**TABEL DE CONCORDANȚĂ**

|  |
| --- |
| 1. **Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse**

**Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (Text cu relevanță pentru SEE), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr L 123 din 19 mai 2015 (versiunea consolidată din 05.06.2023)** |
| 1. **Titlul actului normativ naţional: proiectul Legii privind acțiunile climatice**
 |
| 1. **Gradul de compatibilitate: parțial compatibil**
 |
| **Actul Uniunii Europene**  | **Proiectul de act normativ național** | **Gradul de compatibilitate** | **Diferenţele** | **Observațiile** | **Autoritatea/****persoana responsabilă** |
| **4.** | **5.** | **6.** | **7.** | **8.** | **9.** |
| [**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32021R1119)*Articolul 1***Obiectul** [**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)Prezentul regulament stabilește norme pentru monitorizarea, raportarea și verificarea cu precizie a emisiilor de gaze cu efect de seră și a altor informații relevante obținute de la navele care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru, în scopul promovării reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim într-un mod eficient din punctul de vedere al costurilor.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) | **Articolul 55.** Emisiile de GES provenite de la transportul maritim1. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale aprobă anual lista navelor care sosesc, se află în interiorul sau pleacă din porturile aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, care asigură MRV emisiilor de GES generate în timpul călătoriilor lor.
2. În scopul promovării reducerii emisiilor de GES generate de transportul maritim companiile de transport maritim monitorizează anual emisiile de GES pentru fiecare navă și fiecare călătorie, prin aplicarea metodei de determinare a acestor emisii prevăzută în PM.
 | Compatibil  | Prevederi cu specific național, elaborate în conformitate cu tehnica legislativă națională. |  | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 2***Domeniul de aplicare**[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Prezentul regulament se aplică navelor cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 de tone în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor pentru transportul de mărfuri sau de pasageri în scopuri comerciale, de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.
2. De la 1 ianuarie 2025, prezentul regulament se aplică, de asemenea, navelor de transport general de mărfuri cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone, în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor pentru transportul de mărfuri în scopuri comerciale de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru, precum și navelor de aprovizionare în larg cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.
3. De la 1 ianuarie 2025, prezentul regulament se aplică navelor de aprovizionare în larg cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 de tone în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția unui stat membru.
4. Gazele cu efect de seră care intră sub incidența prezentului regulament sunt:
5. dioxidul de carbon (CO2);
6. metanul (CH4), în ceea ce privește emisiile generate începând cu 2024; și
7. protoxidul de azot (N2O), în ceea ce privește emisiile generate începând cu 2024.

În cazul în care prezentul regulament se referă la emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră sau la totalul agregat al gazelor cu efect de seră emise, aceasta se înțelege ca referindu-se la cantitățile totale agregate ale fiecărui gaz luat separat.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. Prezentul regulament nu se aplică navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale.
 | **Articolul 2.**Domeniul de aplicare(2) Prezenta lege are următoarele obiective: a) a asigura elaborarea și punerea în aplicare a documentelor de politici și planificare pentru îndeplinirea obiectivelor și țintelor naționale stabilite în conformitate cu Acordul de la Paris, inclusiv a obiectivelor privind energia și clima în temeiul Tratatului Comunității Energetice;b) a asigura planificarea pentru alocarea resurselor financiare necesare, în vederea realizării progresului privind dezvoltarea cu un nivel scăzut de emisii de gaze cu efect de seră și rezistentă la efectele negative ale schimbărilor climatice în conformitate cu obligațiile stabilite în Acordul de la Paris și Tratatul Comunității Energetice;c) a asigura monitorizarea emisiilor de gaze cu efect de seră completă, actuală, transparentă, exactă, coerentă și comparabilă, precum și raportarea integrată privind progresul înregistrat în implementarea politicilor și măsurilor de atenuare și de adaptare; (3) Lista gazelor cu efect de seră și potențialul lor de încălzire globală pentru orizontul de timp de 100 de ani, care vor fi luate în considerare de Sistemul național de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră și altor informații relevante pentru schimbările climatice, aprobate de Guvern. Anexa nr. 1**III. Transport maritim**Navele cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone, în ceea ce privește emisiile de CO2 generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția Republicii Moldova.De la 1 ianuarie 2025, navele de transport general de mărfuri cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone, în ceea ce privește emisiile de GES generate în timpul călătoriilor lor pentru transportul de mărfuri în scopuri comerciale de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția Republicii Moldova, precum și navelor de aprovizionare în larg cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone în ceea ce privește emisiile de GES generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția Republicii Moldova.De la 1 ianuarie 2025, navele de aprovizionare în larg cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 de tone în ceea ce privește emisiile de GES generate în timpul călătoriilor lor de la ultimul lor port de escală la un port de escală aflat sub jurisdicția Republicii Moldova și de la un port de escală aflat sub jurisdicția unui stat membru al UE spre următorul lor port de escală, precum și în interiorul porturilor de escală aflate sub jurisdicția Republicii Moldova. | Compatibil  |  |  | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 3***Definiții**În scopul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. „emisii de gaze cu efect de seră” înseamnă eliberarea de către nave a gazelor cu efect de seră care intră sub incidența prezentului regulament, în conformitate cu articolul 2 alineatul (1c) primul paragraf;

