” înseamnă cantitatea de emisii de GES exprimată în grame de CO_2 echivalent, stabilită pe baza metodei „de la sondă la siaj”, pe MJ de energie utilizată la bord;	pct.23 al prezentului regulament și căreia nu i se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la pct.27 al prezentului regulament; **8.33.** *filiera cel mai puțin favorabilă* înseamnă filiera de producție cu cea mai mare intensitate de emisii de carbon utilizată pentru oricare tip de combustibil; **8.34.** *CO_2 echivalent* înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO_2, CH_4 și N_2O pe baza potențialului de încălzire globală al acestora, prin conversia cantităților de CH_4 și N_2O în cantitatea echivalentă de CO_2 cu același potențial de încălzire globală; **8.35.** *bilanț de conformitate* înseamnă măsura conformității în sens pozitiv sau negativ a unei nave în raport cu limitele intensității medii anuale a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave sau cu obiectivul secundar pentru RFNBO, calculată în conformitate cu Anexa 4, partea A; **8.36.** *excedent de conformitate* înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare pozitivă; **8.37.** *deficit de conformitate* înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare negativă; **8.38.** *bilanțul total de conformitate al grupării* înseamnă suma bilanțurilor de conformitate ale tuturor navelor incluse în grupare; **8.39.** *organ de administrare al portului* – astfel cum este definit la art.7 al Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 183din 13.03.2024; **8.40.** *autoritatea de administrare a companiei de transport maritim* – astfel cum este definite în pct.6.2 din		

20. „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui GES raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând o oxidare completă în cazul arderii și o conversie integrală pentru toate celelalte reacții chimice; 21. „clasă de gheață” înseamnă notația atribuită navei de către autoritățile naționale competente ale statului de pavilion sau de o organizație recunoscută de statul respectiv, care indică faptul că nava a fost proiectată pentru navigarea în condiții de gheață pe mare; 22. „marginea gheții” înseamnă delimitarea în orice moment între marea liberă și gheața marină de orice tip, fixă sau în derivă, astfel cum se prevede la punctul 4.4.8 din Nomenclatorul privind gheața marină al Organizației Meteorologice Mondiale, martie 2014; 23. „navigare în condiții de gheață” înseamnă navigarea unei nave cu clasă de gheață într-o zonă maritimă situată în interiorul marginii gheții;	Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin HG 544 din 24.07.2024; **8.41.** *perioadă de raportare* înseamnă perioada cuprinsă între 1 ianuarie și 31 decembrie a anului în care sunt monitorizate și înregistrate informațiile menționate în prezentul regulament, în care datele pentru călătoriile care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți sunt contabilizate în anul calendaristic în cauză; **8.42.** *perioadă de verificare* înseamnă anul calendaristic imediat următor perioadei de raportare.		

24. „surse de alimentare cu energie electrică de la mal” (OPS) înseamnă sistemul de alimentare cu energie electrică a navelor la dană, la joasă sau înaltă tensiune, cu curent alternativ sau continuu, inclusiv a instalațiilor de pe navă și din port, atunci când acesta alimentează direct tabloul principal de distribuție al navei pentru alimentarea cu energie electrică a spațiilor de cazare, pentru acoperirea volumului de lucru al serviciilor sau pentru încărcarea bateriilor secundare;			
25. „necesarul de energie electrică la dană” înseamnă necesarul de energie electrică al unei nave la dană pentru a satisface toate necesitățile de energie pe bază de energie electrică de la bord;			
26. „necesarul total de energie electrică stabilit al navei la dană” înseamnă cea mai mare valoare, exprimată în kilowați, a			

necesarului total de energie electrică al unei nave la dană, inclusiv pentru spațiile de cazare și pentru manipularea încărcăturilor;			
27. „verificator” înseamnă o entitate juridică care desfășoară activități de verificare și care este acreditată de un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 și al prezentului regulament;			
28. „document de conformitate FuelEU” înseamnă un document specific unei nave, emis unei societăți de către un verificator și care confirmă că nava respectivă a respectat dispozițiile din prezentul regulament pentru o anumită perioadă de raportare;			
29. „navă de pasageri” înseamnă o navă de pasageri, astfel cum este definită la articolul 2 litera (i) din Directiva (UE) 2016/802 a Parlamentului European și a Consiliului ([23]);			
30. „navă de croazieră” înseamnă o navă de pasageri care nu are punte de marfă și este proiectată exclusiv pentru transportul comercial de pasageri în spații de cazare peste noapte, pe parcursul unei călătorii pe mare;			

31. „navă portcontainer” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte; 32. „escală în port neconformă” înseamnă o escală în port în cursul căreia nava nu îndeplinește cerința prevăzută la articolul 6 alineatul (1) și căreia nu i se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la articolul 6 alineatul (5); 33. „filiera cel mai puțin favorabilă” înseamnă filiera de producție cu cea mai mare intensitate de emisii de carbon utilizată pentru oricare tip de combustibil; 34. „CO_2 echivalent” înseamnă unitatea metrică de măsură utilizată pentru calcularea emisiilor de CO_2, CH_4 și N_2O pe baza potențialului de încălzire globală al acestora, prin conversia cantităților de CH_4 și N_2O în cantitatea echivalentă de CO_2 cu același potențial de încălzire globală;			

35. „bilanț de conformitate” înseamnă măsura conformității în sens pozitiv sau negativ a unei nave în raport cu limitele intensității medii anuale a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave sau cu obiectivul secundar pentru RFNBO, calculată în conformitate cu anexa IV partea A;			
36. „excedent de conformitate” înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare pozitivă;			
37. „deficit de conformitate” înseamnă un bilanț de conformitate cu o valoare negativă;			
38. „bilanțul total de conformitate al grupării” înseamnă suma bilanțurilor de conformitate ale tuturor navelor incluse în grupare;			
39. „organ de administrare al portului” înseamnă un organ de administrare al portului, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) 2017/352;			

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

Capitolul II Cerințe privind energia utilizată la bord de către nave	Capitolul II. Cerințe privind energia utilizată la bord de către nave		
Articolul 4 **Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave** (1) Intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave în cursul unei perioade de raportare nu poate depăși limita stabilită la alineatul (2). (2) Limita menționată la alineatul (1) se calculează scăzând din valoarea de referință de 91,16 grame de CO_2 echivalent per MJ următorul procentaj: — 2 % de la 1 ianuarie 2025; — 6 % de la 1 ianuarie 2030; — 14,5 % de la 1 ianuarie 2035; — 31 % de la 1 ianuarie 2040; — 62 % de la 1 ianuarie 2045; — 80 % începând cu 1 ianuarie 2050. (3) Intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul unei nave se calculează ca fiind cantitatea de emisii de GES per unitate de energie, în conformitate cu metodologia prevăzută în anexa I.	**Secțiunea 2. Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave** **9.** Intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul unei nave în cursul unei perioade de raportare nu poate depăși limita stabilită la pct.10 al prezentului regulament. **10.** Limita menționată la pct.9 al prezentului regulament se calculează scăzând din valoarea de referință de 91,16 grame de CO_2 echivalent per MJ următorul procentaj: - 2 % de la 1 ianuarie 2027; - 6 % de la 1 ianuarie 2030; -14,5 % de la 1 ianuarie 2035; -31 % de la 1 ianuarie 2040; -62 % de la 1 ianuarie 2045; -80 % începând cu 1 ianuarie 2050. **11.** Intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul unei nave se calculează ca fiind cantitatea de emisii de GES per unitate de energie, în conformitate cu metodologia prevăzută în Anexa 1 a prezentului regulament. **12.** Guvernul este împuternicit să adopte acte pentru modificarea Anexei nr. 2 în vederea includerii factorilor de emisie „de la sondă la siaj” pentru orice sursă nouă de energie sau a adaptării factorilor de emisie existenți pentru a asigura coerența cu viitoarele standarde internaționale sau cu actele juridice ale Uniunii Europene în domeniul energiei, în		

(4) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 28 pentru modificarea anexei II în vederea includerii factorilor de emisie „de la sondă la siaj” pentru orice sursă nouă de energie sau a adaptării factorilor de emisie existenți pentru a asigura coerența cu viitoarele standarde internaționale sau cu actele l juridice ale Uniunii în domeniul energiei, în conformitate cu cele mai fiabile date științifice și tehnice disponibile.	conformitate cu cele mai fiabile date științifice și tehnice disponibile.		
Articolul 5 **Utilizarea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile** (1) Pentru calcularea intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2033 se poate utiliza un multiplicator de „2” în scopul recompensării navei pentru utilizarea RFNBO. Metodologia pentru acest calcul este stabilită în anexa I.	**Secțiunea 3. Utilizarea combustibililor de origine nebiologică produși din surse regenerabile** **13.** Pentru calcularea intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, de la 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2033 se poate utiliza un multiplicator de „2” în scopul recompensării navei pentru utilizarea RFNBO. Metodologia pentru acest calcul este stabilită în Anexa nr.1 a prezentului regulament. **14.** Verificatorul monitorizează și calculează pe baza datelor înregistrate în baza de date FuelEU menționată la pct.90-92 al prezentului regulament, ponderea RFNBO în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor care intră sub incidența prezentului regulament. **15.** În cazul în care ponderea RFNBO menționată la pct.18 este mai mică de 1% pentru perioada de raportare		

(2) Comisia monitorizează, calculează și publică anual, pe baza datelor înregistrate în baza de date FuelEU menționată la articolul 19 și în termen de cel mult 18 luni de la sfârșitul fiecărei perioade de raportare, ponderea RFNBO în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor care intră sub incidența prezentului regulament. (3) În cazul în care ponderea RFNBO menționată la alineatul (2) este mai mică de 1 % pentru perioada de raportare 2031, se aplică un obiectiv secundar de 2 % pentru ponderea unor astfel de combustibili în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor începând cu 1 ianuarie 2034, sub rezerva alineatului (5). (4) Alineatul (3) nu se aplică în cazul în care rezultatele monitorizării prevăzute la alineatul (2) care sunt disponibile înainte de 1 ianuarie 2033 demonstrează că ponderea menționată la alineatul (2) este mai mare de 2 %.	2031, se aplică un obiectiv secundar de 2% pentru ponderea unor astfel de combustibili în cadrul energiei utilizate anual la bordul navelor începând cu 1 ianuarie 2034, sub rezerva pct.19 al prezentului regulament. **16.** Prevederile pct.15 al prezentului regulament nu se aplică în cazul în care rezultatele monitorizării prevăzute la pct.14 al prezentului regulament care sunt disponibile înainte de 1 ianuarie 2033 demonstrează că ponderea menționată la pct.14 este mai mare de 2%. **17.** În cazul în care, pe baza activităților de monitorizare menționate la pct.14 și în urma evaluării, există dovezi privind insuficiența capacității de producție și a disponibilității RFNBO pentru sectorul maritim, distribuția geografică inegală sau un preț prea ridicat al combustibililor respectivi, obiectivul secundar prevăzut la pct.15 nu se aplică. **18.** Guvernul Republicii Moldova adoptă acte care precizează criteriile pentru evaluarea prevăzută la pct.17 și metoda de calculare a factorului diferenței de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili utilizați din celula 14 din tabelul cuprins în Anexa nr.4, partea B a prezentului regulament. **19.** Guvernul Republicii Moldova este împuternicit să adopte acte prin care: **19.1.** completează pct.17 al prezentului regulament, prin adăugarea unor elemente suplimentare; **19.2.** informează cu privire la neaplicabilitatea obiectivului secundar menționat la pct.15 al prezentului regulament, care rezultă din monitorizarea menționată la		

(5) În cazul în care, pe baza activităților de monitorizare menționate la alineatul (2) și în urma evaluării Comisiei, există dovezi privind insuficiența capacității de producție și a disponibilității RFNBO pentru sectorul maritim, distribuția geografică inegală sau un preț prea ridicat al combustibililor respectivi, obiectivul secundar prevăzut la alineatul (3) nu se aplică. (6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care precizează criteriile pentru evaluarea prevăzută la alineatul (5) și metoda de calculare a factorului diferenței de preț dintre RFNBO și combustibilii fosili utilizați din celula 14 din tabelul cuprins în anexa IV partea B. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3). (7) Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 28, acte delegate prin care: (a) completează alineatul (5) de la prezentul articol, prin adăugarea unor elemente suplimentare;	pct.14 al prezentului regulament sau din evaluarea menționată la pct.17 al prezentului regulament. **20.** În cazul în care se aplică obiectivul secundar menționat la pct.19 al prezentului regulament, Guvernul Republicii Moldova adoptă, până la 31 decembrie 2033, acte pentru a detalia suplimentar normele de aplicare a pct.17 în ceea ce privește: **20.1.** verificarea și calculul, astfel cum se menționează la pct.70-75 ale prezentului regulament; **20.2.** mecanismele de flexibilitate aplicabile prevăzute la pct.86-97 al prezentului regulament; **20.3.** penalitățile FuelEU aplicabile, astfel cum se menționează la pct.104-114 al prezentului regulament și în Anexa nr. 4 a prezentului regulament. **21.** În cazul în care este aplicabil, obiectivul secundar menționat la pct.15 al prezentului regulament, nu se aplică unei nave care demonstrează că aceeași pondere în cadrul energiei utilizate anual la bord este întrunită de alți combustibili care asigură reduceri echivalente ale emisiilor de GES și sunt certificați în temeiul pct.45-50 din prezentul regulament, cu excepția biocombustibililor menționați în Secțiunea a 2-a, Anexa nr. 2 la Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025.		

(b) informează cu privire la neaplicabilitatea obiectivului secundar menționat la alineatul (3) de la prezentul articol, care rezultă din monitorizarea menționată la alineatul (2) de la prezentul articol sau din evaluarea menționată la alineatul (5) de la prezentul articol. (8) În cazul în care se aplică obiectivul secundar menționat la alineatul (3) de la prezentul articol, Comisia adoptă, până la 31 decembrie 2033, acte de punere în aplicare pentru a detalia suplimentar normele de aplicare a alineatului (3) de la prezentul articol în ceea ce privește: (a)verificarea și calculul, astfel cum se menționează la articolul 16; (b mecanismele de flexibilitate aplicabile prevăzute la articolele 20) și 21;	**22.** Prevederile pct.13-21 ale prezentului regulament nu se aplică cotei de energie utilizate anual de către nave prin intermediul OPS.		

(c) penalitățile FuelEU aplicabile, astfel cum se menționează la articolul 23 și în anexa IV. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3). (9) În cazul în care este aplicabil, obiectivul secundar menționat la alineatul (3) de la prezentul articol nu se aplică unei nave care demonstrează că aceeași pondere în cadrul energiei utilizate anual la bord este întrunită de alți combustibili care asigură reduceri echivalente ale emisiilor de GES și sunt certificați în temeiul articolului 10 din prezentul regulament, cu excepția biocombustibililor menționați în partea B din anexa IX la Directiva (UE) 2018/2001.			

(10) Prezentul articol nu se aplică cotei de energie utilizate anual de către nave prin intermediul OPS.			
Articolul 6 **Cerințe suplimentare privind consumul de energie cu emisii zero la dană** (1) Începând cu 1 ianuarie 2030, navele amarate la cheu într-un port de escală care intră sub incidența articolului 9 din Regulamentul (UE) 2023/1804 și care se află sub jurisdicția unui stat membru se racordează la OPS și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană.	**Secțiunea 4. Cerințe suplimentare privind consumul de energie cu emisii zero la dană** **23.** Începând cu 1 ianuarie 2030, navele amarate la cheu într-un port de escală care intră sub incidența Capitolului 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și care se află sub jurisdicția Republicii Moldova, se racordează la OPS și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană. **24.** Începând cu 1 ianuarie 2035, navele amarate la cheu într-un port de escală care nu intră sub incidența Capitolului 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și care se află sub jurisdicția Republicii Moldova, iar cheul este echipat cu OPS disponibile se racordează la OPS respective și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană.	Este la etapa de aprobare a proiectului.	

(2) Începând cu 1 ianuarie 2035, navele amarate la cheu într-un port de escală care nu intră sub incidența articolului 9 din Regulamentul (UE) 2023/1804, care se află sub jurisdicția unui stat membru, iar cheul este echipat cu OPS disponibile se racordează la OPS respective și le utilizează pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană. (3) De la 1 ianuarie 2030 și până la 31 decembrie 2034 și după consultarea părților interesate relevante, inclusiv, după caz, a organului de administrare al portului, un stat membru poate decide ca navele amarate la cheu într-un port de escală aflat sub jurisdicția sa care nu intră sub incidența articolului 9 din Regulamentul (UE) 2023/1804 sau în anumite părți ale unui astfel de port să se racordeze la OPS și să le utilizeze pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană. Statul membru notifică Comisiei decizia sa de impunere a unei astfel de cerințe cu un an înainte de aplicarea acesteia. O astfel de decizie trebuie să se aplice de la începutul perioadei de raportare. Comisia publică informațiile în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și pune la dispoziția publicului o listă actualizată a porturilor în cauză. Această listă trebuie să fie ușor accesibilă.	**25.** De la 1 ianuarie 2030 și până la 31 decembrie 2034 și după consultarea părților interesate relevante, inclusiv, după caz, a organului de administrare al portului, Republica Moldova poate decide, ca navele amarate la cheu într-un port de escală aflat sub jurisdicția sa, care nu intră sub incidența Capitolului 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, sau în anumite părți ale unui astfel de port să se racordeze la OPS și să le utilizeze pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană. Republica Moldova notifică Comisiei decizia sa de impunere a unei astfel de cerințe cu un an înainte de aplicarea acesteia. O astfel de decizie trebuie să se aplice de la începutul perioadei de raportare. **26.** Pct.23, pct.24 și pct.25 se aplică: **26.1.** navelor portcontainer; **26.2.** navelor de pasageri. **27.** Pct.23, pct.24 și pct.25 ale prezentului regulament nu se aplică navelor care: **27.1.** sunt amarate la cheu pentru mai puțin de două ore, perioadă calculată pe baza orei de sosire și a orei de plecare, monitorizate și înregistrate în conformitate cu pct.66-69 ale prezentului regulament; **27.2.** utilizează tehnologii cu emisii zero care respectă cerințele generale pentru astfel de tehnologii prevăzute în Anexa nr.3 și sunt enumerate și specificate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu pct.28 și pct.29, pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană, în timp ce sunt amarate la cheu;	Este la etapa de aprobare a proiectului.	