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. „port de escală” înseamnă portul în care o navă se oprește pentru a încărca sau a descărca marfă sau pentru a îmbarca sau debarca pasageri; prin urmare, sunt excluse opririle cu scopul unic de a realimenta nava cu combustibil, de a obține provizii, de a înlocui echipajul, de a intra în doc uscat sau de a repara nava și/sau echipamentele acesteia, opririle în port din cauză că nava necesită asistență sau este în pericol, transferurile de la o navă la alta efectuate în afara porturilor, precum și opririle cu scopul unic de a se adăposti în condiții meteorologice nefavorabile sau necesare din cauza activităților de căutare și salvare;

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. „călătorie” înseamnă orice deplasare a unei nave care începe sau se termină într-un port de escală;

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. „societate” înseamnă proprietarul unei nave sau orice altă organizație sau persoană, precum administratorul sau navlositorul navei nude, care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia;
2. „tonaj brut” (GT) înseamnă tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului navelor, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la 23 iunie 1969 la Londra, sau orice altă convenție ulterioară;
3. „verificator” înseamnă o entitate juridică ce 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;
4. „verificare” înseamnă activitățile desfășurate de un verificator pentru a evalua conformitatea documentelor transmise de societate cu cerințele prezentului regulament;
5. „document de conformitate” înseamnă un document specific unei nave, emis unei companii de către un verificator, document care confirmă că acea navă respectă cerințele prezentului regulament pentru o anumită perioadă de raportare;
6. „alte informații relevante” înseamnă informații în ceea ce privește emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** generate de consumul de combustibili, transportul efectuat și eficiența energetică a navelor, care permit analizarea tendințelor înregistrate referitoare la emisii și evaluarea performanțelor navelor;
7. „factor de emisie” înseamnă rata medie de emisii a unui gaz cu efect de seră raportată la datele de activitate ale unui flux de surse presupunând că oxidarea este completă în cazul arderii și a conversiei integrale pentru toate celelalte reacții chimice;
8. „incertitudine” înseamnă un parametru, asociat rezultatului determinării unei cantități, care caracterizează dispersia valorilor care ar putea fi atribuite, în mod logic, cantității în cauză, incluzând efectele factorilor sistematici, precum și ale factorilor accidentali, exprimat în procente, și descrie un interval de încredere situat în jurul valorii medii care cuprinde 95 % din valorile sugerate, luând în considerare orice asimetrie a distribuției valorilor;
9. „prudent” înseamnă că un set de ipoteze este definit în așa fel încât să se evite orice subestimare a emisiilor anuale sau orice supraestimare a distanțelor sau a cantităților de marfă transportate;
10. „perioadă de raportare” înseamnă un an calendaristic în timpul căruia emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** trebuie monitorizate și raportate. În cazul călătoriilor care încep și se încheie în doi ani calendaristici diferiți, datele de monitorizare și raportare se înregistrează pentru primul an calendaristic în cauză;
11. „navă la dană” înseamnă o navă care este amarată sau ancorată în siguranță într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în timp ce încarcă, descarcă sau efectuează o escală, incluzând perioada de timp petrecută atunci când nu este angajată în operațiuni de transport de mărfuri;
12. „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;