(4) Alineatele (1), (2) și (3) se aplică: (a) navelor portcontainer; (b) navelor de pasageri. (5) Alineatele (1), (2) și (3) nu se aplică navelor care: (a) sunt amarate la cheu pentru mai puțin de două ore, perioadă calculată pe baza orei de sosire și a orei de plecare, monitorizate și înregistrate în conformitate cu articolul 15;	**27.3.** din cauza unor circumstanțe neprevăzute independente de controlul navei, trebuie să efectueze o escală neprogramată în port, care nu este efectuată în mod sistematic, din motive de siguranță sau de salvare de vieți omenești pe mare, altele decât cele deja excluse în temeiul pct.8.10 al prezentului regulament; **27.4.** nu pot să se racordeze la OPS din cauza indisponibilității punctelor de racordare într-un port; **27.5.** nu pot să se racordeze la OPS deoarece, în mod excepțional, stabilitatea rețelei electrice este pusă în pericol din cauză că energia electrică disponibilă la mal este insuficientă pentru a satisface necesarul de energie electrică al navei la dană; **27.6.** nu pot să se racordeze la OPS deoarece instalația terestră din port nu este compatibilă cu echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord, cu condiția ca instalația prevăzută la bordul navei pentru alimentarea cu energie electrică de la mal să fie certificată în conformitate cu specificațiile tehnice din Anexa nr. 2 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi **27.7.** pentru o perioadă limitată, sunt nevoite să utilizeze generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu ori din alte motive de forță majoră; **27.8.** deși rămân racordate la OPS, pentru o perioadă limitată la strictul necesar, necesită utilizarea generării de energie la bord pentru teste de întreținere sau pentru teste de funcționare efectuate la cererea unui inspector al unei		

(b) utilizează tehnologii cu emisii zero care respectă cerințele generale pentru astfel de tehnologii prevăzute în anexa III și sunt enumerate și specificate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu alineatele (6) și (7) de la prezentul articol, pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană, în timp ce sunt amarate la cheu; (c) din cauza unor circumstanțe neprevăzute independente de controlul navei, trebuie să efectueze o escală neprogramată în port, care nu este efectuată în mod sistematic, din motive de siguranță sau de salvare de vieți omenești pe mare, altele decât cele deja excluse în temeiul articolului 3 punctul 10; (d) nu pot să se racordeze la OPS din cauza indisponibilității punctelor de racordare într-un port; (e) nu pot să se racordeze la OPS deoarece, în mod excepțional, stabilitatea rețelei electrice este pusă în pericol din cauză că energia electrică disponibilă la dană	autorități competente sau a reprezentantului unei organizații recunoscute care efectuează un control sau o inspecție. **28.** Guvernul este împuternicit să adopte și să actualizeze periodic acte pentru a modifica tabelul neexhaustiv prevăzut în Anexa nr.3 din prezentul regulament prin adăugarea unor alte tehnologii cu emisii zero, în sensul pct.8.7. al prezentului regulament. **29.** Guvernul poate adopta acte pentru a stabili criteriile detaliate de acceptare, inclusiv definirea limitelor sistemului și a cerințelor de certificare, care trebuie considerate ca îndeplinind cerințele generale pentru tehnologiile cu emisii zero prevăzute în Anexa nr.3, inclusiv actualizările sale viitoare. **30.** Înainte de intrarea în porturi, navele informează în prealabil autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător cu privire la intenția lor de a se racorda la OPS sau de a utiliza o tehnologie cu emisii zero în aplicarea prevederilor pct.27.2. Navele care intenționează să se racordeze la OPS trebuie să indice, de asemenea, cantitatea de energie de care se așteaptă să aibă nevoie în timpul escalei în port. **31.** La primirea informațiilor de la o navă privind conectarea la OPS menționate la primul paragraf, autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice		

este insuficientă pentru a satisface necesarul de energie electrică al navei în dană; (f) nu pot să se racordeze la OPS deoarece instalația terestră din port nu este compatibilă cu echipamentul de alimentare cu energie electrică de la bord, cu condiția ca instalația prevăzută la bordul navei pentru alimentarea cu energie electrică de la mal să fie certificată în conformitate cu specificațiile tehnice din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 pentru sistemele de alimentare cu energie electrică de la mal ale navelor maritime; (g) pentru o perioadă limitată, sunt nevoite să utilizeze generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu ori din alte motive de forță majoră;	entitate autorizată în mod corespunzător le confirmă navelor dacă este disponibilă racordarea la OPS. Norme neaplicabile **32.** Agenția Navală a Republicii Moldova ca autoritate competentă a portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător, în urma consultării administrației portuare, după caz, stabilește și înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU următoarele informații: **32.1.** aplicarea unei excepții prevăzute la pct.23; **32.2.** nerespectarea de către o navă a cerințelor prevăzute la pct.27.1, 27.2 și 27.3 ale prezentului regulament, în cazul în care nu se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la pct.27. **33.** Începând cu 1 ianuarie 2035, în porturile care intră sub incidența cerințelor de la Capitolul 9 din Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, excepțiile prevăzute la pct.27.4, pct.27.5, pct.27.6, nu se pot aplica decât unui număr maxim de escale în port care corespunde unui procent de 10 % din numărul total de escale în port ale unei nave care au avut loc pe parcursul unei perioade de raportare, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, după caz, sau unui număr maxim	Este la etapa de aprobare a proiectului.	

(h) deși rămân racordate la OPS, pentru o perioadă limitată la strictul necesar, necesită utilizarea generării de energie la bord pentru teste de întreținere sau pentru teste de funcționare efectuate la cererea unui inspector al unei autorități competente sau a reprezentantului unei organizații recunoscute care efectuează un control sau o inspecție. (6) Comisia este împuternicită să adopte și să actualizeze periodic acte delegate în conformitate cu articolul 28 pentru a modifica tabelul neexhaustiv prevăzut în anexa III prin adăugarea unor alte tehnologii cu emisii zero, în sensul articolului 3 punctul 7. (7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili criteriile detaliate de acceptare, inclusiv definirea limitelor sistemului și a cerințelor de certificare, care trebuie considerate ca îndeplinind cerințele generale pentru tehnologiile cu emisii zero prevăzute în anexa III, inclusiv actualizările sale viitoare.	de 10 escale în port în cursul perioadei de raportare relevante, luându-se în considerare valoarea cea mai mică. O escală în port nu este luată în considerare în scopul respectării prezentei dispoziții în cazul în care compania demonstrează, pe baza schimbului de informații prevăzut la pct.30, pct.31, pct.32 ale prezentului regulament, că nu ar fi putut ști, în mod rezonabil, că nava nu va putea fi racordată la OPS din oricare dintre motivele menționate la pct.27.4, pct.27.5, pct.27.6 ale prezentului regulament. **34.** Agenția Navală a Republicii Moldova, în colaborare cu Agenția de Mediu, poate decide ca, într-un port sau în anumite părți ale unui port aflat sub jurisdicția sa, navele portcontainer sau navele de pasageri ancorate, să facă obiectul aceloraşi obligații stabilite în prezentul regulament ca acelea aplicabile navelor amarate la cheu. Agenția Navală a Republicii Moldova notifică Comisiei Europene decizia sa de impunere a unei astfel de cerințe cu un an înainte de aplicarea acesteia. O astfel de decizie trebuie să se aplice de la începutul perioadei de raportare. Norme neaplicabile		

Pentru lista de tehnologii existente prevăzute în anexa III, respectivele acte de punere în aplicare se adoptă, după caz, până la 30 iunie 2024. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă fără întârzieri nejustificate pentru orice noi tehnologii care devin disponibile, astfel cum sunt menționate în anexa III. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3). (8) Înainte de intrarea în porturi, navele informează în prealabil autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător cu privire la intenția lor de a se racorda la OPS sau de a utiliza o tehnologie cu emisii zero în aplicarea alineatului (5) litera (b). Navele care intenționează să se racordeze la OPS trebuie să indice, de asemenea, cantitatea de energie de care se așteaptă să aibă nevoie în timpul escalei în port. La primirea informațiilor de la o navă privind conectarea la OPS menționate la primul paragraf, autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător le confirmă navelor dacă este disponibilă racordarea la OPS.			

Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care precizează informațiile care trebuie furnizate în conformitate cu primul și al doilea paragraf, precum și procedura pentru furnizarea informațiilor respective. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3). (9) Autoritatea competentă a statului membru al portului de escală sau orice entitate autorizată în mod corespunzător, în urma consultării organului de administrare al portului, după caz, stabilește și înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU următoarele informații: (a) aplicarea unei excepții prevăzute la alineatul (5); (b) nerespectarea de către o navă a cerințelor prevăzute la alineatele (1), (2) și (3), în cazul în care nu se aplică niciuna dintre excepțiile prevăzute la alineatul (5).			

(10) Începând cu 1 ianuarie 2035, în porturile care intră sub incidența cerințelor de la articolul 9 din Regulamentul (UE) 2023/1804, excepțiile prevăzute la alineatul (5) literele (d), (e) și (f) nu se pot aplica decât unui număr maxim de escale în port care corespunde unui procent de 10 % din numărul total de escale în port ale unei nave care au avut loc pe parcursul unei perioade de raportare, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, după caz, sau unui număr maxim de 10 escale în port în cursul perioadei de raportare relevante, luându-se în considerare valoarea cea mai mică. O escală în port nu este luată în considerare în scopul respectării prezentei dispoziții în cazul în care societatea demonstrează, pe baza schimbului de informații prevăzut la alineatul (8), că nu ar fi putut ști, în mod rezonabil, că nava nu va putea fi racordată la OPS din oricare dintre motivele menționate la alineatul (5) literele (d), (e) sau (f).		Este la etapa de aprobare a proiectului.	

(11) Un stat membru poate decide ca, într-un port sau în anumite părți ale unui port aflat sub jurisdicția sa, navele portcontainer sau navele de pasageri ancorate să facă obiectul aceloraşi obligații stabilite în prezentul regulament ca acelea aplicabile navelor amarate la cheu. Statul membru notifică Comisiei decizia sa de impunere a unei astfel de cerințe cu un an înainte de aplicarea acesteia. O astfel de decizie trebuie să se aplice de la începutul perioadei de raportare.			

Comisia publică informațiile în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și pune la dispoziția publicului o listă actualizată a porturilor în cauză. Această listă trebuie să fie ușor accesibilă.			
Capitolul III **Principii comune și certificare**	**Capitolul III. Principii comune și certificare**		
Articolul 7 **Principii comune de monitorizare și raportare** (1) În conformitate cu articolele 8, 9 și 10, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, datele relevante în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți se efectuează în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru oricare din călătoriile menționate la articolul 2 alineatul (1).	**Secțiunea 5. Principii comune de monitorizare și raportare** **35.** În conformitate cu prevederile pct.39-50 ale prezentului regulament, companiile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, datele relevante în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către companii se efectuează în toate porturile aflate sub jurisdicția Republicii Moldova și pentru oricare din călătoriile menționate la pct.3 a prezentului regulament. **36.** Monitorizarea și raportarea trebuie să aibă un caracter complet și vizează energia utilizată la bordul navelor în orice moment, indiferent dacă acestea se află pe mare sau la dană. Companiile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare. **37.** Monitorizarea și raportarea trebuie să fie coerente și comparabile în timp. În acest scop, companiile		

(2) Monitorizarea și raportarea trebuie să aibă un caracter complet și vizează energia utilizată la bordul navelor în orice moment, indiferent dacă acestea se află pe mare sau la dană. Societățile iau măsuri adecvate pentru a preveni orice lipsă a datelor în perioada de raportare. (3) Monitorizarea și raportarea trebuie să fie coerente și comparabile în timp. În acest scop, societățile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator. Societățile creează condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor care urmează a fi monitorizate și raportate. (4) Societățile obțin, analizează și stochează pentru o perioadă de cel puțin cinci ani toate datele și documentația de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie, documentele privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu anexa I și datele de activitate, precum și orice alte informații necesare pentru verificarea conformității cu prezentul	utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator. Companiile creează condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor care urmează a fi monitorizate și raportate. **38.** Companiile obțin, analizează și stochează pentru o perioadă de cel puțin cinci ani toate datele și documentația de monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie, documentele privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu Anexa nr. 1 a prezentului regulament și datele de activitate, precum și orice alte informații necesare pentru verificarea conformității cu prezentul regulament, în mod transparent și exact, pe suport de hârtie sau în format electronic, astfel încât verificatorul să poată determina intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul navelor. Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și raportare prevăzute la pct.39-50 din prezentul regulament, se utilizează, după caz, informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 544 din 24.07.2024.		

regulament, în mod transparent și exact, pe suport de hârtie sau în format electronic, astfel încât verificatorul să poată determina intensitatea GES generate de energia utilizată la bordul navelor. 5) Pentru desfășurarea activităților de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8, 9, 10 și 15 din prezentul regulament, se utilizează, după caz, informațiile și datele colectate în sensul Regulamentului (UE) 2015/757.			
Articolul 8 **Planul de monitorizare** (1) Până la 31 august 2024, societățile le transmit verificatorilor un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă dintre metodele prevăzute în anexa I pentru monitorizarea și raportarea cantității, tipului și factorului de emisie pentru energia utilizată la bordul navelor, precum și a altor informații relevante.	**Secțiunea 6. Planul de monitorizare** Norme neaplicabile **39.** În cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament, companiile transmit verificatorului și Agenției Navale un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și în termen de cel mult două luni de la prima		

(2) În cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după 31 august 2024, societățile transmit verificatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și în termen de cel mult două luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru. (3) Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă și conține cel puțin următoarele elemente: (a) identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare al navei alocat de Organizația Maritimă Internațională (OMI), portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei; (b) denumirea și adresa societății, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact; (c) o descriere a sistemelor de conversie a energiei instalate la bord și a puterii instalate aferente, exprimată în megawați (MW);	escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova. **40.** Planul de monitorizare constă într-o documentație completă și transparentă și conține cel puțin următoarele elemente: **40.1.** identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare al navei alocat de Organizația Maritimă Internațională (OMI), portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei; **40.2.** denumirea și adresa companiei, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact; **40.3.** o descriere a sistemelor de conversie a energiei instalate la bord și a puterii instalate aferente, exprimată în megawați (MW); **40.4.** pentru navele menționate la pct.26.2, o descriere a standardelor și a caracteristicilor echipamentelor care permit racordarea la OPS sau la o tehnologie cu emisii zero; **40.5.** valoarea necesarului total de energie electrică stabilit al navei la dană, astfel cum este prevăzut în bilanțul energetic sau studiul privind sarcina electrică utilizat pentru a demonstra conformitatea cu regulile 40 și 41 din capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), astfel cum a fost aprobat de administrația statului de pavilion sau de o organizație recunoscută, astfel cum este definită în Codul OMI pentru organizații recunoscute adoptat prin Rezoluțiile MEPC.237(65) și MSC.349(92). În cazul în care o navă nu este în măsură să furnizeze referința respectivă, valoarea luată în considerare reprezintă 25 % din totalul puterilor		

(d) pentru navele menționate la articolul 6 alineatul (4) litera (b), o descriere a standardelor și a caracteristicilor echipamentelor care permit racordarea la OPS sau la o tehnologie cu emisii zero; (e) valoarea necesarului total de energie electrică stabilit al navei la dană, astfel cum este prevăzut în bilanțul energetic sau studiul privind sarcina electrică utilizat pentru a demonstra conformitatea cu regulile 40 și 41 din capitolul II-1 din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare (SOLAS), astfel cum a fost aprobat de administrația statului de pavilion sau de o organizație recunoscută, astfel cum este definită în Codul OMI pentru organizații recunoscute adoptat prin Rezoluțiile MEPC.237(65) și MSC.349(92). În cazul în care o navă nu este în măsură să furnizeze referința respectivă, valoarea luată în considerare reprezintă 25 % din totalul puterilor maxime continue ale motoarelor principale ale navei, astfel cum se specifică în certificatul EIAPP eliberat în aplicarea Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) sau, dacă motoarele nu sunt obligate să dețină un certificat EIAPP, pe plăcuța indicatoare a motoarelor;	maxime continue ale motoarelor principale ale navei, astfel cum se specifică în certificatul EIAPP eliberat în aplicarea Convenției internaționale pentru prevenirea poluării de către nave (MARPOL) sau, dacă motoarele nu sunt obligate să dețină un certificat EIAPP, pe plăcuța indicatoare a motoarelor; **40.6.** o descriere a surselor de energie care urmează să fie utilizate la bord în timpul navigării și la dană pentru a respecta cerințele prevăzute la pct.10-12 și la pct.23-34 ale prezentului regulament; **40.7.** o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, precum și a energiei furnizate din surse alternative de energie sau de o tehnologie cu emisii zero; **40.8.** o descriere a procedurilor de monitorizare și raportare a factorilor de emisie „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj” a energiei care urmează să fie utilizată la bord, în conformitate cu metodele specificate la pct.45-50 și în Anexa nr.1 și Anexa nr. 2 ale prezentului regulament; **40.9.** o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea exhaustivității listei călătoriilor; **40.10.** o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire și a timpului petrecut la dană; **40.11.** o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea oricăror date		

	conținute în planul de monitorizare pe parcursul perioadei de raportare; **40.12.** o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție care pot fi utilizate pentru completarea datelor lipsă sau pentru identificarea și corectarea erorilor de date; **40.13.** o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor; **40.14.** în cazul în care compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în Anexa nr. 4 a prezentului regulament, informații privind clasa de gheață a navei;		
(f) o descriere a surselor de energie care urmează să fie utilizate la bord în timpul navigării și la dană pentru a respecta cerințele prevăzute la articolele 4 și 6; (g) o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, precum și a energiei furnizate din surse alternative de energie sau de o tehnologie cu emisii zero; (h) o descriere a procedurilor de monitorizare și raportare a factorilor de emisie „de la sondă la rezervor” și „de la rezervor la siaj” a	**40.15.** în cazul în care compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în Anexa 4 a prezentului regulament, informații privind clasa de gheață a navei și o descriere a unei proceduri verificabile pentru monitorizarea distanței parcurse pentru întreaga călătorie, precum și a distanței parcurse atunci când navighează în condiții de gheață, a datei, orei și poziției la intrarea și ieșirea din condiții de gheață și a consumului de combustibil atunci când navighează în condiții de gheață; **40.16.** pentru o navă echipată cu propulsie asistată de vânt, o descriere a echipamentelor de propulsie eoliană instalate la bord și valorile $P_{vânt}$ și P_{Prop}, astfel cum sunt definite în Anexa 1 a prezentului regulament. **41.** Companiile utilizează planuri de monitorizare standardizate, bazate pe formate-cadru, inclusiv regulile		

energiei care urmează să fie utilizată la bord, în conformitate cu metodele specificate la articolul 10 și în anexele I și II; (i) o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea exhaustivității listei călătoriilor; (j) o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire și a timpului petrecut la dană; (k) o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea oricăror date conținute în planul de monitorizare pe parcursul perioadei de raportare;	tehnice, aprobate de Comisia Europeană în scopul aplicării lor uniforme.		

(l) o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție care pot fi utilizate pentru completarea datelor lipsă sau pentru identificarea și corectarea erorilor de date;			
(m) o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor;			
(n) în cazul în care societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV, informații privind clasa de gheață a navei;			
(o) în cazul în care societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV, informații privind clasa de gheață a navei și o descriere a unei proceduri verificabile pentru monitorizarea distanței parcurse pentru întreaga călătorie, precum și a distanței parcurse atunci când navighează în condiții de gheață, a datei, orei și poziției la intrarea și ieșirea din condiții de gheață și a consumului de combustibil atunci când navighează în condiții de gheață;			

(p) pentru o navă echipată cu propulsie asistată de vânt, o descriere a echipamentelor de propulsie eoliană instalate la bord și valorile $P_{vânt}$ și P_{Prop}, astfel cum sunt definite în anexa I. (4) Societățile utilizează planuri de monitorizare standardizate bazate pe formate-cadru. Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește respectivele formate-cadru, inclusiv regulile tehnice pentru aplicarea lor uniformă. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).			
Articolul 9 **Modificări aduse planului de monitorizare** (1) Societățile verifică periodic, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și	**42.** Companiile verifică periodic, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura		

dacă datele pe care le conține pot fi îmbunătățite, corectate sau actualizate. (2) Societățile modifică planul de monitorizare, fără întârzieri nejustificate, în cazul în care survine oricare dintre următoarele situații: (a) schimbare de societate; (b) sunt introduse în uz noi sisteme de conversie a energiei, noi tipuri de energie, noi sisteme de racordare la OPS ori noi surse alternative de energie sau noi tehnologii cu emisii zero; (c) o schimbare în ceea ce privește disponibilitatea datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea datelor colectate;	și funcționarea navei și dacă datele pe care le conține pot fi îmbunătățite, corectate sau actualizate. **43.** Companiile modifică planul de monitorizare, fără întârzieri nejustificate, în cazul în care survine oricare dintre următoarele situații: **43.1.** schimbare de companie; **43.2.** sunt introduse în uz noi sisteme de conversie a energiei, noi tipuri de energie, noi sisteme de racordare la OPS ori noi surse alternative de energie sau noi tehnologii cu emisii zero; **43.3.** o schimbare în ceea ce privește disponibilitatea datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea datelor colectate; **43.4.** companiile, verificatorii sau Agenția Navală au constatat că datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate sunt incorecte; **43.5.** verificatorii au identificat oricare parte a planului de monitorizare ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar verificatorul îi solicită companiei să îl revizuiască în conformitate cu prevederile pct.51 al prezentului regulament; **43.6.** companiile, verificatorii sau autoritățile competente au constatat că metodele de prevenire a lacunelor în materie de date și de identificare a erorilor de date nu sunt adecvate pentru a asigura acuratețea, exhaustivitatea și transparența datelor.		