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. „autoritate de administrare responsabilă” înseamnă autoritatea de administrare a unei companii de transport maritim menționată la articolul 3gf din Directiva 2003/87/CE;
2. „date agregate privind emisiile la nivel de companie” înseamnă suma emisiilor de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva menționată și care trebuie raportate de către o companie în temeiul directivei respective, pentru toate navele aflate în responsabilitatea companiei respective în cursul perioadei de raportare.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) | **Articolul 2.** Noțiuni principaleÎn sensul prezentei legi, următoarele noțiuni semnifică:*gaze cu efect de seră* (în continuare - GES) - constituenți gazoși ai atmosferei, de origine naturali sau antropice, care absorb și reemit radiația infraroșie.*călătorie* - deplasare a unei nave care începe sau se termină într-un port de escală și servește scopului de a transporta pasageri sau mărfuri în scopuri comerciale;*verificare* - activitățile desfășurate de un verificator pentru a emite un raport de verificare a emisiilor de GES în temeiul prevederilor legii;*verificator* - orice persoană fizică sau juridică care desfășoară activități de verificare în temeiul prevederilor legii, acreditată de Centrul Național de Acreditare din Republica Moldova (în continuare - MOLDAC) în conformitate cu prevederile Legii nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității sau acreditarea căruia este recunoscută conform legislației; | Parțial compatibil |  | Noțiunile „factor de emisie” și „incertitudine” sunt transpuse în HG nr. 1277/2018 cu privire la instituirea și funcționarea Sistemului național de monitorizare și raportare a emisiilor de gaze cu efect de seră și altor informații relevante pentru schimbările climaticeNoțiunile „port de escală”, „societate”, „tonaj brut”, „document de conformitate”, „alte informații relevante”, „prudent”, „perioadă de raportare”, „navă la dană”, „clasă de gheață” , „autoritate de administrare responsabilă” și „date agregate privind emisiile la nivel de companie” vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| CAPITOLUL II**MONITORIZARE ȘI RAPORTARE***SECȚIUNEA 1****Principii și metode pentru monitorizare și raportare****Articolul 4***Principii comune pentru monitorizare și raportare**1. În conformitate cu articolele 8-12, societățile monitorizează și raportează, pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, parametrii relevanți în cursul unei perioade de raportare. Monitorizarea și raportarea de către societăți are loc în toate porturile aflate sub jurisdicția unui stat membru și pentru orice călătorie care începe sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.
2. Monitorizarea și raportarea sunt complete și vizează emisiile de[**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)gaze cu efect de seră **◄** generate prin arderea combustibililor atât în timp ce navele se află pe mare, cât și în timp ce se află la dană. Societățile iau măsurile adecvate pentru a împiedica orice absență a datelor pentru perioada de raportare.
3. Monitorizarea și raportarea sunt coerente și comparabile în timp. În acest scop, societățile utilizează aceleași metode de monitorizare și seturi de date care fac obiectul unor modificări evaluate de verificator.
4. Societățile obțin, înregistrează, compilează, analizează și documentează datele pentru monitorizare, inclusiv ipotezele, referințele, factorii de emisie și datele de activitate, într-un mod transparent care să permită reproducerea determinării emisiilor de[**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** de către verificator.
5. Societățile se asigură că determinarea emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** nu este nici sistematic, nici intenționat inexactă. Societățile verifică și reduc orice sursă de inexactitate.
6. Societățile trebuie să creeze condițiile necesare pentru a asigura în mod rezonabil integritatea datelor referitoare la emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** care urmează a fi monitorizare și raportate.
7. În cadrul monitorizării și al raportării ulterioare, societățile fac eforturi pentru a ține cont de recomandările incluse în rapoartele de verificare emise în conformitate cu articolul 13 alineatul (3) sau (4).