(d) societățile, verificatorii sau autoritățile competente au constatat că datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate sunt incorecte; (e) verificatorii au identificat oricare parte a planului de monitorizare ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar verificatorul îi solicită societății să îl revizuiască în conformitate cu articolul 11 alineatul (1); (f) societățile, verificatorii sau autoritățile competente au constatat că metodele de prevenire a lacunelor în materie de date și de identificare a erorilor de date nu sunt adecvate pentru a asigura acuratețea, exhaustivitatea și transparența datelor. (3) Societățile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.	**48.** Companiile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.		
Articolul 10 **Certificarea combustibililor și a factorilor de emisie**	**Secțiunea 7. Certificarea combustibililor și a factorilor de emisie**		

(1) În cazul în care biocombustibilii, biogazul, RFNBO și combustibilii pe bază de carbon reciclat, astfel cum sunt definiți în Directiva (UE) 2018/2001, trebuie luați în considerare în scopurile menționate la articolul 4 alineatul (1) din prezentul regulament, se aplică următoarele norme: (a) se consideră că factorii de emisie ai biocombustibililor și biogazului care nu respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de GES stabilite la articolul 29 din Directiva (UE) 2018/2001 sau care sunt produși din culturi alimentare și furajere sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili;	**49.** În cazul în care biocombustibilii, biogazul, RFNBO și combustibilii pe bază de carbon reciclat, trebuie luați în considerare în scopurile menționate la pct.14 din prezentul regulament, se aplică următoarele norme: **45.1.** se consideră că factorii de emisie ai biocombustibililor și biogazului care nu respectă criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de GES prevăzute în partea III, Secțiunea 1 a Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025 sau care sunt produși din culturi alimentare și furajere sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili; **45.2.** se consideră că factorii de emisie ai RFNBO și ai combustibililor pe bază de carbon reciclat care nu respectă pragul de reducere a emisiilor de GES stabilite de Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025, sunt aceiași cu cei ai filierei		

(b) se consideră că factorii de emisie ai RFNBO și ai combustibililor pe bază de carbon reciclat care nu respectă pragul de reducere a emisiilor de GES stabilite la articolul 25 alineatul (2) din Directiva (UE) 2018/2001 sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili. (2) Se consideră că factorii de emisie ai combustibililor care nu intră sub incidența alineatului (1) sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru tipul de	combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru respectivul tip de combustibili. **46.** Se consideră că factorii de emisie ai combustibililor care nu intră sub incidența pct. 45 din prezentul regulament sunt aceiași cu cei ai filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile pentru tipul de combustibili în cauză, cu excepția cazului în care au fost certificați în conformitate cu actele juridice ale Uniunii Europene privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, cu stabilirea unui prag de reducere a emisiilor de GES și a unei metodologii asociate de calculare a emisiilor de GES generate de producția de astfel de combustibili. **47.** Pe baza documentelor privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu Anexa nr. 1 la prezentul regulament, companiile furnizează date exacte, complete și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de durabilitate ale combustibililor care trebuie luați în considerare în scopurile menționate la pct.10 din prezentul regulament, în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025.		

combustibili în cauză, cu excepția cazului în care au fost certificați în conformitate cu actele juridice ale Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, cu stabilirea unui prag de reducere a emisiilor de GES și a unei metodologii asociate de calculare a emisiilor de GES generate de producția de astfel de combustibili. (3) Pe baza documentelor privind operațiunile de buncheraj al combustibilului completate în conformitate cu anexa I la prezentul regulament, societățile furnizează date exacte, complete și fiabile privind intensitatea emisiilor de GES și caracteristicile de durabilitate ale combustibililor care trebuie luați în considerare în scopurile menționate la articolul 4 alineatul (1) din prezentul regulament, astfel cum sunt certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisie în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001 sau, după caz, cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului.	**48.** Companiile nu se abat de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în Anexa nr. 2 la prezentul regulament pentru combustibilii fosili. Fără a aduce atingere pct.45, companiile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în Anexa nr. 2 la prezentul regulament, cu condiția ca valorile reale să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisia Europeană. Certificarea respectivă se efectuează pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat, în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025. **49.** Companiile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la rezervor la siaj” stabiliți în Anexa nr. 2 a prezentului regulament, cu excepția factorilor de emisie de CO_2 „de la rezervor la siaj” pentru combustibilii fosili, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor. **50.** Guvernul adoptă acte pentru a specifica standardele internaționale și referințele de certificare acceptate pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi de la rezervor la siaj.		

(4) Societățile nu se abat de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în anexa II la prezentul regulament pentru combustibilii fosili. Fără a aduce atingere alineatului (1), societățile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la sondă la rezervor” stabiliți în anexa II la prezentul regulament, cu condiția ca valorile reale să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisie. Certificarea respectivă se efectuează pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat, în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001 sau, după caz, cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului.			

(5) Societățile au dreptul să se abată de la valorile implicite pentru factorii de emisie „de la rezervor la siaj” stabiliți în anexa II, cu excepția factorilor de emisie de CO_2„de la rezervor la siaj” pentru combustibilii fosili, cu condiția ca valorile reale să fie certificate prin încercări de laborator sau măsurători directe ale emisiilor.			

(6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a specifica standardele internaționale și referințele de certificare acceptate pentru demonstrarea factorilor de emisie efectivi de la rezervor la siaj. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).			
Capitolul IV **Verificare și acreditare**	**Capitolul IV. Verificare și acreditare**		
Articolul 11 **Evaluarea planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat** (1) Pentru fiecare navă și în cazul unei schimbări a verificatorului, verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la articolele 7, 8 și 9. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, societatea respectivă își revizuiește planul de monitorizare în consecință, fără amânări nejustificate, și transmite planul revizuit pentru ca verificatorul să facă evaluarea finală înainte de începerea perioadei de raportare. Societatea în cauză stabilește de	**Secțiunea 8. Evaluarea planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat** **51.** Pentru fiecare navă și în cazul unei schimbări a verificatorului, verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la pct.35-44 ale prezentului regulament. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, compania respectivă își revizuiește planul de monitorizare în consecință, fără amânări nejustificate, și transmite planul revizuit pentru ca verificatorul să facă evaluarea finală înainte de începerea perioadei de raportare. Compania în cauză stabilește de		

comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizuiri. Calendarul respectiv nu poate depăși, în niciun caz, data la care începe perioada de raportare. (2) Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul articolului 9 alineatul (2) literele (b), (c) și (d) fac obiectul unei evaluări de către verificator. În urma evaluării respective, verificatorul notifică societății în cauză dacă modificările respective sunt în conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 7, 8 și 9.	comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizuiri. Calendarul respectiv nu poate depăși, în niciun caz, data la care începe perioada de raportare. **52.** Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul prevederilor pct.43.2, pct.43.3, pct.43.4 ale prezentului regulament fac obiectul unei evaluări de către verificator. În urma evaluării respective, verificatorul notifică companiei în cauză dacă modificările respective sunt în conformitate cu cerințele prevăzute la pct.35-44 ale prezentului regulament. **53.** După o evaluare cu rezultat satisfăcător a planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat, verificatorul le înregistrează în baza de date FuelEU. Planul de monitorizare și planul de monitorizare modificat sunt accesibile statului de administrare.		

(3) După o evaluare cu rezultat satisfăcător a planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat, verificatorul le înregistrează în baza de date FuelEU. Planul de monitorizare și planul de monitorizare modificat sunt accesibile statului de administrare.			
Articolul 12 **Obligații generale și principii pentru verificatori** (1) Verificatorul este independent de societatea sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop și pentru a evita potențialele conflicte de interese, nici verificatorul, nici o altă parte a entității juridice din care acesta face parte nu poate fi o societate, un operator de navă sau proprietarul unei societăți. În plus, verificatorul nu poate fi deținut de o societate, de un operator de navă sau de proprietarul unei societăți și nici nu poate avea relații cu o societate care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.	**Secțiunea 9. Obligații generale și principii pentru verificatori** **54.** Verificatorul este independent de compania sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop și pentru a evita potențialele conflicte de interese, nici verificatorul, nici o altă parte a entității juridice din care acesta face parte nu poate fi o companie, un operator de navă sau proprietarul unei companii. În plus, verificatorul nu poate fi deținut de o companie, de un operator de navă sau de proprietarul unei companii și nici nu poate avea relații cu o companie care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea. **55.** Verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și al informațiilor referitoare la cantitatea, tipul și factorul de emisie pentru energia utilizată la bordul navelor, în special: **55.1.** atribuirea consumului de combustibil și utilizarea unor surse alternative de energie la călătorii și la dană; **55.2.** datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurările și calculele aferente;		

(2) Verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și a informațiilor referitoare la cantitatea, tipul și factorul de emisie pentru energia utilizată la bordul navelor, în special: (a) atribuirea consumului de combustibil și utilizarea unor surse alternative de energie la călătorii și la dană; (b) datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurările și calculele aferente; (c) selectarea și utilizarea factorilor de emisie; (d) utilizarea OPS sau aplicarea oricăreia dintre excepțiile înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu articolul 6 alineatul (9) litera (a); (e) datele cerute în temeiul articolului 10 alineatul (3).	**55.3.** selectarea și utilizarea factorilor de emisie; **55.4.** utilizarea OPS sau aplicarea oricăreia dintre excepțiile înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu pct.32.1 al prezentului regulament; **55.5.** datele solicitate în temeiul pct.47 al prezentului regulament. **56.** Evaluarea menționată la pct.55 al prezentului regulament se bazează pe următoarele considerente: **56.1.** dacă datele raportate sunt coerente, prin raportare la datele estimate care sunt bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului; **56.2.** dacă datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor; **56.3.** dacă colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile și **56.4.** dacă evidențele relevante ale navei sunt complete și consecvente.		

(3) Evaluarea menționată la alineatul (2) se bazează pe următoarele considerente: (a) dacă datele raportate sunt coerente, prin raportare la datele estimate care sunt bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului; (b) dacă datele raportate nu conțin neconcordanțe, mai ales când se compară volumul total al combustibilului achiziționat anual de fiecare navă cu consumul agregat de combustibil din timpul călătoriilor; (c dacă colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu normele aplicabile și (d) dacă evidențele relevante ale navei sunt complete și consecvente.			
	Secțiunea 10. Proceduri de verificare și acreditarea verificatorilor		

Articolul 13 **Proceduri de verificare** (1) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare prin compararea cantității, tipului și factorului de emisie raportate pentru energia utilizată la bordul navelor cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. În cazul în care se constată diferențe semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare. (2) Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuind toate sursele de date și metodologiile utilizate de societatea în cauză. (3) Verificatorul ia în considerare orice metodă eficace de control al riscurilor aplicată de societatea în cauză pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.	**57.** Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare prin compararea cantității, tipului și factorului de emisie raportate pentru energia utilizată la bordul navelor cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. În cazul în care se constată diferențe semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare. **58.** Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuind toate sursele de date și metodologiile utilizate de compania în cauză. **59.** Verificatorul ia în considerare orice metodă eficace de control al riscurilor aplicată de compania în cauză pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate. **60.** La cererea verificatorului, compania în cauză îi furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite acestuia să își desfășoare activitățile de verificare. În cazul în care este necesar pentru a determina fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și informațiilor raportate, verificatorul efectuează controale în timpul procesului de verificare. În cazul în care există îndoieli, verificatorul poate efectua vizite la fața locului la sediul companiei sau la bordul navei. Compania îi permite verificatorului accesul în sediul companiei sau la navă, pentru a facilita activitățile de verificare.		

(4) La cererea verificatorului, societatea în cauză îi furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite acestuia să își desfășoare activitățile de verificare. În cazul în care este necesar pentru a determina fiabilitatea, credibilitatea, acuratețea și caracterul complet al datelor și informațiilor raportate, verificatorul efectuează controale în timpul procesului de verificare. În cazul în care există îndoieli, verificatorul poate efectua vizite la fața locului la sediul societății sau la bordul navei. Societatea îi permite verificatorului accesul în sediul societății sau la navă, pentru a facilita activitățile de verificare. (5) Comisia adoptă acte de punere în aplicare în vederea precizării mai detaliate a regulilor referitoare la activitățile de verificare menționate în prezentul regulament, cel puțin cu privire la următoarele elemente: competențele verificatorilor; documente pe	**61.** Guvernul Republicii Moldova adoptă acte în vederea precizării mai detaliate a regulilor referitoare la activitățile de verificare menționate în prezentul regulament, cel puțin cu privire la următoarele elemente: competențele verificatorilor; documente pe care companiile trebuie să le furnizeze verificatorilor; evaluarea conformității planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat; evaluarea riscurilor, inclusiv controalele, care se efectuează de către verificatori; verificarea raportului FuelEU menționat la pct.68 al prezentului regulament; pragul de semnificație; asigurarea rezonabilă din partea verificatorilor; inexactitățile și neconformitățile; conținutul raportului de verificare; recomandările de îmbunătățire; vizitele la fața locului; și comunicarea între companii, verificatori, autoritățile competente și Comisia Europeană. Normele prevăzute în respectivele acte se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la pct.51-61 ale prezentului regulament și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.		

care societățile trebuie să le furnizeze verificatorilor; evaluarea conformității planului de monitorizare și a planului de monitorizare modificat; evaluarea riscurilor, inclusiv controalele, care se efectuează de către verificatori; verificarea raportului FuelEU menționat la articolul 15 alineatul (3); pragul de semnificație; asigurarea rezonabilă din partea verificatorilor; inexactitățile și neconformitățile; conținutul raportului de verificare; recomandările de îmbunătățire; vizitele la fața locului; și comunicarea între societăți, verificatori, autoritățile competente și Comisie. Normele prevăzute în respectivele acte de punere în aplicare se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolele 11 și 12, precum și în prezentul articol, și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).			
Articolul 14 **Acreditarea verificatorilor** (1) Verificatorii sunt acreditați pentru activități de verificare care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008. Până la sfârșitul fiecărui an, organismul național de acreditare notifică Comisiei lista verificatorilor acreditați, împreună cu toate datele de contact relevante.	**62.** Verificatorii sunt acreditați pentru activități de verificare, care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, de către Centrul Național de Acreditare al Republicii Moldova „MOLDAC”. Până la sfârșitul fiecărui an, Centrul Național de Acreditare „MOLDAC” notifică Comisiei Europene lista verificatorilor acreditați, împreună cu toate datele de contact relevante. **63.** În cazul în care prezentul regulament nu prevede dispoziții specifice referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Legea Nr. 235 din		

(2) În cazul în care prezentul regulament nu prevede dispoziții specifice referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008. (3) Verificatorii au în permanență personal și mijloace suficiente la dispoziție, corespunzătoare dimensiunii flotei pentru care desfășoară activități de verificare în temeiul prezentului regulament. În special, verificatorii dispun întotdeauna de suficientă expertiză, mai ales în domeniul transportului maritim, care să le permită să îndeplinească sarcinile impuse prin prezentul regulament. Aceștia sunt în măsură să repartizeze mijloace și personal la fiecare loc de desfășurare a activității, atunci când și astfel cum este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor care se impun în temeiul prezentului regulament.	01.12.2011 privind activităţile de acreditare şi de evaluare a conformităţii. **64.** Verificatorii au în permanență personal și mijloace suficiente la dispoziție, corespunzătoare dimensiunii flotei pentru care desfășoară activități de verificare în temeiul prezentului regulament. În special, verificatorii dispun întotdeauna de suficientă expertiză, mai ales în domeniul transportului maritim, care să le permită să îndeplinească sarcinile impuse prin prezentul regulament. Aceștia sunt în măsură să repartizeze mijloace și personal la fiecare loc de desfășurare a activității, atunci când și astfel cum este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor care se impun în temeiul prezentului regulament. **65.** În cazul în care Agenția Navală sau Agenția de Mediu identifică neconformitatea activităților desfășurate de un verificator în limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament, informează Centrul Național de Acreditare al Republicii Moldova și îi solicită să ia în considerare informațiile respective în cadrul activităților sale de supraveghere. Norme neaplicabile.		

(4) O autoritate competentă care identifică neconformitatea activităților desfășurate de un verificator în limitele domeniului de aplicare al prezentului regulament informează autoritatea competentă a statului membru al organismului național de acreditare care a acreditat verificatorul. Autoritatea competentă a statului membru al organismului național de acreditare solicită organismului său național de acreditare să ia în considerare informațiile respective în cadrul activităților sale de supraveghere.			
(5) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 28 pentru a completa prezentul regulament prin stabilirea unor metode și criterii suplimentare de acreditare a verificatorilor, cel puțin cu privire la următoarele elemente: cererea de acreditare pentru desfășurarea de activități de verificare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament; evaluarea verificatorilor de către organismele naționale de acreditare; activitățile de supraveghere desfășurate de organismele naționale de acreditare pentru a confirma continuarea acreditării; măsurile administrative care urmează să fie adoptate în cazul în care verificatorul nu îndeplinește cerințele prezentului regulament; și cerințele aplicabile organismelor naționale de acreditare pentru a dobândi competența de a furniza acreditarea verificatorilor pentru activități de verificare care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, inclusiv o trimitere la standardele		În cazul ăn care vor fi adoptate actele de către Comisie, vor fi modificate actele normative naționale.	

armonizate. Metodele și criteriile prevăzute în respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolele 11, 12 și 13 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.			
Capitolul V **Înregistrarea, verificarea, raportarea și evaluarea conformității**	**Capitolul V. Înregistrarea, verificarea, raportarea și evaluarea conformității**		
Articolul 15 **Monitorizare și raportare** (1) Începând cu 1 ianuarie 2025, pe baza planului de monitorizare menționat la articolul 8 și în urma evaluării planului respectiv de către verificator, pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port de escală și pentru fiecare călătorie menționată la articolul 2 alineatul (1), societățile monitorizează și înregistrează următoarele informații: (a) portul de plecare și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și a sosirii, precum și timpul petrecut la dană;	**Secțiunea 11. Monitorizare și raportare** **66.** Pe baza planului de monitorizare menționat la pct.39-41 ale prezentului regulament și în urma evaluării planului respectiv de către verificator, pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port de escală și pentru fiecare călătorie menționată la pct.3 al prezentului regulament, companiile monitorizează și înregistrează următoarele informații: **66.1.** portul de plecare și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și a sosirii, precum și timpul petrecut la dană; **66.2.** pentru fiecare navă căreia i se aplică prevederile pct.23 al prezentului regulament, racordarea la OPS și utilizarea unor astfel de surse sau aplicarea uneia dintre excepțiile prevăzute la pct.30, astfel cum este confirmată în temeiul pct.32, pct.32.1., după caz; **66.3.** cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană și pe mare; **66.4.** cantitatea de energie electrică livrată navei prin intermediul OPS;		

(b) pentru fiecare navă căreia i se aplică articolul 6 alineatul (1), racordarea la OPS și utilizarea unor astfel de surse sau aplicarea uneia dintre excepțiile prevăzute la articolul 6 alineatul (5), astfel cum este confirmată în temeiul articolului 6 alineatul (9) litera (a), după caz; (c) cantitatea fiecărui tip de combustibil consumat la dană și pe mare; (d) cantitatea de energie electrică livrată navei prin intermediul OPS; (e) pentru fiecare tip de combustibil consumat la dană și pe mare, factorul de emisie „de la sondă la rezervor”, factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului ars și factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului supus efectului de alunecare asociați diferiților consumatori de combustibil de la bord, acoperind toate gazele cu efect de seră relevante; (f) cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată la dană și pe mare;	**66.5.** pentru fiecare tip de combustibil consumat la dană și pe mare, factorul de emisie „de la sondă la rezervor”, factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului ars și factorii de emisie „de la rezervor la siaj” ai combustibilului supus efectului de alunecare asociați diferiților consumatori de combustibil de la bord, acoperind toate gazele cu efect de seră relevante; **66.6.** cantitatea fiecărui tip de sursă alternativă de energie consumată la dană și pe mare; **66.7.** clasa de gheață a navei, în cazul în care compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa 4 a prezentului regulament, utilizând Recomandarea 25/7 a Comisiei pentru protecția mediului marin al Mării Baltice (HELCOM) privind siguranța navigării pe timpul iernii în Marea Baltică pentru a stabili corespondența între clasele de gheață; **66.8.** clasa de gheață a navei, data, ora și poziția la intrarea și ieșirea din condiții de gheață, cantitatea din fiecare tip de combustibil consumat și distanța parcursă în timpul navigării în condiții de gheață, precum și distanța totală parcursă în timpul tuturor călătoriilor în cursul perioadei de raportare, dacă compania solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în Anexa 4 a prezentului regulament. **67.** Companiile înregistrează la timp și într-un mod transparent informațiile și datele enumerate la pct.66 al prezentului regulament și le compilează anual, pentru a		

(g) clasa de gheață a navei, în cazul în care societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate în virtutea clasei de gheață a navei din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV, utilizând Recomandarea 25/7 a Comisiei pentru protecția mediului marin al Mării Baltice (HELCOM) privind siguranța navigării pe timpul iernii în Marea Baltică pentru a stabili corespondența între clasele de gheață; (h) clasa de gheață a navei, data, ora și poziția la intrarea și ieșirea din condiții de gheață, cantitatea din fiecare tip de combustibil consumat și distanța parcursă în timpul navigării în condiții de gheață, precum și distanța totală parcursă în timpul tuturor călătoriilor în cursul perioadei de raportare, dacă societatea solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață din calculul bilanțului de conformitate prevăzut în anexa IV.	permite verificatorului să verifice conformitatea cu prezentul regulament. **68.** Până la data de 31 ianuarie a perioadei de verificare, companiile îi furnizează verificatorului și Agenției Navale un raport specific navei (denumit în continuare „raportul FuelEU”) care conține toate informațiile menționate la pct.66 al prezentului regulament, precum și datele și documentația de monitorizare menționate la pct.38 al prezentului regulament pentru perioada de raportare. **69.** În cazul transferului unei nave de la o companie la alta: **69.1.** compania care efectuează transferul notifică verificatorului informațiile menționate la pct.73 al prezentului regulament pentru perioada în care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea navei; **69.2.** cât mai aproape posibil de ziua finalizării transferului și nu mai târziu de o lună de la această dată, informațiile menționate la pct.69.1 al prezentului regulament sunt verificate și înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu prevederile pct.70-75 ale prezentului regulament de către verificatorul care a efectuat activitățile de verificare pentru navă în cadrul companiei care efectuează transferul; și **69.3.** fără a aduce atingere pct.69.1 și pct.69.2 ale prezentului regulament, compania care are responsabilitatea pentru operarea navei la data de 31 decembrie a perioadei de raportare este responsabilă pentru respectarea de către navă a cerințelor prevăzute la pct.10-12 și pct.23-32 ale prezentului regulament ale prezentului regulament pe întreaga perioadă		

(2) Societățile înregistrează la timp și într-un mod transparent informațiile și datele enumerate la alineatul (1) și le compilează anual, pentru a permite verificatorului să verifice conformitatea cu prezentul regulament. (3) Până la data de 31 ianuarie a perioadei de verificare, societățile îi furnizează verificatorului un raport specific navei (denumit în continuare „raportul FuelEU”) care conține toate informațiile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol, precum și datele și documentația de monitorizare menționate la articolul 7 alineatul (4) pentru perioada de raportare.	de raportare în care a avut sau au avut loc transferul sau transferurile multiple.		

(4) În cazul transferului unei nave de la o societate la alta: (a) societatea care efectuează transferul notifică verificatorului informațiile menționate la alineatul (1) de la prezentul articol pentru perioada în care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea navei; (b) cât mai aproape posibil de ziua finalizării transferului și nu mai târziu de o lună de la această dată, informațiile menționate la litera (a) sunt verificate și înregistrate în baza de date FuelEU în conformitate cu articolul 16 de către verificatorul care a efectuat activitățile de verificare pentru navă în cadrul societății care efectuează transferul; și (c) fără a aduce atingere literelor (a) și (b), societatea care are responsabilitatea pentru operarea navei la data de 31 decembrie a			

perioadei de raportare este responsabilă pentru respectarea de către navă a cerințelor prevăzute la articolele 4 și 6 pe întreaga perioadă de raportare în care a avut sau au avut loc transferul sau transferurile multiple.			
Articolul 16 **Verificare și calcul** (1) În urma verificării prevăzute la articolele 11, 12 și 13, verificatorul evaluează calitatea, caracterul complet și acuratețea raportului FuelEU. În acest scop, verificatorul utilizează toate informațiile conținute în baza de date FuelEU, inclusiv informațiile furnizate cu privire la escalele în port în conformitate cu articolul 6. (2) În cazul în care verificatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea verificării menționată la alineatul (1) că raportul FuelEU nu conține inexactități sau neconformități semnificative, verificatorul notifică societății în cauză un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU respectă prezentul regulament. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.	**Secțiunea 12** **Verificare, calcul și controale suplimentare** **70.** În urma verificării prevăzute la pct.51-61 ale prezentului regulament, verificatorul evaluează calitatea, caracterul complet și acuratețea raportului FuelEU. În acest scop, verificatorul utilizează toate informațiile conținute în baza de date FuelEU, inclusiv informațiile furnizate cu privire la escalele în port în conformitate cu prevederile pct.23-32 ale prezentului regulament. **71.** În cazul în care verificatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea verificării menționată la pct.70 al prezentului regulament, că raportul FuelEU nu conține inexactități sau neconformități semnificative, verificatorul notifică companiei în cauză un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU respectă prezentul regulament. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator. **72.** În cazul în care evaluarea verificării identifică inexactități sau neconformități în raport cu prezentul regulament, verificatorul informează în timp util compania în legătură cu acest lucru. Compania corectează fără întârzieri nejustificate inexactitățile sau neconformitățile pentru a permite finalizarea la timp a procesului de verificare și îi		

(3) În cazul în care evaluarea verificării identifică inexactități sau neconformități în raport cu prezentul regulament, verificatorul informează în timp util societatea în legătură cu acest lucru. Societatea corectează fără întârzieri nejustificate inexactitățile sau neconformitățile pentru a permite finalizarea la timp a procesului de verificare și îi prezintă verificatorului un raport FuelEU modificat și orice alte informații necesare pentru corectarea inexactităților sau neconformităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul precizează dacă raportul FuelEU modificat respectă prezentul regulament. În cazul în care inexactitățile sau neconformitățile comunicate nu au fost corectate și conduc la neconformități semnificative, verificatorul notifică societății un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU nu respectă prezentul regulament.	prezintă verificatorului un raport FuelEU modificat și orice alte informații necesare pentru corectarea inexactităților sau neconformităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul precizează dacă raportul FuelEU modificat respectă prezentul regulament. În cazul în care inexactitățile sau neconformitățile comunicate nu au fost corectate și conduc la neconformități semnificative, verificatorul notifică companiei un raport de verificare în care declară că raportul FuelEU nu respectă prezentul regulament. **73.** Pe baza raportului FuelEU care respectă prezentul regulament, verificatorul calculează: **73.1.** utilizând metoda specificată în anexa 1, intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul navei în cauză; **73.2.** utilizând formula specificată în partea A din Anexa nr. 4 a prezentului regulament, bilanțul de conformitate al navei; **73.3.** numărul de escale în port neconforme din perioada de raportare anterioară, inclusiv timpul petrecut la cheu și, după caz, în conformitate cu prevederile pct.32, la ancoraj, pentru fiecare escală în port a navei care nu respectă cerințele prevăzute la pct.23-32 ale prezentului regulament. **73.4.** cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave, excluzând energia de la OPS; **73.5.** cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave din RFNBO. **74.** Până la data de 31 martie a perioadei de verificare, verificatorul notifică companiei informațiile menționate la pct.73 și înregistrează în baza de date FuelEU		

(4) Pe baza raportului FuelEU care respectă prezentul regulament, verificatorul calculează: (a) utilizând metoda specificată în anexa I, intensitatea medie anuală a GES generate de energia utilizată la bordul navei în cauză; (b) utilizând formula specificată în partea A din anexa IV, bilanțul de conformitate al navei; (c) numărul de escale în port neconforme din perioada de raportare anterioară, inclusiv timpul petrecut la cheu și, după caz, în conformitate cu articolul 6 alineatul (9), la ancoraj, pentru fiecare escală în port a navei care nu respectă cerințele prevăzute la articolul 6;	raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, raportul de verificare și informațiile menționate la pct.73 al prezentului regulament. **75.** Toate informațiile înregistrate în baza de date FuelEU sunt accesibile statului de administrare. Verificatorul, în decurs de 3 zile, informează Centrul Național de Acreditare, autoritatea de administrare a companiei de transport maritim, Agenția de Mediu și Agenția Navală cu privire la emiterea documentului de conformitate.		

(d) cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave, excluzând energia de la OPS; (e) cantitatea de energie utilizată anual la bordul unei nave din RFNBO. (5) Până la data de 31 martie a perioadei de verificare, verificatorul notifică societății informațiile menționate la alineatul (4) și înregistrează în baza de date FuelEU raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, raportul de verificare și informațiile menționate la alineatul (4). Toate informațiile înregistrate în baza de date FuelEU sunt accesibile statului de administrare.			
Articolul 17 **Controale suplimentare efectuate de o autoritate competentă**			

(1) Autoritatea competentă a statului de administrare poate efectua, în orice moment, în ceea ce privește o societate, pentru oricare dintre navele sale, în legătură cu cele două perioade de raportare anterioare, controale suplimentare cu privire la oricare dintre următoarele elemente: (a) raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, stabilit în conformitate cu articolele 15 și 16; (b) raportul de verificare întocmit în conformitate cu articolul 16; (c) calculele efectuate de verificator în conformitate cu articolul 16 alineatul (4). (2) La cererea autorității competente menționate la alineatul (1), societatea furnizează toate informațiile sau documentele necesare care să îi permită autorității competente să efectueze controale suplimentare și permite accesul la sediile societății sau la navă pentru a facilita astfel de controale suplimentare.	**76.** Verificatorul poate efectua, în orice moment, în ceea ce privește o companie, pentru oricare dintre navele sale, în legătură cu cele două perioade de raportare anterioare, controale suplimentare cu privire la oricare dintre următoarele elemente: **76.1.** raportul FuelEU care respectă prezentul regulament, stabilit în conformitate cu pct.70-79; **76.2.** raportul de verificare întocmit în conformitate cu pct.70-75 al prezentului regulament; **76.3.** calculele efectuate de verificator în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament. **77.** La cererea verificatorului, compania furnizează toate informațiile sau documentele necesare care să îi permită acestuia să efectueze controale suplimentare și permite accesul la sediile companiei sau la navă pentru a facilita astfel de controale suplimentare. **78.** Verificatorul întocmește un raport privind controalele suplimentare care include, după caz, calculele actualizate efectuate în aplicarea pct.76.3 al prezentului regulament, cuantumul actualizat al excedentului de conformitate sau al excedentului de conformitate anticipat și cuantumul actualizat al penalității FuelEU. **79.** În cazul în care raportul privind controalele suplimentare menționat la pct.78 al prezentului regulament identifică inexactități, neconformități sau calcule eronate care conduc la o nerespectare a cerințelor prevăzute la pct.10-12 și pct.23-32 ale prezentului regulament și, în consecință, la o penalitate FuelEU sau la o modificare a cuantumului unei penalități FuelEU deja plătite, verificatorul notifică companiei în cauză valoarea corespunzătoare a penalității		

(3) Autoritatea competentă menționată la alineatul (1) de la prezentul articol întocmește un raport privind controalele suplimentare care include, după caz, calculele actualizate efectuate în aplicarea articolului 17 alineatul (1) litera (c), cuantumul actualizat al excedentului de conformitate sau al excedentului de conformitate anticipat și cuantumul actualizat al penalității FuelEU. (4) În cazul în care raportul privind controalele suplimentare menționat la alineatul (3) de la prezentul articol identifică inexactități, neconformități sau calcule eronate care conduc la o nerespectare a cerințelor prevăzute la articolele 4 sau 6 și, în consecință, la o penalitate FuelEU sau la o modificare a cuantumului unei penalități FuelEU deja plătite, autoritatea competentă menționată la alineatul (1) de la prezentul articol notifică societății în cauză valoarea corespunzătoare a penalității FuelEU sau a penalității FuelEU modificate. Statele membre se asigură că societatea responsabilă pentru navă în perioada care face obiectul controalelor suplimentare plătește un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU sau al penalității FuelEU modificate în termen de o lună de la notificarea acesteia, în conformitate cu modalitățile prevăzute la articolul 23.	FuelEU sau a penalității FuelEU modificate. Verificatorul se asigură că, compania responsabilă pentru navă în perioada care face obiectul controalelor suplimentare plătește un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU sau al penalității FuelEU modificate în termen de o lună de la notificarea acesteia, în conformitate cu modalitățile prevăzute la pct.104-114 ale prezentului regulament. **80.** Verificatorul elimină fără întârziere din baza de date FuelEU documentul de conformitate FuelEU a navei a cărei companie nu a plătit în timp util penalitățile FuelEU corespunzătoare menționate la pct.86 al prezentului regulament și notifică în timp util această eliminare companiei în cauză. Aceasta eliberează din nou documentul de conformitate FuelEU relevant numai după plata unui cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU, cu condiția ca celelalte condiții prevăzute în prezentul regulament pentru deținerea documentului de conformitate FuelEU să fie îndeplinite de către companie. **81.** Pct.87 al prezentului regulament nu se aplică unei nave care a fost transferată unei alte companii diferite de compania care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea sa în perioada care face obiectul controalelor suplimentare. **82.** Acțiunile menționate la pct.76-82 ale prezentului regulament, raportul privind controalele suplimentare menționat la pct.76 al prezentului regulament și dovada plăților penalităților FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către entitățile care au efectuat acțiunile respective.		

(5) Autoritatea competentă menționată la alineatul (1) elimină fără întârziere din baza de date FuelEU documentul de conformitate FuelEU a navei a cărei societate nu a plătit în timp util penalitățile FuelEU corespunzătoare menționate la alineatul (4) și notifică în timp util această eliminare societății în cauză. Aceasta eliberează din nou documentul de conformitate FuelEU relevant numai după plata unui cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU, cu condiția ca celelalte condiții prevăzute în prezentul regulament pentru deținerea documentului de conformitate FuelEU să fie îndeplinite de către societate.			

(6) Alineatul (5) nu se aplică unei nave care a fost transferată unei alte societăți diferite de societatea care și-a asumat responsabilitatea pentru operarea sa în perioada care face obiectul controalelor suplimentare. (7) Acțiunile menționate în prezentul articol, raportul privind controalele suplimentare menționat la alineatul (3) și dovada plăților penalităților FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către entitățile care au efectuat acțiunile respective.			
Articolul 18 **Instrumente de sprijin și orientare** Comisia elaborează instrumente de monitorizare adecvate, precum și orientări și instrumente de direcționare bazate pe riscuri, pentru a facilita și a coordona activitățile de verificare și de asigurare a respectării normelor legate de prezentul regulament. În măsura în care este posibil, aceste orientări și instrumente sunt puse la dispoziția statelor membre, a verificatorilor și a organismelor naționale de acreditare în scopul schimbului de informații și pentru a	Norme neaplicabile		

asigura mai bine o respectare fără breșe a aplicării prezentului regulament.			
Articolul 19 **Baza de date și raportarea FuelEU** (1) În scopul monitorizării respectării prezentului regulament, Comisia dezvoltă o bază de date electronică (denumită în continuare „baza de date FuelEU”), asigură funcționarea acesteia și o actualizează. Baza de date FuelEU este utilizată pentru a ține evidența acțiunilor legate de activitățile de verificare, a bilanțului de conformitate al navelor, inclusiv a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la articolele 20 și 21, a aplicării excepțiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (5), a acțiunilor legate de plata penalităților FuelEU impuse în temeiul articolului 23, precum și a emiterii documentului de conformitate FuelEU. Aceasta este accesibilă societăților, verificatorilor, autorităților competente și oricărei entități autorizate în mod corespunzător, organismelor naționale de acreditare, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă, instituită prin Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ([24]), și Comisiei, cu drepturi de acces și funcționalități corespunzătoare responsabilităților care le revin pentru punerea în aplicare a prezentului regulament.	**Secțiunea 13. Baza de date și raportarea FuelEU** **83.** Baza de date FuelEU este utilizată pentru a ține evidența acțiunilor legate de activitățile de verificare, a bilanțului de conformitate al navelor, inclusiv a utilizării mecanismelor de flexibilitate prevăzute la pct.86-97 al prezentului regulament, a aplicării excepțiilor prevăzute la pct.31 al prezentului regulament, a acțiunilor legate de plata penalităților FuelEU impuse în temeiul prevederilor pct.104-114 al prezentului regulament, precum și a emiterii documentului de conformitate FuelEU. Aceasta este accesibilă companiilor, verificatorilor, autorităților competente și oricărei entități autorizate în mod corespunzător, organismelor naționale de acreditare, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă și Comisiei, cu drepturi de acces și funcționalități corespunzătoare responsabilităților care le revin pentru punerea în aplicare a prezentului regulament. **84.** Orice elemente înregistrate sau modificate în baza de date FuelEU sunt notificate entităților pentru care sunt accesibile. **85.** Guvernul adoptă acte care prevăd normele privind drepturile de acces și specificațiile funcționale și		

(2) Orice elemente înregistrate sau modificate în baza de date FuelEU sunt notificate entităților pentru care sunt accesibile. (3) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care prevăd normele privind drepturile de acces și specificațiile funcționale și tehnice ale bazei de date FuelEU, inclusiv normele în materie de notificare și de filtrare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 29 alineatul (3).	tehnice ale bazei de date FuelEU, inclusiv normele în materie de notificare și de filtrare.		
Articolul 20 **Reportarea și împrumutul excedentului de conformitate între perioadele de raportare**			

(1) Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un excedent de conformitate în ceea ce privește intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), sau, dacă este cazul, în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3), societatea îl poate reporta în bilanțul de conformitate al aceleiași nave pentru următoarea perioadă de raportare. Societatea înregistrează în baza de date FuelEU reportarea excedentului de conformitate pentru următoarea perioadă de raportare, sub rezerva aprobării de către verificatorul său. Societatea nu mai poate reporta excedentul de conformitate după emiterea documentului de conformitate FuelEU. (2) Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un deficit de conformitate, societatea poate împrumuta un excedent	**86.** Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament, în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un excedent de conformitate în ceea ce privește intensitatea GES, astfel cum se menționează la pct.11 al prezentului regulament, sau, dacă este cazul, în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15 al prezentului regulament, compania îl poate reporta în bilanțul de conformitate al aceleiași nave pentru următoarea perioadă de raportare. Compania înregistrează în baza de date FuelEU reportarea excedentului de conformitate pentru următoarea perioadă de raportare, sub rezerva aprobării de către verificatorul său. Compania nu mai poate reporta excedentul de conformitate după emiterea documentului de conformitate FuelEU. **87.** Pe baza calculelor efectuate în conformitate cu prevederile pct.73 al prezentului regulament, în cazul în care nava are, pentru perioada de raportare, un deficit de conformitate, compania poate împrumuta un excedent de conformitate anticipat cu valoarea corespunzătoare de la următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat se adaugă la bilanțul de conformitate al navei în perioada de raportare, iar excedentul de conformitate anticipat înmulțit cu 1,1 se scade din bilanțul de conformitate al aceleiași nave în următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat nu poate fi împrumutat: **87.1.** pentru un cuantum care depășește cu mai mult de 2 % limita prevăzută la pct.11 al prezentului regulament, înmulțit cu consumul de energie al navei, calculat în conformitate cu anexa 1;		

de conformitate anticipat cu valoarea corespunzătoare de la următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat se adaugă la bilanțul de conformitate al navei în perioada de raportare, iar excedentul de conformitate anticipat înmulțit cu 1,1 se scade din bilanțul de conformitate al aceleiași nave în următoarea perioadă de raportare. Excedentul de conformitate anticipat nu poate fi împrumutat: (a) pentru un cuantum care depășește cu mai mult de 2 % limita prevăzută la articolul 4 alineatul (2), înmulțit cu consumul de energie al navei, calculat în conformitate cu anexa I; (b) pentru două perioade de raportare consecutive.	**87.1.** pentru două perioade de raportare consecutive. **88.** Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, compania înregistrează în baza de date FuelEU excedentul de conformitate anticipat, după aprobarea de către verificatorul său. **89** În cazul în care o navă nu are nicio escală într-un port din Republica Moldova în cursul perioadei de raportare și a împrumutat un excedent de conformitate anticipat în perioada de raportare precedentă, Agenția de Mediu notifică companiei în cauză, până la data de 1 iunie a perioadei de verificare, cuantumul penalității FuelEU menționate la pct.105 al prezentului regulament a cărei plată a evitat-o inițial prin împrumutarea respectivului excedent de conformitate anticipat, înmulțit cu 1,1.		