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Companiile raportează datele agregate privind emisiile la nivel de companie în legătură cu navele aflate în responsabilitatea lor în cursul unei perioade de raportare în conformitate cu articolul 11a.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) | **Articolul 55.** Emisiile de GES provenite de la transportul maritim(3)Compania de transport maritim prezintă verificatorului independent și acreditat un PM, fără întârzieri nejustificate și în cel mult două luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția Republicii Moldova, care constă într-o documentație completă și transparentă privind metoda de monitorizare a emisiilor de GES a nave și cuprinde informații specificate în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim, aprobat de Guvern.(4)Compania de transport maritim prezintă Agenției Navale a Republicii Moldova până la data de 31 martie RAE, verificat de către un verificator independent și acreditat. | Parțial compatibil  |  | Prevederile referitor la principii și metode pentru monitorizare și raportare vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 5***Metode pentru monitorizarea emisiilor de** [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) **gaze cu efect de seră ◄ și alte informații relevante**1. În sensul articolului 4 alineatele (1), (2) și (3), societățile determină emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, în conformitate cu oricare dintre metodele prezentate în anexa I, și monitorizează alte informații relevante, în conformitate cu regulile prevăzute în anexa II sau adoptate în temeiul respectivei anexe.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 din prezentul Regulament pentru a modifica anexele I și II la prezentul regulament, pentru a lua în considerare includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH4 și de N2O și a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele de aprovizionare în larg, și pentru a modifica Directiva 2003/87/CE, precum și pentru a alinia anexele respective la actele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 14 alineatul (1) din directiva respectivă, la normele internaționale relevante, precum și la standardele internaționale și europene. Comisia este împuternicită, de asemenea, să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 din prezentul Regulament pentru a modifica anexele I și II la prezentul regulament în scopul de a perfecționa elementele metodelor de monitorizare prevăzute în anexele respective din perspectiva progreselor tehnologice și științifice și de a asigura funcționarea eficace a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) stabilită în temeiul Directivei 2003/87/CE.

Până la 1 octombrie 2023, Comisia adoptă acte delegate pentru a ține seama de includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH4 și de N2O și a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele de aprovizionare în larg, astfel cum se menționează la primul paragraf de la prezentul alineat. Metodele de monitorizare a emisiilor de CH4 și de N2O se bazează pe aceleași principii ca și metodele de monitorizare a emisiilor de CO2 prevăzute în anexa I din prezentul Regulament, cu ajustările necesare pentru a reflecta natura gazelor cu efect de seră respective. Metodele prevăzute în anexa I din prezentul Regulament și normele prevăzute în anexa II din prezentul Regulament se aliniază, după caz, la metodele și normele prevăzute într-un Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *SECȚIUNEA 2****Planul de monitorizare****Articolul 6***Conținutul și transmiterea planului de monitorizare**1. Până la 31 august 2017, societățile transmit verificatorilor un plan de monitorizare pentru fiecare dintre navele pe care le dețin, indicând metoda aleasă pentru monitorizarea și raportarea emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** și a altor informații relevante.
2. Fără a aduce atingere alineatului (1), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima oară după 31 august 2017, societatea transmite verificatorului un plan de monitorizare, fără întârzieri nejustificate și în 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 privind metoda de monitorizare a unei anumite nave și conține cel puțin următoarele elemente:
4. identificarea și tipul navei, inclusiv denumirea navei, numărul de identificare OMI al navei, portul de înmatriculare sau portul de origine al navei și numele proprietarului navei;

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. numele companiei și adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact, precum și numărul unic de identificare OMI al companiei și al proprietarului înregistrat;

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. o descriere a următoarelor surse de emisii de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** de la bordul navei: motoarele principale, motoarele auxiliare, turbinele cu gaz, cazanele și generatoarele de gaze inerte, precum și tipurile de combustibil utilizate;
2. o descriere a procedurilor, sistemelor și responsabilităților utilizate pentru actualizarea listei surselor de emisii de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)gaze cu efect de seră **◄** pentru perioada de raportare;
3. o descriere a procedurilor utilizate pentru monitorizarea caracterului complet al listei călătoriilor;
4. o descriere a procedurilor de monitorizare a consumului de combustibil al navei, inclusiv:
5. metoda aleasă dintre metodele prevăzute în anexa I pentru calcularea consumului de combustibil al fiecărei surse de emisii de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄**, inclusiv o descriere a instrumentului de măsurare utilizat, după caz;
6. procedurile pentru măsurarea combustibilului alimentat și a combustibilului aflat deja în rezervoare, o descriere a instrumentelor de măsurare utilizate și a procedurilor de înregistrare, extragere, transmitere și stocare a informațiilor cu privire la măsurări, după caz;
7. metoda aleasă pentru determinarea densității, după caz;
8. o procedură care să garanteze că incertitudinea totală corespunzătoare măsurărilor de combustibil îndeplinește cerințele prezentului regulament, cu referiri, ori de câte ori este posibil, la legislația națională, la clauzele din contractele cu clienții sau la standardele de precizie ale furnizorilor de combustibil;
9. factorii de emisie individuali utilizați pentru fiecare tip de combustibil sau, în cazul combustibililor alternativi, metodele de determinare a factorilor de emisie, inclusiv metodologia de eșantionare, metodele de analiză și o descriere a laboratoarelor utilizate cu acreditarea ISO 17025 a respectivelor laboratoare, dacă este cazul;
10. o descriere a procedurilor utilizate pentru determinarea datelor de activitate pentru fiecare călătorie, inclusiv:
11. procedurile, responsabilitățile și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței;
12. procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea mărfurilor transportate și a numărului de pasageri, după caz;
13. procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea timpului petrecut pe mare între portul de plecare și portul de sosire;
14. o descriere a metodei care trebuie utilizată pentru a determina datele de substituție pentru completarea lipsei de date; și
15. o fișă de înregistrare a reviziilor în care să se înregistreze toate detaliile referitoare la istoricul reviziilor.
16. Planul de monitorizare poate conține, de asemenea, informații privind clasa de gheață a navei și/sau procedurile, responsabilitățile, formulele și sursele de date pentru determinarea și înregistrarea distanței parcurse și a timpului petrecut pe mare atunci când se navighează prin gheață.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Companiile utilizează planuri de monitorizare standardizate, bazate pe formate-cadru și transmit planurile respective cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date. Respectivele formate-cadru, inclusiv normele tehnice pentru aplicarea lor uniformă și normele tehnice pentru transmiterea lor automată, se stabilesc de către Comisie prin intermediul unor acte de punere în aplicare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Până la 1 aprilie 2024, companiile, pentru fiecare dintre navele lor care intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament, transmit autorității de administrare responsabile un plan de monitorizare care a fost evaluat mai întâi din perspectiva conformității cu prezentul regulament de către verificator și care reflectă includerea emisiilor de CH4 și N2O în domeniul de aplicare al prezentului regulament.
2. Fără a aduce atingere alineatului (6), în cazul navelor care intră sub incidența prezentului regulament pentru prima dată după 1 ianuarie 2024, companiile transmit autorității de administrare responsabile un plan de monitorizare în conformitate cu cerințele prevăzute de prezentul regulament, fără întârzieri nejustificate și în cel mult trei luni de la prima escală a fiecărei nave într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru.
3. Până la 6 iunie 2025, autoritățile de administrare responsabile aprobă planurile de monitorizare prezentate de companii în conformitate cu normele stabilite în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al treilea paragraf de la prezentul alineat. Pentru navele care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2003/87/CE pentru prima dată după 1 ianuarie 2024, autoritatea de administrare responsabilă aprobă planul de monitorizare prezentat în termen de patru luni de la prima escală a navei într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al treilea paragraf de la prezentul alineat.