(3) Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, societatea înregistrează în baza de date FuelEU excedentul de conformitate anticipat, după aprobarea de către verificatorul său. (4) În cazul în care o navă nu are nicio escală într-un port din Uniune în cursul perioadei de raportare și a împrumutat un excedent de conformitate anticipat în perioada de raportare precedentă, autoritatea competentă a statului de administrare notifică societății în cauză, până la data de 1 iunie a perioadei de verificare, cuantumul penalității FuelEU menționate la articolul 23 alineatul (2) a cărei plată a evitat-o inițial prin împrumutarea respectivului excedent de conformitate anticipat, înmulțit cu 1,1.			
Articolul 21 **Monitorizarea conformității** (1) Bilanțurile de conformitate pentru intensitatea GES menționate la articolul 4 alineatul (2) și, dacă este cazul, obiectivele secundare pentru RFNBO, astfel cum sunt menționate la articolul 5 alineatul (3), pentru două sau mai multe nave, astfel cum sunt calculate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), pot fi cumulate în scopul îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolul 4 și, dacă este cazul, la articolul 5 alineatul (3). Bilanțul de conformitate al unei nave nu poate fi inclus în mai multe grupări în aceeași perioadă de raportare.	**Secțiunea 14. Monitorizarea conformității** **90.** Bilanțurile de conformitate pentru intensitatea GES menționate la pct.11 al prezentului regulament și, dacă este cazul, obiectivele secundare pentru RFNBO, astfel cum sunt menționate la pct.15 al prezentului regulament, pentru două sau mai multe nave, astfel cum sunt calculate în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament, pot fi cumulate în scopul îndeplinirii cerințelor prevăzute la pct.10-12 și, dacă este cazul, la pct.15 ale prezentului regulament. Bilanțul de conformitate al unei nave nu poate fi inclus în mai multe grupări în aceeași perioadă de raportare.		

Două grupări separate pot fi utilizate pentru obiectivul privind intensitatea GES și pentru obiectivul secundar pentru RFNBO. (2) În acest scop, societatea înregistrează în baza de date FuelEU intenția sa de a include într-o grupare bilanțul de conformitate al navei, modul de alocare a cotelor din bilanțul total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte și alegerea verificatorului selectat pentru verificarea alocării respective. (3) În cazul în care navele care fac parte din grupare sunt controlate de două sau mai multe societăți, detaliile grupării înregistrate în baza de date FuelEU, inclusiv alocarea bilanțului total de conformitate al	Două grupări separate pot fi utilizate pentru obiectivul privind intensitatea GES și pentru obiectivul secundar pentru RFNBO. **91.** În acest scop, compania înregistrează în baza de date FuelEU intenția sa de a include într-o grupare bilanțul de conformitate al navei, modul de alocare a cotelor din bilanțul total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte și alegerea verificatorului selectat pentru verificarea alocării respective. **92.** În cazul în care navele care fac parte din grupare sunt controlate de două sau mai multe companii, detaliile grupării înregistrate în baza de date FuelEU, inclusiv alocarea bilanțului total de conformitate al grupării pentru navele sale și alegerea verificatorului selectat pentru verificarea alocării bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte, este validată în baza de date FuelEU de către toate companiile în cauză din cadrul grupării. **93.** O grupare este valabilă numai în cazul în care conformitatea totală cumulată este pozitivă, în cazul în care navele care aveau un deficit de conformitate, calculat în conformitate cu pct.84, nu înregistrează un deficit de conformitate mai mare după alocarea conformității cumulate și în cazul în care navele care înregistrau un excedent de conformitate, calculat în conformitate cu pct.77, nu înregistrează un deficit de conformitate după alocarea conformității cumulate. **94.** O navă nu este inclusă într-o grupare dacă nu respectă obligația prevăzută la pct.115-116 al prezentului regulament.		

grupării pentru navele sale și alegerea verificatorului selectat pentru verificarea alocării bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte, este validată în baza de date FuelEU de către toate societățile în cauză din cadrul grupării. (4) O grupare este valabilă numai în cazul în care conformitatea totală cumulată este pozitivă, în cazul în care navele care aveau un deficit de conformitate, calculat în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), nu înregistrează un deficit de conformitate mai mare după alocarea conformității cumulate și în cazul în care navele care înregistrau un excedent de conformitate, calculat în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), nu înregistrează un deficit de conformitate după alocarea conformității cumulate.	**95.** În cazul în care bilanțul total de conformitate al grupării are ca rezultat un excedent de conformitate pentru o anumită navă, se aplică pct.86 al prezentului regulament. **96.** Prevederile pct.86 nu se aplică unei nave care participă într-o grupare. **97.** Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, verificatorul selectat înregistrează în baza de date FuelEU componența definitivă a grupării și alocarea bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte.		

(5) O navă nu este inclusă într-o grupare dacă nu respectă obligația prevăzută la articolul 24. (6) În cazul în care bilanțul total de conformitate al grupării are ca rezultat un excedent de conformitate pentru o anumită navă, se aplică articolul 20 alineatul (1). (7) *Articolul 20* alineatul (2) nu se aplică unei nave care participă într-o grupare. (8) Până la data de 30 aprilie a perioadei de verificare, verificatorul selectat înregistrează în baza de date FuelEU componența definitivă a grupării și alocarea bilanțului total de conformitate al grupării pentru fiecare navă în parte.			
Articolul 22 **Documentul de conformitate FuelEU** (1) Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, verificatorul emite un document de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția ca nava să nu aibă un deficit de conformitate, după aplicarea articolelor 20 și 21, să nu aibă escale în port neconforme și să respecte obligația stabilită la articolul 24.	**Secțiunea 15. Documentul de conformitate FuelEU** **98.** Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, verificatorul emite un document de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția ca nava să nu aibă un deficit de conformitate, după aplicarea prevederilor pct.86-97 al prezentului regulament, să nu aibă escale în port neconforme		

(2) În cazul în care sunt datorate penalitățile FuelEU menționate la articolul 23 alineatul (2) sau la alineatul (5), autoritatea competentă a statului de administrare eliberează, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un document de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția să fi fost plătit un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU.	și să respecte obligația stabilită la pct.115-116 al prezentului regulament. Verificatorul, în decurs de 3 zile, informează Centrul Național de Acreditare, autoritatea de administrare a companiei de transport maritim Agenția de Mediu și Agenția Navală cu privire la emiterea documentului de conformitate FuelEU. **99.** În cazul în care sunt datorate penalitățile FuelEU menționate la pct.105 sau la pct.116 ale prezentului regulament, verificatorul, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un document de conformitate FuelEU pentru nava în cauză, cu condiția să fi fost plătit un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU. **100.** Documentul de conformitate FuelEU include următoarele informații: **100.1.** identitatea navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine); **100.2.** numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei; **100.3.** identitatea verificatorului; **100.4.** data emiterii documentului respectiv, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă. **101.** Documentul de conformitate FuelEU este valabil pentru o perioadă de 18 luni de la încheierea perioadei de raportare sau până la emiterea unui nou document FuelEU, luându-se în considerare data care survine mai întâi.		

(3) Documentul de conformitate FuelEU include următoarele informații: (a) identitatea navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine); (b) numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei; (c) identitatea verificatorului; (d) data emiterii documentului respectiv, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă. (4) Documentul de conformitate FuelEU este valabil pentru o perioadă de 18 luni de la încheierea perioadei de raportare sau până la emiterea unui nou document FuelEU, luându-se în considerare data care survine mai întâi. (5) Verificatorul sau, după caz, autoritatea competentă a statului de administrare înregistrează în baza de date FuelEU, fără întârziere, documentul de conformitate FuelEU emis.	**102.** Verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU, fără întârziere, documentul de conformitate FuelEU emis. **103.** Guvernul Republicii Moldova adoptă acte, care pun în aplicare modele pentru documentul de conformitate FuelEU, inclusiv formate-cadru electronice, stabilite de Comisia Europeană.		

(6) Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc modele pentru documentul de conformitate FuelEU, inclusiv formate-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 29 alineatul (2).			
Articolul 23 **Penalități FuelEU** (1) Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, pe baza calculelor efectuate în temeiul articolului 16 alineatul (4) și după posibila aplicare a articolelor 20 și 21, verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU bilanțurile de conformitate verificate ale navei pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), și, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3). În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3), penalitatea FuelEU se calculează în conformitate cu formula specificată în anexa IV partea B.	**Secțiunea 16. Penalități FuelEU** **104.** Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, pe baza calculelor efectuate în temeiul pct.73 și după posibila aplicarea pct.86-97 ale prezentului regulament, verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU bilanțurile de conformitate verificate ale navei pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la pct.11, și, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15 al prezentului regulament. În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15, penalitatea FuelEU se calculează în conformitate cu formula specificată în Anexa nr. 4 partea B a prezentului regulament. **105.** Statul de administrare în ceea ce privește o companie se asigură că, pentru oricare dintre navele sale care au un deficit de conformitate pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la la pct.11, sau, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la pct.15 ale prezentului regulament la data de 1 iunie a perioadei de verificare, după o eventuală validare de către autoritatea		

(2) Statul de administrare în ceea ce privește o societate se asigură că, pentru oricare dintre navele sale care au un deficit de conformitate pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), sau, dacă este cazul, pentru obiectivul secundar pentru RFNBO menționat la articolul 5 alineatul (3) la data de 1 iunie a perioadei de verificare, după o eventuală validare de către autoritatea sa competentă, societatea plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU care rezultă din aplicarea formulelor specificate în partea B din anexa IV. În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive, cuantumul respectiv se înmulțește cu 1 + (n–1)/10, unde n este numărul de perioade de raportare consecutive pentru care societatea face obiectul unei penalități FuelEU pentru nava respectivă.	competentă, compania plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU care rezultă din aplicarea formulelor specificate în partea B din anexa 4 a prezentului regulament. În cazul în care o navă are un deficit de conformitate pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive, cuantumul respectiv se înmulțește cu 1 + (n–1)/10, unde n este numărul de perioade de raportare consecutive pentru care compania face obiectul unei penalități FuelEU pentru nava respectivă. **106.** Statul de administrare în ceea ce privește o companie se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care se află în situația menționată la pct.89 al prezentului regulament, compania plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU notificat în temeiul alineatului respectiv. **107.** Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, dacă este cazul pe baza calculelor efectuate în conformitate cu pct.73 al prezentului regulament, verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU numărul total de ore pe care nava le-a petrecut amarată la cheu fără respectarea cerințelor prevăzute la pct.23-34 ale prezentului regulament. **108.**Statul de administrare în ceea ce privește o companie se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care au efectuat cel puțin o escală în port neconformă, după o eventuală validare de către autoritatea competentă, compania plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU care rezultă din înmulțirea sumei de 1,5 EUR cu necesarul		

(3) Statul de administrare în ceea ce privește o societate se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care se află în situația menționată la articolul 20 alineatul (4), societatea plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU notificat în temeiul alineatului respectiv. (4) Înainte de data de 1 mai a perioadei de verificare, dacă este cazul pe baza calculelor efectuate în conformitate cu articolul 16 alineatul (4), verificatorul înregistrează în baza de date FuelEU numărul total de ore pe care nava le-a petrecut amarată la cheu fără respectarea cerințelor prevăzute la articolul 6.	total de energie electrică stabilit al navei la dană și cu numărul total, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, de ore petrecute la dană fără respectarea cerințelor prevăzute la pct.23-32 al prezentului regulament. **109.** Republica Moldova dispune de cadrul juridic și administrativ necesar la nivel național pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor privind impunerea, plata și colectarea penalităților FuelEU. **110.** Acțiunile menționate la pct.104-114 ale prezentului regulament, precum și dovada plăților penalităților FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către entitățile care au efectuat acțiunile respective sau plata respectivă. **111.** Compania rămâne responsabilă pentru plățile efectuate ca urmare a aplicării penalităților FuelEU, fără a aduce atingere posibilității companiei de a încheia acorduri contractuale cu operatorii comerciali ai navei care să prevadă că operatorii comerciali sunt răspunzători pentru rambursarea către companie a penalităților FuelEU plătite, atunci când operatorii comerciali respectivi își asumă responsabilitatea pentru achiziționarea combustibilului sau pentru operarea navei. În sensul prezentului punct, operarea navei înseamnă determinarea încărcăturii transportate, a rutei și a vitezei navei. **112.** Compania rămâne responsabilă pentru plata penalităților FuelEU, fără a aduce atingere posibilității companiei de a încheia acorduri contractuale cu furnizorii de combustibil care să prevadă că furnizorii de combustibil sunt		

	răspunzători pentru rambursarea către companie a penalităților FuelEU plătite.		
(5) Statul de administrare în ceea ce privește o societate se asigură că, pentru oricare dintre navele acesteia care au efectuat cel puțin o escală în port neconformă, după o eventuală validare de către autoritatea competentă, societatea plătește, până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, un cuantum egal cu cuantumul penalității FuelEU care rezultă din înmulțirea sumei de 1,5 EUR cu necesarul total de energie electrică stabilit al navei la dană și cu numărul total, rotunjit în sus la cel mai apropiat număr întreg, de ore petrecute la dană fără respectarea cerințelor prevăzute la articolul 6.	Norme neaplicabile		
(6) Statele membre dispun de cadrul juridic și administrativ necesar la nivel național pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor privind impunerea, plata și colectarea penalităților FuelEU.	**113**. Guvernul Republicii Moldova depune eforturile necesare pentru a se asigura că veniturile generate de penalitățile FuelEU sau valoarea financiară echivalentă a acestora sunt utilizate pentru a sprijini implementarea rapidă și utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în sectorul maritim, prin stimularea producției de cantități mai mari de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru sectorul maritim, prin facilitarea construirii de instalații de buncheraj adecvate sau de infrastructuri pentru OPS în porturi și prin sprijinirea dezvoltării, testării și implementării celor mai inovatoare tehnologii în cadrul flotei pentru a obține reduceri semnificative ale emisiilor. **114.** Până la 30 iunie 2030 și, ulterior, o dată la cinci ani, Republica Moldova publică un raport privind utilizarea veniturilor generate de plata penalităților FuelEU în perioada de cinci ani care precedă anul fiecărui astfel de raport, incluzând informații privind beneficiarii și nivelul		

(7) Acțiunile menționate în prezentul articol, precum și dovada plăților penalităților FuelEU se înregistrează fără întârziere în baza de date FuelEU de către entitățile care au efectuat acțiunile respective sau plata respectivă. (8) Societatea rămâne responsabilă pentru plățile efectuate ca urmare a aplicării penalităților FuelEU, fără a aduce atingere posibilității societății de a încheia acorduri contractuale cu operatorii comerciali ai navei care să prevadă că operatorii comerciali sunt răspunzători pentru rambursarea către societate a penalităților FuelEU plătite, atunci când operatorii comerciali respectivi își asumă responsabilitatea pentru achiziționarea combustibilului sau pentru operarea navei. În sensul prezentului alineat, operarea navei înseamnă determinarea încărcăturii transportate, a rutei și a vitezei navei.	cheltuielilor legate de obiectivele enumerate la primul paragraf.		

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

producției de cantități mai mari de combustibili din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru sectorul maritim, prin facilitarea construirii de instalații de buncheraj adecvate sau de infrastructuri pentru OPS în porturi și prin sprijinirea dezvoltării, testării și implementării celor mai inovatoare tehnologii în cadrul flotei pentru a obține reduceri semnificative ale emisiilor. Până la 30 iunie 2030 și, ulterior, o dată la cinci ani, statele membre publică un raport privind utilizarea veniturilor generate de plata penalităților FuelEU în perioada de cinci ani care precedă anul fiecărui astfel de raport, incluzând informații privind beneficiarii și nivelul cheltuielilor legate de obiectivele enumerate la primul paragraf.			
	Secțiunea 17. Obligația de a deține un document de conformitate FuelEU valabil. Asigurarea respectării normelor.		

Articolul 24 **Obligația de a deține un document de conformitate FuelEU valabil** (1) Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, navele care fac escală într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și care sosesc într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, rămân în interiorul acestuia sau îl părăsesc sau care au efectuat călătorii în cursul perioadei de raportare corespunzătoare dețin un document de conformitate FuelEU valabil. (2) Documentul de conformitate FuelEU emis pentru nava în cauză în conformitate cu articolul 22 constituie dovada respectării prezentului regulament.	**115.** Până la data de 30 iunie a perioadei de verificare, navele care fac escală într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova și care sosesc într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova, rămân în interiorul acesteia sau îl părăsesc, sau care au efectuat călătorii în cursul perioadei de raportare corespunzătoare, dețin un document de conformitate FuelEU valabil. **116.** Documentul de conformitate FuelEU emis pentru nava în cauză în conformitate cu pct.98-103, constituie dovada respectării prezentului regulament.		
Articolul 25 **Asigurarea respectării normelor** (1) Statele membre adoptă regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile trebuie să fie efective, proporționale și cu efect de descurajare. Statele membre	**117.**Regimul sancțiunilor care se aplică în cazul nerespectării prezentului regulament sunt stabilite de Codul contravențional al Republicii Moldova Nr. 218 din 24-10-2008.		

notifică normele și măsurile respective Comisiei și îi comunică acesteia, fără întârziere, orice modificare ulterioară a acestora. (2) Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa efectuată în conformitate cu Directiva 2009/16/CE include verificarea deținerii de către navă a unui document de conformitate FuelEU valabil. (3) În cazul în care o navă nu își îndeplinește obligația prevăzută la articolul 24 pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de asigurare a respectării normelor nu au asigurat respectarea prezentului regulament, autoritatea competentă a statului membru al portului de escală poate, în ceea ce privește o navă care nu arborează pavilionul statului membru respectiv și după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de expulzare. În cazul în care autoritatea competentă a statului membru al portului de escală decide să emită un ordin de expulzare, aceasta notifică respectivul ordin Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză prin intermediul bazei de date FuelEU. Fiecare stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion este arborat de navă,	**118.** Agenția Navală a Republicii Moldova se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa, efectuată în conformitate cu prevederile Regulamentului-cadru cu privire la respectarea obligațiilor statului port, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 183 din 13.03.2024 include verificarea deținerii de către navă a unui document de conformitate FuelEU valabil. **119.** În cazul în care o navă nu își îndeplinește obligația prevăzută la pct.115-116 al prezentului regulament pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care alte măsuri de asigurare a respectării normelor nu au garantat respectarea prezentului regulament, Agenția Navală poate, în ceea ce privește o navă, care nu arborează pavilionul Republicii Moldova, dar al unui stat membru al Uniunii Europene și face o escală într-un port din Republica Moldova, după ce a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de expulzare. În cazul în care Agenția Navală decide să emită un ordin de expulzare, notifică respectivul ordin Comisiei Europene, statelor membre ale Uniunii Europene și statului de pavilion în cauză, prin intermediul bazei de date FuelEU. Republica Moldova, cu excepția situației în care este arborat de navă pavilionul său, refuză intrarea navei care face obiectul ordinului de expulzare în oricare dintre porturile sale, până când compania își îndeplinește obligațiile. În cazul în care o navă, care arborează pavilionul Republicii Moldova, nu respectă obligația prevăzută la pct.115-116 al prezentului regulament pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și intră într-un port al Republicii Moldova, Agenția Navală, în timp ce nava se află într-unul		

refuză intrarea navei care face obiectul ordinului de expulzare în oricare dintre porturile sale până când societatea își îndeplinește obligațiile. În cazul în care o navă nu respectă obligația prevăzută la articolul 24 pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și intră într-un port al statului membru al cărui pavilion îl arborează, statul membru în cauză, în timp ce nava se află într-unul dintre porturile sale, după ce a acordat societății în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, dispune reținerea pavilionului până când societatea își îndeplinește obligațiile.	dintre porturile sale, după ce a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, dispune reținerea navei până când compania își îndeplinește obligațiile. **120.** Compania în cauză confirmă îndeplinirea obligației de a deține un document de conformitate FuelEU valabil, prin notificarea unui document de conformitate FuelEU valabil către Agenția Navală, care a emis ordinul de expulzare. Prevederile prezentului punct nu aduce atingere dispozițiilor dreptului internațional aplicabile în cazul navelor aflate în pericol. **122.** Companiile au dreptul de a solicita o reexaminare de către verificator a calculelor și a măsurilor care le vizează în temeiul prezentului regulament, inclusiv refuzul de a elibera un document de conformitate FuelEU în conformitate cu pct.98 al prezentului regulament.		

(4) Societatea în cauză confirmă îndeplinirea obligației de a deține un document de conformitate FuelEU valabil prin notificarea unui document de conformitate FuelEU valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere dispozițiilor dreptului internațional aplicabile în cazul navelor aflate în pericol. (5) Sancțiunile impuse unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză prin intermediul bazei de date FuelEU.			
Articolul 26 **Dreptul la reexaminare** (1) Societățile au dreptul de a solicita o reexaminare de către verificator a calculelor și a măsurilor care le vizează în temeiul	**122.** Companiile au dreptul de a solicita o reexaminare de către verificator a calculelor și a măsurilor care le vizează în temeiul prezentului regulament, inclusiv		

prezentului regulament, inclusiv refuzul de a elibera un document de conformitate FuelEU în conformitate cu articolul 22 alineatul (1). Cererea de reexaminare se depune la autoritatea competentă a statului membru în care verificatorul este acreditat în termen de o lună de la notificarea rezultatului calculului sau a măsurii de către verificator. (2) Deciziile luate în temeiul prezentului regulament de către autoritatea competentă a unui stat membru sunt supuse controlului jurisdicțional de către o instanță a statului membru al autorității competente respective.	refuzul de a elibera un document de conformitate FuelEU în conformitate cu pct.98 al prezentului regulament. **123.** Cererea de reexaminare se depune la autoritatea competentă a statului membru în care verificatorul este acreditat în termen de o lună de la notificarea rezultatului calculului sau a măsurii de către verificator.		
Articolul 27 **Autoritățile competente** Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente ca fiind responsabile cu aplicarea și asigurarea respectării prezentului regulament (denumite în continuare „autoritățile competente”) și comunică Comisiei numele și datele lor de contact. Comisia publică pe site-ul său lista autorităților competente.	**124.** Agenția Navală a Republicii Moldova este autoritatea competentă responsabilă cu aplicarea și asigurarea respectării prezentului regulament.		
Capitolul VI			

Competențe delegate și de executare și dispoziții finale			
Articolul 28 **Exercitarea delegării** (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (4), la articolul 5 alineatul (7), la articolul 6 alineatul (6), la articolul 14 alineatul (5) și la articolul 23 alineatul (10) este conferită Comisiei pe o perioadă nedeterminată începând cu 12 octombrie 2023. (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (4), la articolul 5 alineatul (7), la articolul 6 alineatul (6), la articolul 14 alineatul (5) și la articolul 23 alineatul (10) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare. (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare. (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului. (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (4), al articolului 5 alineatul (7), al articolului 6 alineatul (6), al articolului 14 alineatul (5) și al articolului 23 alineatul (10) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici	Norme UE neaplicabile		

Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.			
Articolul 29 **Procedura comitetului** (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ([25]). Respectivul comitet este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011. (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. (3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.	Norme UE neaplicabile		
Articolul 30 **Raportarea și revizuirea** (1) Până la 23 septembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport în care examinează interacțiunea și coerența dintre prezentul regulament și Regulamentul (UE) 2015/757 sau orice alte acte juridice sectoriale. După caz, raportul respectiv poate fi însoțit de o propunere legislativă.	Norme UE neaplicabile		

(2) Până la 31 decembrie 2027 și, ulterior, cel târziu la fiecare cinci ani, Comisia raportează Parlamentului European și Consiliului rezultatele unei evaluări în ceea ce privește funcționarea prezentului regulament, inclusiv posibilele efecte ale denaturărilor pieței sau ale evaziunii portuare; în ceea ce privește evoluția tehnologiilor cu emisii zero în transportul maritim și a pieței acestora, precum și evoluția tehnologiilor și a pieței combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon și a tehnologiilor și a pieței OPS, inclusiv la ancoraj; în ceea ce privește utilizarea veniturilor generate de penalitățile FuelEU; precum și în ceea ce privește impactul prezentului regulament asupra competitivității sectorului maritim în Uniune. În raportul respectiv, Comisia ia în considerare, printre altele: (a) domeniul de aplicare material și geografic al prezentului regulament, în ceea ce privește scăderea pragului tonajului brut menționat la articolul 2 alineatul (1) sau extinderea ponderii energiei utilizate de nave în călătorii către și dinspre țări terțe astfel cum este menționată la articolul 2 alineatul (1) litera (d); (b) limita menționată la articolul 4 alineatul (2), în vederea atingerii obiectivelor stabilite în Regulamentul (UE) 2021/1119; (c) tipurile și dimensiunea navelor cărora li se aplică articolul 6 alineatul (1) și extinderea obligațiilor menționate la articolul 6 alineatul (1) la navele ancorate; (d) excepțiile prevăzute la articolul 6 alineatul (5); (e) contabilizarea energiei electrice furnizate prin OPS prevăzute în anexa I și factorul de emisie „de la sondă la rezervor” (WtT) asociat acestei energii electrice, definit în anexa II; (f) posibilitatea de a include în domeniul de aplicare al prezentului regulament unele mecanisme specifice pentru cele mai durabile și inovatoare tehnologii în materie de combustibili cu un potențial			

semnificativ de decarbonizare, pentru a crea un cadru juridic clar și previzibil și pentru a încuraja dezvoltarea și implementarea unor astfel de tehnologii în materie de combustibili; (g) calcularea bilanțului de conformitate pentru navele care solicită excluderea energiei suplimentare utilizate ca urmare a navigării în condiții de gheață prevăzute în anexele IV și V, precum și posibila prelungire a valabilității dispozițiilor respective după data de 31 decembrie 2034; (h) posibilitatea de a include energia eoliană în calculul intensității GES generate de energia utilizată la bord, prevăzută în anexa I, sub rezerva disponibilității unei metode verificabile de monitorizare și contabilizare a energiei de propulsie eoliană; (i) posibilitatea de a include noi tehnologii de reducere a GES, cum ar fi captarea carbonului la bord, în calculul intensității GES generate de energia utilizată la bord și în calculul bilanțului de conformitate, astfel cum sunt prevăzute în anexele I și, respectiv, IV, sub rezerva disponibilității unei metode verificabile de monitorizare și contabilizare a carbonului captat; (j) posibilitatea de a include elemente suplimentare în prezentul regulament, în special emisiile de carbon negru; (k) necesitatea unor măsuri care să abordeze încercările societăților de a eluda cerințele prevăzute în prezentul regulament. Comisia analizează, după caz, dacă raportul respectiv trebuie însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament. (3) Comisia include în raportul prevăzut la alineatul (2) o evaluare a impactului social al prezentului regulament în sectorul maritim, inclusiv asupra forței sale de muncă. (4) Atunci când își pregătește raportul menționat la alineatul (2), Comisia ia în considerare măsura în care punerea în aplicare a prezentului regulament și-a îndeplinit obiectivele și măsura în care a			

afectat competitivitatea sectorului maritim. În raportul respectiv, Comisia ia în considerare, de asemenea, interacțiunea prezentului regulament cu alte acte juridice relevante ale Uniunii și identifică toate dispozițiile care ar putea fi actualizate și simplificate, precum și acțiunile și măsurile care au fost sau ar putea fi luate pentru a reduce presiunea costurilor totale asupra sectorului maritim. Ca parte a analizei Comisiei privind eficiența prezentului regulament, raportul include, de asemenea, o evaluare a sarcinii pe care prezentul regulament o impune societăților. Comisia analizează, după caz, dacă raportul respectiv trebuie însoțit de o propunere de modificare a prezentului regulament, având în vedere concluziile raportului menționat la primul paragraf. (5) În cazul adoptării de către OMI a unui standard global privind combustibilii cu emisii de GES sau a unor limite ale intensității globale a GES generate de energia utilizată la bordul navelor, Comisia prezintă fără întârziere un raport Parlamentului European și Consiliului. În raportul respectiv, Comisia examinează măsura globală respectivă din punctul de vedere al nivelului de ambiție, ținând seama de obiectivele Acordului de la Paris și de integritatea sa de mediu generală. Comisia examinează, de asemenea, orice aspect legat de posibila articulare sau aliniere a prezentului regulament cu măsura globală respectivă, inclusiv necesitatea de a evita dubla reglementare a emisiilor de GES generate de transportul maritim la nivelul Uniunii, precum și la nivel internațional. După caz, raportul respectiv poate fi însoțit de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament, în concordanță cu angajamentele Uniunii privind emisiile de GES la nivelul întregii economii și cu scopul de a menține integritatea de mediu și eficacitatea acțiunilor Uniunii în domeniul climei.			

(6) Comisia monitorizează punerea în aplicare a prezentului regulament în ceea ce privește transportul maritim, în special pentru a detecta tentativele de evaziune, astfel încât să prevină astfel de comportamente într-un stadiu incipient, inclusiv în ceea ce privește regiunile ultraperiferice. Rezultatele monitorizării se reflectă în raportul care trebuie întocmit o dată la doi ani, menționat la articolul 3gg alineatul (3) din Directiva 2003/87/CE.			
Articolul 31 **Modificări aduse Directivei 2009/16/CE** La lista prevăzută în anexa IV la Directiva 2009/16/CE se adaugă următorul punct: „51. Documentul de conformitate FuelEU emis în temeiul Regulamentului (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului (*1).	Norme UE neaplicabile		
Articolul 32 **Intrare în vigoare** Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Se aplică începând cu 1 ianuarie 2025, cu excepția articolelor 8 și 9, care se aplică începând cu 31 august 2024. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. Adoptat la Strasbourg, 13 septembrie 2023. *Pentru Parlamentul European* *Președinta* R. METSOLA	Norme UE neaplicabile		

Pentru Consiliu *Președintele* J. M. ALBARES BUENO			

ANEXA I **Metodologia de stabilire a intensității gazelor cu efect de seră generate de energia utilizată la bord de către o navă**	**Anexa 1** la Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim **Metodologia de stabilire a intensității gazelor cu efect de seră generate de energia utilizată la bord de către o navă**	**Gradul de compatibilitate**
În scopul calculării intensității GES generate de energia utilizată la bord de către o navă, se aplică următoarea formulă, denumită ecuația (1):	În scopul calculării intensității GES generate de energia utilizată la bord de către o navă, se aplică următoarea formulă, denumită ecuația (1):	Compatibil
$\text{Intensitatea GES}\left[\frac{\text{gCO2echivalent}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{vânt}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}$) Ecuația (1) WtT: $\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times CO_{2echivalent\,WtT,\,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2echivalent\,electricitate,\,k}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$ TtW: $\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_j^{m\,motor} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}C_{alunecare\,j}\right) \times \left(CO_{2echivalent,\,TtW,i,j}\right) + \left(\frac{1}{100}C_{alunecare\,j} \times CO_{2echivalent\,TtW,\,alunecare,\,i,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$ fvânt: Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt	$\text{Intensitatea GES}\left[\frac{\text{gCO2echivalent}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{vânt}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}$) Ecuația (1) WtT: $\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times CO_{2echivalent\,WtT,\,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2echivalent\,electricitate,\,k}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$ TtW: $\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_j^{m\,motor} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}C_{alunecare\,j}\right) \times \left(CO_{2echivalent,\,TtW,i,j}\right) + \left(\frac{1}{100}C_{alunecare\,j} \times CO_{2echivalent\,TtW,\,alunecare,\,i,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$ fvânt: Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt	

În sensul ecuației (1), diferiții termeni și diferitele notații utilizate sunt prezentate în tabelul următor: **Termen** — **Explicație** i — Indicele corespunzător tipurilor de combustibil furnizat navei în perioada de raportare j — Indicele corespunzător unităților de consum al combustibilului de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile de consum al combustibilului luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e), cazanele, pilele de combustie și incineratoarele de deșeuri k — Indicele corespunzător punctelor de racordare la OPS n — Numărul total de tipuri de combustibil furnizat navei în perioada de raportare c — Numărul total de puncte de racordare la OPS m — Numărul total de unități de consum al combustibilului $M_{i,j}$ — Masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [gFuel] E_k — Energia electrică furnizată navei per punct de racordare la OPS k [MJ]	În sensul ecuației (1), diferiții termeni și diferitele notații utilizate sunt prezentate în tabelul următor: **Termen** — **Explicație** i — Indicele corespunzător tipurilor de combustibil furnizat navei în perioada de raportare j — Indicele corespunzător unităților de consum al combustibilului de la bordul navei. În sensul prezentului regulament, unitățile de consum al combustibilului luate în considerare sunt motorul (motoarele) principal(e), motorul (motoarele) auxiliar(e), cazanele, pilele de combustie și incineratoarele de deșeuri k — Indicele corespunzător punctelor de racordare la OPS n — Numărul total de tipuri de combustibil furnizat navei în perioada de raportare c — Numărul total de puncte de racordare la OPS m — Numărul total de unități de consum al combustibilului $M_{i,j}$ — Masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [gFuel] E_k — Energia electrică furnizată navei per punct de racordare la OPS k [MJ] $CO_{2echivalent\ WtT,i}$ — Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibilul i [gCO_2echivalent/MJ]	

$CO_{2echivalent\ WtT,i}$	Factorul de emisie de GES WtT pentru combustibilul i [gCO_2echivalent/MJ]
$CO_{2echivalent\ WtT,k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană per punct de racordare la OPS k [gCO_2echivalent/MJ]
LCV_i	Putere calorifică netă a combustibilului i [MJ/gFuel]
RWDi	În cazul în care combustibilul este de origine nebiologică, se poate aplica un factor de recompensare de 2 începând cu 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2033. În celelalte cazuri RWDi = 1.
$C_{alunecare\ j}$	Coeficientul combustibilului nears exprimat ca procent din masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [%] Calunecare include emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare.
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4,i,j}}, C_{fN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWi,j}$	Emisiile de CO_2 echivalent TtW generate de combustibilul ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gCO_2echivalent/gFuel]

$CO_{2echivalent\ WtT,k}$	Factor de emisie de GES WtT asociat cu energie de electricitate furnizată navei la dană per punct de racordare la OPS k [gCO_2echivalent/MJ]
LCV_i	Putere calorifică netă a combustibilului i [MJ/gFuel]
RWDi	În cazul în care combustibilul este de origine nebiologică, se poate aplica un factor de recompensare de 2 începând cu 1 ianuarie 2025 până la 31 decembrie 2033. În celelalte cazuri RWDi = 1.
$C_{alunecare\ j}$	Coeficientul combustibilului nears exprimat ca procent din masa combustibilului i consumat de unitatea de consum al combustibilului j [%] Calunecare include emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare.
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4,i,j}}, C_{fN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWi,j}$	Emisiile de CO_2 echivalent TtW generate de combustibilul ars i în unitatea de consum al combustibilului j [gCO_2echivalent/gFuel] $CO_{2echivalent,TtWi,j} = \left(C_{fCO_{2,i}} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_{4,i}} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O_{,i}} \times GWP_{N_2O}\right)_i$ Ecuația (2)

	$CO_{2echivalent,TtWi,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O}\right)_i$ Ecuația (2)
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4,i,j}}$, $C_{sfN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWalunecarei,j}$	Emisiile de CO_2 echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de unitatea de consum al combustibilului j [gCO2echivalent/gFuel] $CO_{2echivalent,TtWalunecarei,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GW\right.$ Unde: *Csf CO*2, și *Csf N*2*O*, = 0. CsfCH4j = 1.
GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	Potențialul de încălzire globală pentru CO2, CH4, N2O pentru o perioadă de peste 100 de ani, care sunt definite în Directiva (UE) 2018/2001, anexa V partea C punctul 4

În sensul prezentului regulament, termenul

$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4,i,j}}$, $C_{sfN_2O,i,j}$	Factorii de emisie de GES TtW per combustibil supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de consum al combustibilului j [gGHG/gFuel]
$CO_{2echivalent,TtWalunecarei,j}$	Emisiile de CO_2 echivalent TtW generate de combustibilul supus efectului de alunecare i pe parcursul curgerii către unitatea de unitatea de consum al combustibilului j [gCO2echivalent/gFuel] $CO_{2echivalent,TtWalunecarei,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O}\right)_i$ Unde: *Csf CO*2, și *Csf N*2*O*, = 0. CsfCH4j = 1.
GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	Potențialul de încălzire globală pentru CO_2, CH_4, N_2O pentru o perioadă de peste 100 de ani, care sunt definite în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025.

În sensul prezentului regulament, termenul

$$\sum_{k}^{c} E_k \times CO_{2echivalentelectricitate,k}$$

din numărătorul ecuației (1) este stabilit la valoarea zero.

Metoda pentru determinarea [Mi]

$\sum_{k}^{c} E_k \times CO_{2echivalentelectricitate,k}$ din numărătorul ecuației (1) este stabilit la valoarea zero. Metoda pentru determinarea [Mi] Masa de combustibil [Mi] se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul (UE) 2015/757 pentru călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de societate. Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES WtT Emisiile WtT se determină pe baza metodologiei cuprinse în prezenta anexă, astfel cum se prevede în ecuația (1). Valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2echivalentWtT,i}$) sunt incluse în anexa II. În cazul combustibililor fosili, se utilizează numai valorile implicite specificate în anexa II.	Masa de combustibil [Mi] se determină utilizând cantitatea raportată conform cadrului de raportare prevăzut în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 544 din 24.07.2024 pentru călătoriile care se încadrează în domeniul de aplicare al prezentului regulament, pe baza metodologiei de monitorizare alese de companie. Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES WtT Emisiile WtT se determină pe baza metodologiei cuprinse în prezenta anexă, astfel cum se prevede în ecuația (1). Valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2echivalentWtT,i}$) sunt incluse în Anexa nr. 2 a prezentului regulament. În cazul combustibililor fosili, se utilizează numai valorile implicite specificate în Anexa nr. 2 a prezentului regulament. Valorile reale pot fi utilizate cu condiția ca acestea să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Agenția de Mediu în conformitate cu prevederile Regulamentului cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă, Anexa nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr.53/2025 pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat sau, după caz, în conformitate cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii Europene pentru piețele interne ale gazelor din surse	

Valorile reale pot fi utilizate cu condiția ca acestea să fie certificate în cadrul unui sistem recunoscut de Comisie în conformitate cu articolul 30 alineatele (5) și (6) din Directiva (UE) 2018/2001 pentru biocombustibili, biogaz, RFNBO și combustibili pe bază de carbon reciclat sau, după caz, în conformitate cu dispozițiile relevante din actele juridice ale Uniunii pentru piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în aplicarea articolului 10 alineatul (4) din prezentul regulament. Documentul privind operațiunea de buncheraj al combustibilului (BDN) În conformitate cu reglementările existente din anexa VI la MARPOL, BDN este obligatorie, iar informațiile care trebuie incluse în BDN sunt specificate. În sensul prezentului regulament: 1. BDN care includ alți combustibili decât combustibilii fosili utilizați la bord, se completează cu următoarele informații referitoare la acești combustibili: — puterea calorifică netă (LCV) [MJ/g], — pentru biocombustibili, valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001, anexa V partea C și anexa VI partea B [gCO2echivalent/MJ] și dovezile aferente privind	regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în aplicarea pct.48 din prezentul regulament. Documentul privind operațiunea de buncheraj al combustibilului (BDN) În conformitate cu reglementările existente din anexa 6 la MARPOL, BDN este obligatorie, iar informațiile care trebuie incluse în BDN sunt specificate. În sensul prezentului regulament: 1. BDN care includ alți combustibili decât combustibilii fosili utilizați la bord, se completează cu următoarele informații referitoare la acești combustibili: - puterea calorifică netă (LCV) [MJ/g], - pentru biocombustibili, valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 [gCO_2echivalent/MJ] și dovezile aferente privind conformitatea cu normele stabilite în metodologia respectivă pentru acești combustibili, identificând filiera de producție a combustibililor, - pentru alți combustibili decât combustibilii fosili și biocombustibilii, factorul de emisie de GES WtT [gCO_2echivalent/MJ] și certificatul aferent care identifică filiera de producție a combustibililor. 2. În cazul amestecului de produse, informațiile cerute de prezentul regulament se furnizează pentru fiecare produs.	

conformitatea cu normele stabilite în directiva respectivă pentru acești combustibili, identificând filiera de producție a combustibililor, —pentru alți combustibili decât combustibilii fosili și biocombustibilii, factorul de emisie de GES WtT [gCO2echivalent/MJ] și certificatul aferent care identifică filiera de producție a combustibililor. 2. În cazul amestecului de produse, informațiile cerute de prezentul regulament se furnizează pentru fiecare produs. Nota de livrare cu privire la energia electrică (EDN) În sensul prezentului regulament, EDN relevante cu privire la energia electrică livrată navei conțin cel puțin următoarele informații: 1.furnizorul: denumire, adresă, număr de telefon, adresă de e-mail, reprezentant; 2. nava beneficiară: numărul OMI (MMSI), denumirea navei, tipul navei, pavilionul, reprezentantul navei; 3.portul: denumire, amplasament (LOCODE), terminal/dană; 4.punct de racordare la OPS: detalii privind punctul de racordare; 5.timpul de racordare OPS: data/ora începerii/finalizării;	Nota de livrare cu privire la energia electrică (EDN) În sensul prezentului regulament, EDN relevante cu privire la energia electrică livrată navei conțin cel puțin următoarele informații: 1.furnizorul: denumire, adresă, număr de telefon, adresă de e-mail, reprezentant; 2. nava beneficiară: numărul OMI (MMSI), denumirea navei, tipul navei, pavilionul, reprezentantul navei; 3. portul: denumire, amplasament (LOCODE), terminal/dană; 4. punct de racordare la OPS: detalii privind punctul de racordare; 5.timpul de racordare OPS: data/ora începerii/finalizării; 6. energia furnizată: fracția de putere alocată punctului de alimentare (dacă este cazul) [kW], consumul de energie electrică (kWh) pentru perioada de facturare, informații privind puterea la vârf (dacă sunt disponibile); 7. contorizarea. Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES TtW Emisiile de TtW se determină pe baza metodologiei cuprinse în prezenta anexă, astfel cum se prevede în ecuația (1) și în ecuația (2) Valorile implicite ale factorilor de emisie de GES WtT ($CO_{2echivalent,TtW,j}$) sunt incluse în anexa 2 a prezentului regulament. În conformitate cu planul său de monitorizare menționat la pct.39-41 ale prezentului regulament și în urma evaluării de către verificator, o companie	

<table>
<tr>
<td>6. energia furnizată: fracția de putere alocată punctului de alimentare (dacă este cazul) [kW], consumul de energie electrică (kWh) pentru perioada de facturare, informații privind puterea la vârf (dacă sunt disponibile);
7. contorizarea.