Până la 1 octombrie 2023, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica articolele 6-10 în ceea ce privește normele din articolele respective privind planurile de monitorizare, pentru a ține seama de includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH4 și de N2O și a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite de la navele de aprovizionare în larg.Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare responsabile.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 7***Modificarea planului de monitorizare**1. Societățile verifică regulat, cel puțin o dată pe an, dacă planul de monitorizare al unei nave reflectă natura și funcționarea navei și dacă metoda de monitorizare poate fi îmbunătățită.
2. Societățile modifică planul de monitorizare în oricare dintre următoarele situații:
3. dacă se schimbă societatea;
4. dacă apar noi emisii de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** , generate de surse noi de emisii sau datorate utilizării de noi combustibili care nu au fost încă incluși în planul de monitorizare;
5. dacă schimbarea disponibilității datelor, ca urmare a utilizării unor noi tipuri de instrumente de măsură, a unor noi metode de eșantionare sau metode de analiză, ori din alte motive, poate afecta acuratețea determinării emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** ;
6. dacă datele obținute cu ajutorul metodei de monitorizare aplicate s-au dovedit a fi incorecte;
7. dacă oricare parte a planului de monitorizare este identificată ca nefiind în conformitate cu cerințele prezentului regulament, iar societatea trebuie să îl revizuiască, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1).
8. Societățile notifică verificatorilor, fără întârzieri nejustificate, orice propunere de modificare a planului de monitorizare.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Modificările aduse planului de monitorizare în temeiul alineatului (2) literele (b), (c) și (d) de la prezentul articol sunt supuse unei evaluări din partea verificatorului, în conformitate cu articolul 13 alineatul (1). În urma evaluării, verificatorul notifică compania dacă modificările respective sunt conforme. Compania își prezintă planul de monitorizare modificat autorității de administrare responsabile de îndată ce a fost înștiințată de către verificator cu privire la conformitatea planului de monitorizare.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Autoritatea de administrare responsabilă aprobă modificările planului de monitorizare în temeiul alineatului (2) literele (a)-(d), în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate de Comisie în temeiul celui de al doilea paragraf de la prezentul alineat.

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament în ceea ce privește normele de aprobare a modificărilor aduse planurilor de monitorizare de către autoritățile de administrare responsabile.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *SECȚIUNEA 3****Monitorizarea emisiilor de*** [***►M2***](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) ***gaze cu efect de seră ◄ și alte informații relevante****Articolul 8***Monitorizarea activităților într-o perioadă de raportare**Începând cu 1 ianuarie 2018, pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), societățile monitorizează emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** pentru fiecare navă, pentru fiecare călătorie și pentru fiecare an, prin aplicarea metodei corespunzătoare de determinare a emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** dintre cele prezentate în anexa I partea B și prin calcularea emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** în conformitate cu anexa I partea A. |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 9***Monitorizarea per călătorie**1. Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă care sosește sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și pentru fiecare călătorie înspre sau dinspre un astfel de port, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea A, următorii parametrii:
2. portul de pornire și portul de sosire, inclusiv data și ora plecării și sosirii;
3. cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, în total;
4. emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** ;
5. distanța parcursă;
6. timpul petrecut pe mare;
7. marfa transportată;
8. transportul efectuat.

Societățile pot monitoriza, de asemenea, informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.1. Prin derogare de la alineatul (1) din prezentul articol și fără a aduce atingere articolului 10, o societate este exonerată de obligația de a monitoriza informațiile prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol pentru fiecare călătorie în ceea ce privește o anumită navă, în cazul în care:
2. toate călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru; și
3. nava, în conformitate cu programul său, efectuează peste 300 de călătorii în cursul perioadei de raportare.
 |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 10***Monitorizarea per an**Pe baza planului de monitorizare evaluat în conformitate cu articolul 13 alineatul (1), pentru fiecare navă și pentru fiecare an calendaristic, societățile monitorizează, în conformitate cu anexa I partea A și cu anexa II partea B, următorii parametri:1. cantitatea și factorul de emisie pentru fiecare tip de combustibil consumat, per total;
2. emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** agregate totale generate în domeniul de aplicare a prezentului regulament;
3. emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** agregate generate din toate călătoriile între porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
4. emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** agregate generate din toate călătoriile care au început din porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
5. emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** agregate generate din toate călătoriile spre porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru;
6. emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** generate în interiorul porturilor aflate sub jurisdicția unui stat membru, la dană;
7. distanța totală parcursă;
8. timpul total petrecut pe mare;
9. transportul total efectuat;
10. eficiența energetică medie;

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. emisiile totale agregate de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva respectivă și care trebuie raportate în temeiul directivei respective, împreună cu informațiile necesare pentru a justifica aplicarea oricărei derogări relevante de la articolul 12 alineatul (3) din directiva respectivă care este prevăzută la articolul 12 alineatele (3-e)-(3-b).

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)Societățile pot monitoriza informațiile referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, după caz.Societățile pot, de asemenea, să monitorizeze consumul de combustibil și emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** , făcând diferențierea pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare. |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *SECȚIUNEA 4****Raportare****Articolul 11***Conținutul raportului privind emisiile**1. Începând din 2019, până la data de 30 aprilie a fiecărui an, societățile transmit Comisiei și autorităților statelor de pavilion în cauză un raport privind emisiile referitor la emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** și la alte informații relevante pentru întreaga perioadă de raportare și pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea lor, raport care a fost verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verificator, în conformitate cu articolul 13.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)Începând cu 2025, până la 31 martie în fiecare an, companiile prezintă, pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea lor, autorității de administrare responsabile, autorităților statelor de pavilion în cauză pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru și Comisiei un raport privind emisiile pentru întreaga perioadă de raportare a anului anterior, raport care a fost verificat și considerat ca fiind satisfăcător de către un verificator, în conformitate cu articolul 13. Autoritatea de administrare responsabilă poate solicita companiilor să își prezinte rapoartele privind emisiile până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Atunci când se schimbă compania, compania anterioară transmite autorității de administrare responsabile, autorităților statelor de pavilion în cauză pentru navele care arborează pavilionul unui stat membru, noii companii și Comisiei, la o dată cât mai apropiată posibil de data finalizării schimbării și în termen de cel mult trei luni de la data respectivă, un raport verificat care cuprinde aceleași elemente ca și raportul menționat la alineatul (1), dar care este limitat la perioada corespunzătoare activităților desfășurate sub responsabilitatea sa.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. În raportul privind emisiile, societățile includ următoarele informații:
2. datele de identificare a navei și a societății, inclusiv:
3. denumirea navei;
4. numărul de identificare OMI;
5. portul de înmatriculare sau portul de origine;
6. clasa de gheață a navei, dacă aceasta este menționată în planul de monitorizare;
7. eficiența tehnică a navei [indicele eficienței energetice de proiectare (EEDI) sau valoarea estimată a indicelui (EIV) în conformitate cu Rezoluția MEPC.215 (63) a OMI, după caz];
8. numele proprietarului navei;
9. adresa proprietarului navei și locul principal de desfășurare a activității acestuia;
10. denumirea societății (dacă este diferită de proprietarul navei);
11. adresa societății (dacă este diferită de a proprietarului navei) și locul principal de desfășurare a activității acesteia;
12. adresa, numărul de telefon și adresa de e-mail ale unei persoane de contact;
13. identitatea verificatorului care a evaluat raportul privind emisiile;
14. informații privind metoda de monitorizare utilizată și nivelul de incertitudine aferent;
15. rezultatele monitorizării anuale a parametrilor în conformitate cu articolul 10.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Până la 1octombrie 2023, Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a modifica articolele 11, 11a și 12 în ceea ce privește normele de raportare pentru a ține seama de includerea în domeniul de aplicare al prezentului regulament a emisiilor de CH4 și de N2O și a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de navele de aprovizionare în larg.
 |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 11a***Raportarea și transmiterea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie**1. Companiile determină datele agregate privind emisiile la nivel de companie în cursul unei perioade de raportare, pe baza datelor din raportul privind emisiile și din raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă care se afla în responsabilitatea lor în cursul perioadei de raportare, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4) de la prezentul articol.
2. Începând din 2025, companiile transmit autorității de administrare responsabile, până la data de 31 martie a fiecărui an, datele agregate privind emisiile la nivel de companie, care vizează emisiile din perioada de raportare a anului anterior care trebuie raportate în temeiul Directivei 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim, în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (4) de la prezentul articol, și care au fost verificate în conformitate cu capitolul III din prezentul regulament.
3. Autoritatea de administrare responsabilă poate solicita companiilor să prezinte datele agregate verificate privind emisiile la nivel de companie menționate la alineatul (2) până la o dată anterioară datei de 31 martie, dar nu mai devreme de 28 februarie.
4. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de monitorizare și de raportare a datelor agregate privind emisiile la nivel de companie și de transmitere a datelor agregate privind emisiile la nivel de companie către autoritatea de administrare responsabilă.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 12*[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)**Formatul raportului privind emisiile și al raportării datelor agregate privind emisiile la nivel de companie**1. Raportul privind emisiile și raportarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie se transmit cu ajutorul unor sisteme automatizate și al unor formate pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. Prin intermediul unor acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice prin care se stabilește formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).
 |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| CAPITOLUL III**VERIFICARE ȘI ACREDITARE***Articolul 13***Domeniul activităților de verificare și raportul de verificare**1. Verificatorul evaluează conformitatea planului de monitorizare cu cerințele prevăzute la articolele 6 și 7. În cazul în care evaluarea efectuată de către verificator identifică neconformități cu cerințele menționate, societatea respectivă își revizuiește planul de monitorizare în consecință și transmite planul revizuit pentru evaluarea finală de către verificator înainte de începerea perioadei de raportare. Societatea stabilește de comun acord cu verificatorul calendarul necesar pentru introducerea respectivelor revizuiri. Calendarul respectiv nu poate depăși, în nici un caz, data la care începe perioada de raportare.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Verificatorul evaluează conformitatea raportului privind emisiile și a raportului menționat la articolul 11 alineatul (2) cu cerințele prevăzute la articolele 8-12 și în anexele I și II.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. În cazul în care verificatorul, oferind asigurare rezonabilă, concluzionează în evaluarea de verificare că raportul privind emisiile nu conține inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile a fost considerat satisfăcător în urma verificării. Raportul de verificare precizează toate aspectele relevante pentru activitatea desfășurată de verificator.
2. În cazul în care concluzia evaluării de verificare este că raportul privind emisiile conține inexactități sau neregularități în raport cu cerințele prezentului regulament, verificatorul informează în timp util societatea în legătură cu acest lucru. Societatea corectează în acest caz inexactitățile sau neregularitățile, astfel încât să permită finalizarea la timp a procesului de verificare, și transmite verificatorului raportul privind emisiile revizuit și orice altă informație necesară pentru corectarea neregularităților identificate. În raportul său de verificare, verificatorul declară dacă inexactitățile sau neregularitățile identificate în timpul evaluării de verificare au fost corectate de societate. În cazul în care inexactitățile sau neregularitățile comunicate nu au fost corectate și acestea, în mod individual sau cumulate, conduc la inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că raportul privind emisiile nu respectă prezentul regulament.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Verificatorul evaluează conformitatea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie cu cerințele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).