Metoda de determinare a factorilor de emisie de GES TtW

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

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

În conformitate cu planul său de monitorizare menționat la articolul 8 și în urma evaluării de către verificator, o societate poate utiliza și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO2 echivalent sau încercările în laborator, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului, în aplicarea articolului 10 alineatul (5).

Metoda de determinare a emisiilor fugitive și generate de efectul de alunecare TtW</td>
<td>poate utiliza și alte metode, cum ar fi măsurarea directă a emisiilor de CO2 echivalent sau încercările în laborator, în cazul în care acestea îmbunătățesc precizia generală a calculului, în aplicarea prevederilor pct.49 din prezentul regulament.

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

Emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare sunt emisii cauzate de cantitatea de combustibil care nu ajunge în camera de ardere a unității de ardere sau care nu este consumat de unitatea de consum al combustibilului deoarece acestea nu sunt arse, sunt evacuate sau scurse din sistem. În sensul prezentului regulament, emisiile fugitive și generate de efectul de alunecare sunt luate în considerare ca procent din masa combustibilului utilizat de unitatea de consum al combustibilului. Valorile implicite sunt cuprinse în anexa 2 a prezentului regulament.

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

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

<table>
<tr><th>Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt – VÂNT (fvânt)</th><th>$\frac{P_{vânt}}{P_{Prop}}$</th></tr>
<tr><td>0,99</td><td>0,05</td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
</tr>
</table>

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

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

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

<table>
<tr><th>Factor de recompensare pentru propulsia asistată de vânt – VÂNT (fvânt)</th><th>$\frac{P_{vânt}}{P_{Prop}}$</th></tr>
<tr><td>0,99</td><td>0,05</td></tr>
<tr><td>0,97</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>0,95</td><td>≥ 0,15</td></tr>
</table>
</td>
<td>
<table>
<tr><td>0,97</td><td>0,1</td></tr>
<tr><td>0,95</td><td>≥ 0,15</td></tr>
</table>
</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Unde:
- Pvânt este puterea efectivă disponibilă a sistemelor de propulsie asistate de vânt și corespunde feff * Peff astfel cum</td>
<td>Unde:
- Pvânt este puterea efectivă disponibilă a sistemelor de propulsie asistate de vânt și corespunde feff * Peff astfel cum este calculată în conformitate cu</td>
<td></td>
</tr>
</table>

este calculată în conformitate cu orientările din 2021 privind tratamentul tehnologiilor inovatoare în materie de eficiență energetică pentru calcularea și verificarea indicelui eficienței energetice de proiectare (EEDI) și a indicelui existent al eficienței energetice a navelor (EEXI) obținute (MEPC.1/Circ.896); - PProp este puterea de propulsie a navei și corespunde PME astfel cum este definit în Orientările din 2018 privind metoda de calcul al EEDI obținut pentru navele noi [Rezoluția MEPC.364(79) a OMI] și în Orientările din 2021 privind metoda de calcul al EEXI [Rezoluția OMI MEPC.333 (76)]. În cazul în care este instalat (sunt instalate) un motor (motoare) cu arbore, PProp = PME + PPTI(i), arbore. Indicele intensității GES generate de nave se calculează prin înmulțirea rezultatului ecuației (1) cu factorul de recompensare.	orientările din 2021 privind tratamentul tehnologiilor inovatoare în materie de eficiență energetică pentru calcularea și verificarea indicelui eficienței energetice de proiectare (EEDI) și a indicelui existent al eficienței energetice a navelor (EEXI) obținute (MEPC.1/Circ.896); - PProp este puterea de propulsie a navei și corespunde PME astfel cum este definit în Orientările din 2018 privind metoda de calcul al EEDI obținut pentru navele noi [Rezoluția MEPC.364(79) a OMI] și în Orientările din 2021 privind metoda de calcul al EEXI [Rezoluția OMI MEPC.333 (76)]. În cazul în care este instalat (sunt instalate) un motor (motoare) cu arbore, PProp = PME + PPTI(i), arbore. Indicele intensității GES generate de nave se calculează prin înmulțirea rezultatului ecuației (1) cu factorul de recompensare.	
ANEXA II **Factorii de emisie impliciți**	**Anexa nr.2** la Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim	Compatibil
	Factorii de emisie impliciți	

Factorii de emisie impliciți din tabelul de mai jos se utilizează pentru determinarea indicelui intensității GES menționat în anexa I la prezentul regulament, cu excepția cazului în care societățile se abat de la respectivii factori de emisie impliciți în aplicarea articolului 10 alineatele (4) și (5) din prezentul regulament. În tabelul de mai jos: —TBM este abrevierea pentru „To Be Measured" („Urmează să fie măsurat") — N/A înseamnă „Not Available" („Indisponibil") — Liniuța înseamnă că nu se aplică —E se stabilește în conformitate cu metodologiile prevăzute în Directiva (UE) 2018/2001, în anexa V partea C și în anexa VI partea B. În cazul în care într-o celulă se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu articolul 10, se utilizează cea mai mare valoare implicită a clasei de combustibil din aceeași coloană. În cazul în care, pentru o anumită clasă de combustibil, în toate celulele din aceeași coloană se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu articolul 10, se utilizează valoarea implicită a filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile. Prezenta regulă nu se aplică coloanei 9, în cazul în care TBM	Factorii de emisie impliciți din tabelul de mai jos se utilizează pentru determinarea indicelui intensității GES menționat în anexa 1 la prezentul regulament, cu excepția cazului în care companiile se abat de la respectivii factori de emisie impliciți în aplicarea pct.48 și pct.49 din prezentul regulament. În tabelul de mai jos: - TBM este abrevierea pentru „To Be Measured" („Urmează să fie măsurat") - N/A înseamnă „Not Available" („Indisponibil") - Liniuța înseamnă că nu se aplică - E se stabilește în conformitate cu metodologiile prevăzute în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025 și în art.23 al Legii Nr. 10 din 26.02.2016 privind promovarea utilizării energiei din surse regenerabile. În cazul în care într-o celulă se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu prevederile pct.49-54 ale prezentului regulament, se utilizează cea mai mare valoare implicită a clasei de combustibil din aceeași coloană. În cazul în care, pentru o anumită clasă de combustibil, în toate celulele din aceeași coloană se indică fie TBM, fie N/A, cu excepția cazului în care se demonstrează o valoare în conformitate cu prevederile pct.45-50 ale prezentului regulament, se utilizează valoarea implicită a filierei combustibililor fosili celei mai puțin favorabile. Prezenta regulă nu se aplică coloanei 9, în cazul în care TBM sau N/A se referă la valori care nu sunt	

sau N/A se referă la valori care nu sunt disponibile pentru consumatorii de combustibil. În cazul în care nu există nicio valoare implicită, ar trebui utilizată o valoare certificată în conformitate cu articolul 10 alineatul (5).

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	**TtW**				
Clasa de combustibil	**Denumirea filierei**	**LCV** $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	**$CO_{2echivalent\ WtT}$** $\left[\frac{gCO2echi}{MJ}\right]$	**Clasa unității de consum al combustibilului**	C_{fC} $\left[\frac{gCO}{gFu}\right]$	C_{fC} $\left[\frac{gCH}{gFu}\right]$	C_{fN} $\left[\frac{gN_2}{gFu}\right]$	**$C_{alunecare}$ Exprimat sub formă de % din masa carburantului utilizat de motor**
Combustibili fosili	HFO ISO 8217 sortimentele RME până la RMK	0,0405	13,5	Toate motoarele cu ardere internă	3,114	0,00005	0,00018	-
	LFO	0,041	13,2	Toate motoarel	3,151	0,00005	0,00018	-

disponibile pentru consumatorii de combustibil. În cazul în care nu există nicio valoare implicită, ar trebui utilizată o valoare certificată în conformitate cu pct.49 al prezentului regulament.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	**TtW**				
Clasa de combustibil	**Denumirea filierei**	**LCV** $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	**$CO_{2echivalent\ WtT}$** $\left[\frac{gCO2echi}{MJ}\right]$	**Clasa unității de consum al combustibilului**	C_{fC} $\left[\frac{gCO}{gFu}\right]$	C_{fC} $\left[\frac{gCH}{gFu}\right]$	C_{fN} $\left[\frac{gN_2}{gFu}\right]$	**$C_{alunecare}$ Exprimat sub formă de % din masa carburantului utilizat de motor**
Combustibili fosili	HFO ISO 8217 sortimentele RME până la RMK	0,0405	13,5	Toate motoarele cu ardere internă	3,114	0,00005	0,00018	-
	LFO ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD	0,041	13,2	Toate motoarele cu ardere internă	3,151	0,00005	0,00018	-

	ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD			e cu ardere internă				
	MDO MGO ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	0,0427	14,4	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-
Combustibili fosili	GNL	0,0491	18,5	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (turație				0,2
	MDO MGO ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB	0,0427	14,4	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-
Combustibili fosili	GNL	0,0491	18,5	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (turație redusă cu dublă alimentare)				0,2
				LBSI				2,6
	GPL	0,046	7,8	Toate motoarele cu	3,030 butan	TBM	TBM	N/A

				redusă cu dublă alimentare)				
				LBSI				2,6
	GPL	0,046	7,8	Toate motoarele cu ardere internă	3,030 butan 3,000 propan	TBM	TBM	N/A
	H2 (gaze naturale)	0,12	132	Pile de combustie	0	0	-	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
	NH3 (gaze naturale)	0,0186	121	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol	0,0199	31,3	Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-
				ardere internă	3,000 propan			
	H2 (gaze naturale)	0,12	132	Pile de combustie	0	0	-	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
	NH3 (gaze naturale)	0,0186	121	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	Metanol (gaz natural)	0,0199	31,3	Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-
Biocombustibili	Filierele de producție a etanolului prevăzute de Regulamentul cu privire la criteriile de	Valoarea stabilită în Anexa 3 la Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Toate motoarele cu ardere internă	1,913	TBM	TBM	-

	(gaz natural)			ardere internă						durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al mpactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025;	de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al mpactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025							
Biocombustibili	Filierele de producție a etanolului prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001	Valoarea stabilită în anexa III la Directiva (UE) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Toate motoarele cu ardere internă	1,913	TBM	TBM	-										
	Biomotorină Filierele de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001 25			Toate motoarele cu ardere internă	2,834	TBM	TBM	-		Biomotorină Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile,			Toate motoarele cu ardere internă	2,834	TBM	TBM	-	
	Ulei vegetal hidrotrat			Toate motoarele cu	3,115	0,00005	0,00018	-										

	at (HVO) Filierele de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			ardere internă						aprobat prin HG nr.74/2025								
										Ulei vegetal hidrotratat (HVO) Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025			Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-
	Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (Bio-GNL) Filierele de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1		Biometan lichefiat utilizat drept combustibil pentru transport (Bio-GNL) Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile,			GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1	
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7					GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7	
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2					GNL Diesel				0,2	
				LBSI				2,6										

	Filierele de producție a biometanolului prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-		aprobat prin HG nr.74/2025			(alimentare dublă)					
													LBSI				2,6	
										Filierele de producție a biometanolului prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025			Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-	
	Alte filiere de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001			Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-										
										Alte filiere de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025			Toate motoarele cu ardere internă	3,115	0,00005	0,00018	-	
									Biocombustibili	Bio-H2 Filierele de producție prevăzute de Regulamentul privind calculul	Valoarea stabilită în anexa III la Regulamentul privind calculul consumului de	N/A	Pile de combustie	0	0	0	-	
													Motor cu ardere internă	0	0	TBM		

										consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025								
									Combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO) - e-combustibili	e-motorină	0,0427	Trimitere la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-		
										e-metanol	0,0199	Trimitere la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenera	Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-		

											bile, aprobat prin HG nr.74/2025							
										e-GNL	0,0491	Trimitere la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1	
													GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7	
													GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2	
													LBSI				2,6	
Biocombustibili	Bio-H2 Filierele de producție prevăzute de Directiva (UE) 2018/2001	Valoarea stabilită în anexa III la Directiva (UE) 2018/2001	N/A	Pile de combustie	0	0	0	-		e-H2	0,12	Trimitere la Regulamentul privind calculul consumului de	Pile de combustie	0	0	0	-	
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM						Motor cu ardere internă	0	0	TBM		

Combustibili de origine nebiologică produși din surse regenerabile (RFNBO) - e-combustibili	e-motorină	0,0427	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-metanol	0,0199	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Toate motoarele cu ardere internă	1,375	TBM	TBM	-
	e-GNL	0,0491	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	GNL Otto (turație medie cu dublă alimentare)	2,750	0	0,00011	3,1
				GNL Otto (turație lentă cu dublă alimentare)				1,7
				GNL Diesel (alimentare dublă)				0,2

			energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025					
	e-NH3	0,0186	N/A	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	e-GPL	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Altele	Energie electrică	-	MIXUL ENERGETIC AL UE	Alimentarea cu energie electrică de la mal (OPS)	-	-	-	-

				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Trimitere la Directiva (UE) 2018/2001	Pile de combustie	0	0	0	-
				Motor cu ardere internă	0	0	TBM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Pile de combustie	0	N/A	TBM	N/A
				Motor cu ardere internă	0	N/A	TBM	N/A
	e-GPL	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-

Altele	Energie electrică	-	MIXUL ENERGETIC AL UE	Alimentarea cu energie electrică de la mal (OPS)	-	-	-	-

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

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

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

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

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

Coloana 3 include puterea calorifică netă a combustibililor în [MJ/g]. Pentru biocombustibilii lichizi, valorile conținutului energetic în funcție de greutate (putere calorifică netă, MJ/kg) stabilite în anexa III la Regulamentul privind calculul consumului de energie din surse regenerabile, aprobat prin HG nr.74/2025 se convertesc în [MJ/g] și se utilizează.

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

Coloana 4 include factorii de emisie de GES WtT în [gCO2echivalent/MJ]. (a)Pentru biocombustibilii lichizi, valorile implicite se calculează utilizând valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în anexa V partea C la Directiva (UE) 2018/2001 pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în anexa VI, partea B, la directiva respectivă pentru bio-GNL, precum și pe baza valorilor implicite pentru biocombustibilul specific utilizat drept combustibil pentru transport și pentru filiera de producție a acestuia, stabilite în anexa V, părțile D și E, la directiva respectivă pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în anexa VI, partea D, la directiva respectivă, pentru bio-GNL. Cu toate acestea, valorile lui E trebuie ajustate prin scăderea raportului dintre valorile cuprinse în coloana 6 (Cf_CO2) și în coloana 3 (LCV). Acest lucru este necesar în temeiul prezentului regulament, care separă calculele WtT și TtW, pentru a evita dubla contabilizare a emisiilor;	(a) Pentru biocombustibilii lichizi, valorile implicite se calculează utilizând valorile E stabilite în conformitate cu metodologiile prevăzute în Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, Secțiunea a 2-a pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în anexa I, la Metodologia respectivă pentru bio-GNL, precum și pe baza valorilor implicite pentru biocombustibilul specific utilizat drept combustibil pentru transport și pentru filiera de producție a acestuia, stabilite în Anexa 1 la Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, Secțiunea a 3-a și Secțiunea a 4-a, pentru toți biocombustibilii lichizi cu excepția bio-GNL, și în anexa 1 la Metodologia de calcul al impactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, Anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 53/2025, Secțiunea a 4-a, pentru bio-GNL. Cu toate acestea, valorile lui E trebuie ajustate prin scăderea raportului dintre valorile cuprinse în coloana 6 (Cf_CO2) și în coloana 3 (LCV). Acest lucru este necesar în temeiul prezentului regulament, care separă calculele WtT și TtW, pentru a evita dubla contabilizare a emisiilor; (b)Pentru RFNBO și alți combustibili care nu sunt menționați la litera (a) și care trebuie luați în considerare în scopul menționat la pct.10 din prezentul regulament, valorile implicite trebuie calculate fie	

(b)Pentru RFNBO și alți combustibili care nu sunt menționați la litera (a) și care trebuie luați în considerare în scopul menționat la articolul 4 alineatul (1) din prezentul regulament, valorile implicite trebuie calculate fie utilizând metodologia din actul delegat menționat la articolul 28 alineatul (5) din Directiva (UE) 2018/2001, fie, dacă este cazul, o metodologie similară, dacă este definită în temeiul unui act juridic al Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în temeiul articolului 10 alineatele (1) și (2) din prezentul regulament. În coloana 5 se specifică principalele tipuri/clase de unități de consum al combustibilului, cum ar fi motoare cu ardere internă (ICE) Diesel sau Otto în 2 sau 4 timpi, motoare cu ardere săracă și aprindere prin scânteie (Lean-burn spark ignited - LBSI), pile de combustie etc. Coloana 6 conține factorul de emisie Cf pentru CO2 în [gCO2/gfuel]. Se utilizează valorile factorilor de emisie specificate în Regulamentul (UE) 2015/757. Pentru toți combustibilii care nu sunt incluși în Regulamentul (UE) 2015/757, sunt specificate în tabel valorile implicite.	utilizând metodologia menționată în Regulamentul cu privire la criteriile de durabilitate și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru biocarburanți, biolichide și combustibili din biomasă și a Metodologiei de calcul al mpactului biocarburanților, biolichidelor și combustibililor din biomasă asupra emisiilor de gaze cu efect de seră, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.53 din 05.02.2025, fie, dacă este cazul, o metodologie similară, dacă este definită în temeiul unui act juridic al Uniunii privind piețele interne ale gazelor din surse regenerabile, gazelor naturale și hidrogenului, în temeiul prevederilor pct.45 și pct. 46 din prezentul regulament. În coloana 5 se specifică principalele tipuri/clase de unități de consum al combustibilului, cum ar fi motoare cu ardere internă (ICE) Diesel sau Otto în 2 sau 4 timpi, motoare cu ardere săracă și aprindere prin scânteie (Lean-burn spark ignited - LBSI), pile de combustie etc. Coloana 6 conține factorul de emisie Cf pentru CO_2 în [gCO2/gfuel]. Se utilizează valorile factorilor de emisie specificate în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 544 din 24.07.2024. Pentru toți combustibilii care nu sunt incluși în acest regulament, sunt specificate în tabel valorile implicite. Coloana 7 conține factorul de emisie Cf pentru metan în [gCH4/gfuel]. Pentru combustibilii GNL, Cf pentru metan este stabilit la valoarea zero. Coloana 8 include factorul de emisie Cf pentru protoxid de azot în [gN2O/gfuel].	

Coloana 7 conține factorul de emisie Cf pentru metan în [gCH4/gfuel]. Pentru combustibilii GNL, Cf pentru metan este stabilit la valoarea zero. Coloana 8 include factorul de emisie Cf pentru protoxid de azot în [gN2O/gfuel]. În coloana 9 se specifică partea din combustibil pierdută ca măsură a emisiilor fugitive și generate de efectul de alunecare (Calunecare) exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat de unitatea specifică de consum al combustibilului. Pentru combustibili precum GNL pentru care există emisii fugitive și generate de efectul de alunecare, cantitatea de emisii fugitive și generate de efectul de alunecare, astfel cum este prezentată în tabel, este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat (coloana 9). Valorile pentru Calunecare din tabel se calculează la 50 % din sarcina maximă a motorului.	În coloana 9 se specifică partea din combustibil pierdută ca măsură a emisiilor fugitive și generate de efectul de alunecare (Calunecare) exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat de unitatea specifică de consum al combustibilului. Pentru combustibili precum GNL pentru care există emisii fugitive și generate de efectul de alunecare, cantitatea de emisii fugitive și generate de efectul de alunecare, astfel cum este prezentată în tabel, este exprimată sub formă de % din masa combustibilului utilizat (coloana 9). Valorile pentru Calunecare din tabel se calculează la 50 % din sarcina maximă a motorului.	
ANEXA III **Cerințe generale pentru tehnologiile cu emisii zero**	**Anexa nr.3** la Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim **Cerințe generale pentru tehnologiile cu emisii zero**	Compatibil
Următorul tabel neexhaustiv identifică tipurile de tehnologii, precum și cerințele generale privind exploatarea lor, astfel	Următorul tabel neexhaustiv identifică tipurile de tehnologii, precum și cerințele generale privind exploatarea lor, astfel încât acestea să fie	

<table>
<tr>
<td>
încât acestea să fie considerate tehnologii cu emisii zero în sensul articolului 3 punctul (7).
<table>
<tr><th>Tipuri de tehnologie</th><th>Cerințe generale de funcționare</th></tr>
<tr><td>Pile de combustie</td><td>Energia furnizată de pilele de combustie de la bord cu un combustibil sau cu un sistem care garantează că, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, nu eliberează în atmosferă niciuna dintre emisiile menționate la la articolul 3 punctul 7</td></tr>
<tr><td>Stocarea energiei electrice la bord</td><td>Energia electrică furnizată de sistemele de stocare a energiei electrice de la bord încărcate anterior prin:
- generarea de energie electrică la bord pe mare
- încărcarea bateriei de la țărm
- schimb de baterii</td></tr>
<tr><td>Generarea de energie electrică la bord din energie eoliană și solară</td><td>Energie electrică furnizată de surse regenerabile de energie la bord, care fie alimentează direct rețeaua navei, fie încarcă dispozitivul intermediar de stocare a energiei electrice la bord</td></tr>
</table>
Energia electrică furnizată de tehnologiile de la bord care nu sunt specificate în acest tabel și care ating nivelul de emisii zero, în sensul articolului 3 punctul (7), poate fi adăugată la acest tabel prin intermediul unor acte delegate în conformitate cu articolul 6 alineatul (6).
Îndeplinirea cerințelor generale indicate mai sus și la articolul 6 alineatul (6) pentru alte tehnologii, precum și a
</td>
<td>
considerate tehnologii cu emisii zero în sensul pct.9.7 din prezentul regulament.
<table>
<tr><th>Tipuri de tehnologie</th><th>Cerințe generale de funcționare</th></tr>
<tr><td>Pile de combustie</td><td>Energia furnizată de pilele de combustie de la bord cu un combustibil sau cu un sistem care garantează că, atunci când este utilizată pentru a furniza energie, nu eliberează în atmosferă niciuna dintre emisiile menționate la pct.9.7 din prezentul regulament.</td></tr>
<tr><td>Stocarea energiei electrice la bord</td><td>Energia electrică furnizată de sistemele de stocare a energiei electrice de la bord încărcate anterior prin:
- generarea de energie electrică la bord pe mare
- încărcarea bateriei de la țărm
- schimb de baterii</td></tr>
<tr><td>Generarea de energie electrică la bord din energie eoliană și solară</td><td>Energie electrică furnizată de surse regenerabile de energie la bord, care fie alimentează direct rețeaua navei, fie încarcă dispozitivul intermediar de stocare a energiei electrice la bord</td></tr>
</table>
Energia electrică furnizată de tehnologiile de la bord care nu sunt specificate în acest tabel și care ating nivelul de emisii zero, în sensul pct.9.7 din prezentul regulament poate fi adăugată la acest tabel prin intermediul unor acte delegate.
Îndeplinirea cerințelor generale indicate mai sus precum și a criteriilor detaliate de acceptare trebuie dovedită prin documentația relevantă.
</td>
<td></td>
</tr>
</table>

<table>
<tr><td>criteriilor detaliate de acceptare specificate în actele de punere în aplicare menționate la articolul 6 alineatul (7) trebuie dovedită prin documentația relevantă.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>ANEXA IV

Formule de calcul al bilanțului de conformitate și al penalităților FuelEU prevăzute la articolul 23 alineatul (2)</td><td>Anexa nr. 4
la Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim
Formule de calcul al bilanțului de conformitate și al penalităților FuelEU prevăzute la pct.105</td><td>Compatibil</td></tr>
<tr><td>A. Formule de calcul al bilanțului de conformitate al navei
(a)În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2), se aplică următoarea formulă:
<table><tr><td>Bilanț de conformitate [gCO2 echivalent] =</td><td>(GHGIEvizată- GHGIEreală) x [$\sum_{i}^{nfuel} M_i \times LCV_i + \sum_{k}^{c} E_k$]</td></tr></table>(a) Unde:
<table><tr><td>$gCO_{2echivalent}$</td><td>Grame de CO2 echivalent</td></tr></table></td><td>A. Formule de calcul al bilanțului de conformitate al navei
a) În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave pentru intensitatea GES, astfel cum se menționează la pct.11, se aplică următoarea formulă:
<table><tr><td>Bilanț de conformitate [gCO2 echivalent] =</td><td>(GHGIEvizată- GHGIEreală) x [$\sum_{i}^{nfuel} M_i \times LCV_i + \sum_{k}^{c} E_k$]</td></tr></table>(a) Unde:
<table><tr><td>$gCO_{2echivalent}$</td><td>Grame de CO2 echivalent</td></tr><tr><td>GHGIEvizată</td><td>Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2)</td></tr></table></td><td></td></tr>
</table>

GHGIEvizată	Limita intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, în conformitate cu articolul 4 alineatul (2)
GHGIEreală	Media anuală a intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

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

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

Pentru ambele cazuri în care consumul suplimentar de energie este exclus, pentru calcularea bilanțului de conformitate de mai sus, valorile Mi se înlocuiesc cu masa ajustată a combustibilului MiA definită în anexa 5, iar valoarea GHGIEreală care trebuie utilizată pentru calcularea bilanțului de conformitate se recalculează cu valorile corespunzătoare ale MiA.

GHGIEreală	Media anuală a intensității GES generate de energia utilizată la bordul unei nave, calculată pentru perioada de raportare relevantă

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

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

Pentru ambele cazuri în care consumul suplimentar de energie este exclus, pentru calcularea bilanțului de conformitate de mai sus, valorile Mi se înlocuiesc cu masa ajustată a combustibilului MiA definită în anexa 5, iar valoarea GHGIEreală care trebuie utilizată pentru calcularea bilanțului de conformitate se recalculează cu valorile corespunzătoare ale MiA.

b) În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO prevăzut la pct.19, se aplică următoarea formulă:

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

b) În scopul calculării bilanțului de conformitate al unei nave în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO prevăzut la pct.19, se aplică următoarea formulă:

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

Unde:

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

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

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

Unde:

CB_{RFNBO}	Bilanțul de conformitate în MJ al obiectivului secundar pentru RFNBO menționat la pct.19 din prezentul regulament.
$\sum_{i}^{n\,RFNBO} M_i \times LCV_i$	Suma anuală a energiei utilizate din RFNBO și/sau din combustibili care asigură reduceri echivalente ale emisiilor de GES menționate la pct.13-22 din prezentul regulament

B. Formula de calcul al penalităților FuelEU prevăzute la pct.105

Cuantumul penalităților FuelEU prevăzute la pct.105 se calculează după cum urmează:

a) Penalitatea FuelEU în ceea ce privește bilanțul de conformitate pentru intensitatea GES a navei în conformitate cu prevederile pct.11 al prezentului regulament

PenalitateaFuelEU =	$\frac{\lvert \text{Bilantul de conformitate} \rvert}{GHGIE_{\text{reală}} \times 41000} \times 2400$

1.	Penalitatea FuelEU	2.	Este în EUR
3.	|Bilanțul de conformitate|	4.	Este valoarea absolută a bilanțului de conformitate
5.	41 000	6.	Este 1 tonă metrică de VLSFO, ceea ce este echivalent cu 41 000 MJ

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

PenalitateaFuelEU =	$\frac{\lvert \text{Bilantul de conformitate} \rvert}{\text{GHGIE}_{\text{reală}} \times 41000} \times 24$

1.	Penalitatea FuelEU	2.	Este în EUR
3.	|Bilanțul de conformitate|	4.	Este valoarea absolută a bilanțului de conformitate
5.	41 000	6.	Este 1 tonă metrică de VLSFO ceea ce este echivalent cu 41 0 MJ
7.	2 400	8.	Este cuantumul care trebuie p în EUR per tonă metrică echivalentă de VLSFO

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

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

Penalitatea FuelEU (RFNBO) =	$\frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41000} \times \text{P}_{\text{d}}$

7.	2 400	8.	Este cuantumul care trebuie plătit în EUR per tonă metrică echivalentă de VLSFO

b) Penalitatea FuelEU în ceea ce privește obiectivul secundar pentru RFNBO în conformitate cu pct.15.

În cazul în care $\text{CB}_{\text{RFNBO}} > 0$, cuantumul penalității FuelEU, astfel cum este menționată la pct.109, se calculează după cum urmează:

Penalitatea FuelEU (RFNBO) =	$\frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41000} \times \text{P}_{\text{d}}$

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

ANEXA V

Calcularea masei ajustate a combustibilului pentru navigarea în condiții de gheață

Prezenta anexă descrie modul de calcul al:

- consumului suplimentar de energie ca urmare a caracteristicilor tehnice ale unei nave cu clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă
- consumului suplimentar de energie de către o navă cu clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă din cauza navigării în condiții de gheață

</td>
<td>

Anexa 5
la Regulamentul privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim

Calcularea masei ajustate a combustibilului pentru navigarea în condiții de gheață

Prezenta anexă descrie modul de calcul al:

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

</td>
<td>Compatibil</td>
</tr>
</table>

- masei ajustate [Mi A] după deducerea energiei suplimentare, alocată fiecărui combustibil i Energia suplimentară ca urmare a clasei de gheață Consumul suplimentar de energie în virtutea caracteristicilor tehnice ale unei nave cu clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă se calculează după cum urmează: $E_{suplimentară\ datorată\ clasei\ de\ gheată} = 0,05 \times (E_{călătorii,total} - E_{suplimentară\ datorată\ conditiilor\ ($ Unde: $E_{călătorii,\ total}$ reprezintă energia totală consumată pentru toate călătoriile și; $E_{suplimentară\ datorată\ condițiilor\ de\ gheață}$ reprezintă consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață. Energia totală consumată pentru toate călătoriile se calculează după cum urmează: $E_{călătorii,\ total} = M_{i,\ călătorii,\ total} \times LCV_i$ Unde: $M_{i,\ călătorii,}$ total reprezintă masa de combustibil i consumat pentru toate călătoriile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și; LCV_i reprezintă puterea calorifică netă a combustibilului i.	Energia suplimentară ca urmare a clasei de gheață Consumul suplimentar de energie în virtutea caracteristicilor tehnice ale unei nave cu clasa de gheață IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă se calculează după cum urmează: $E_{suplimentară\ datorată\ clasei\ de\ gheată} = 0,05 \times (E_{călătorii,total} - E_{suplimentară\ datorată\ conditiilor\ de\ gheată})$ Unde: $E_{călătorii,\ total}$ reprezintă energia totală consumată pentru toate călătoriile și; $E_{suplimentară\ datorată\ condițiilor\ de\ gheață}$ reprezintă consumul suplimentar de energie ca urmare a navigării în condiții de gheață. Energia totală consumată pentru toate călătoriile se calculează după cum urmează: $E_{călătorii,\ total} = M_{i,\ călătorii,\ total} \times LCV_i$ Unde: $M_{i,\ călătorii,}$ total reprezintă masa de combustibil i consumat pentru toate călătoriile care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și; LCV_i reprezintă puterea calorifică netă a combustibilului i. Energia suplimentară datorată navigării în condiții de gheață	

Energia suplimentară datorată navigării în condiții de gheață Consumul suplimentar de energie de către o navă cu clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează: $E_{\text{suplimentară datorată conditiilor de gheată}} = E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{călătorii, ape deschise}} - E_{\text{călătorii, conditii de gheată,}}$ Unde: $E_{\text{călătorii, ape deschise}}$ reprezintă energia consumată în timpul călătoriilor în ape deschise și; $E_{\text{călătorii, condiții de gheață, ajustată}}$ reprezintă energia ajustată consumată în condiții de gheață. $E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}}$ nu poate fi mai mare decât $1,3 \times E_{\text{călătorii, ape deschise}}$ Energia consumată pentru călătoriile care includ numai navigare în ape deschise se calculează după cum urmează: $E_{\text{călătorii, ape deschise}} = E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{călătorii, conditii de gheat}}$ Unde:	Consumul suplimentar de energie de către o navă cu clasa de gheață IC, IB, IA sau IA Super sau o clasă de gheață echivalentă ca urmare a navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează: $E_{\text{suplimentară datorată conditiilor de gheată}} = E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{călătorii, ape deschise}} - E_{\text{călătorii, conditii de gheată, ajustată}}$ Unde: $E_{\text{călătorii, ape deschise}}$ reprezintă energia consumată în timpul călătoriilor în ape deschise și; $E_{\text{călătorii, condiții de gheață, ajustată}}$ reprezintă energia ajustată consumată în condiții de gheață. $E_{\text{suplimentară datorată condițiilor de gheață}}$ nu poate fi mai mare decât $1,3 \times E_{\text{călătorii, ape deschise}}$ Energia consumată pentru călătoriile care includ numai navigare în ape deschise se calculează după cum urmează: $E_{\text{călătorii, ape deschise}} = E_{\text{călătorii, total}} - E_{\text{călătorii, conditii de gheată}}$ Unde: $E_{\text{călătorii, condiții de gheață}}$ reprezintă energia consumată pentru navigarea în condiții de ghe cum urmează: $E_{\text{călătorii, conditii de gheată}} = M_{i,\text{ călătorii, conditii de gheată}} \times LCV_i$ Unde:	

$E_{\text{călători, condiții de gheață}}$ reprezintă energia consumată pentru navigarea în condiții de gheață, în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament, după cum urmează: $$E_{\text{călători, condiții de gheață}} = M_{i,\text{ călători, condiții de gheață}} \times LCV_i$$ Unde: $M_{i,\text{ călători, condiții de gheață}}$ reprezintă masa combustibilului i consumat pentru navigarea în condiții de gheață, în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament. Consumul ajustat de energie datorat navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează: $$E_{\text{călători, condiții de gheață, ajustată}} = D_{\text{condiții de gheață}} \times \frac{E}{D}_{\text{ape deschise}}$$ Unde: $D_{\text{condiții de gheață}}$ reprezintă distanța totală parcursă navigând în condiții de gheață care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. $\frac{E}{D}_{\text{ape deschise}}$ este consumul de energie aferent distanței parcurse în ape deschise, calculat după cum urmează: $$\frac{E}{D}_{\text{ape deschise}} = \frac{(E_{\text{călători, total}} - E_{\text{călători, condiții de gheață}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{condiții de gheață}})}$$	$M_{i,\text{ călători, condiții de gheață}}$ reprezintă masa combustibilului i consumat pentru navigarea în condiții de gheață, în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament. Consumul ajustat de energie datorat navigării în condiții de gheață se calculează după cum urmează: $$E_{\text{călători, condiții de gheață, ajustată}} = D_{\text{condiții de gheață}} \times \frac{E}{D}_{\text{ape deschise}}$$ Unde: $D_{\text{condiții de gheață}}$ reprezintă distanța totală parcursă navigând în condiții de gheață care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament. $\frac{E}{D}_{\text{ape deschise}}$ este consumul de energie aferent distanței parcurse în ape deschise, calculat după cum urmează: $$\frac{E}{D}_{\text{ape deschise}} = \frac{(E_{\text{călători, total}} - E_{\text{călători, condiții de gheață}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{condiții de gheață}})}$$ Unde: $E_{\text{călători, condiții de gheață}}$ reprezintă consumul de energie atunci când se navighează în condiții de gheață și D_{total} este distanța agregată anuală parcursă care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament.	

Unde:

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

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

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

$$E_{\text{suplimentară gheată}} = E_{\text{suplimentară datorată clasei de gheată}} + E_{\text{suplimentară datorată conditiilor de}}$$

Masa ajustată [Mi,A]

Compania alocă cantitatea suplimentară totală de energie aferentă gheții Ei suplimentară gheață pentru diferiții combustibili i utilizați în cursul anului, în următoarele condiții:

Σ Ei suplimentară gheață = E suplimentară gheață

Pentru fiecare combustibil i,

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

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

$$E_{\text{suplimentară gheată}} = E_{\text{suplimentară datorată clasei de gheată}} + E_{\text{suplimentară datorată conditiilor de gheată}}$$

Masa ajustată [Mi,A]

Compania alocă cantitatea suplimentară totală de energie aferentă gheții Ei suplimentară gheață pentru diferiții combustibili i utilizați în cursul anului, în următoarele condiții:

Σ Ei suplimentară gheață = E suplimentară gheață

Pentru fiecare combustibil i,

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

Masa ajustată a combustibilului [Mi A] se calculează după cum urmează:

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

Masa ajustată a combustibilului [Mi A] se calculează după cum urmează: $$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i,\,\text{suplimentară gheată}}}{LCV_i}$$		

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr. 07 - 4936
din 24.08.2026

Cancelaria de Stat

În temeiul pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.610/2018, se solicită înregistrarea *proiectului hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim,* în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali ai ministerelor.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectului de act al Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria şi denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul este inițiat în scopul instituirii cadrului normativ național privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim, reducerea progresivă a intensității emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor și asigurarea mecanismelor de monitorizare, verificare și conformare aferente. Elaborarea proiectului urmărește transpunerea Regulamentului (UE) 2023/1805 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim (FuelEU Maritime).
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului (PNA, PND, PNR, alte documente de planificare sectoriale)	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat întru realizarea acțiuni 154 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (inclusiv MOLDAC); - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Mediului (inclusiv Agenția de Mediu); - Ministerul Energiei; - Ministerul Afacerilor Externe; - Agenția de Guvernare Electronică;

		- Centrul de Armonizare a Legislației.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Ursu Iurie, Șef Direcție politici în domeniul transportului naval, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale. tel. 022233617, e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md
8.	Anexe	1. Proiectul hotărârii Guvernului – 43 file, 2. Nota de fundamentare – 10 file; 3. Tabel de concordanță la Regulamentul (UE) nr. 2023/1805 din 13.09.2023 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim – 163 file.
9.	Data şi ora depunerii cererii	Conform datei aplicării semnăturii electronice.
10.	Semnătura	

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

Ex. Ursu Iurie,
Tel. 022233617
e-mail: iurie.ursu@midr.gov.md