În cazul în care verificatorul concluzionează, oferind o asigurare rezonabilă în acest sens, că datele agregate privind emisiile la nivel de companie nu conțin inexactități materiale, verificatorul emite un raport de verificare în care declară că datele agregate privind emisiile la nivel de companie au fost considerate satisfăcătoare în conformitate cu normele prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul alineatului (6).1. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23 pentru a completa prezentul regulament cu normele de verificare a datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, inclusiv în ceea ce privește metodele și procedura de verificare, și normele de emitere a raportului de verificare.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 14***Obligații generale și principii pentru verificatori**1. Verificatorul este independent de societate sau de operatorul navei și desfășoară activitățile impuse prin prezentul regulament în interes public. În acest scop, nici verificatorul, nici o altă parte a aceleiași entități juridice nu poate fi o societate, un operator de navă sau un proprietar al unei societăți și nu poate fi deținut de aceștia și nici nu are cu societatea în cauză relații care ar putea să îi afecteze independența și imparțialitatea.
2. Când efectuează verificarea raportului privind emisiile și a procedurilor de monitorizare aplicate de societate, verificatorul evaluează fiabilitatea, credibilitatea și acuratețea sistemelor de monitorizare și a datelor și informațiilor raportate referitoare la emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** , în special:
3. atribuirea consumului de combustibil la călătorii;
4. datele privind consumul de combustibil care au fost incluse în raport, precum și măsurile și calculele aferente;
5. selectarea și utilizarea factorilor de emisie;

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. calculele care au dus la determinarea emisiilor totale de gaze cu efect de seră și a emisiilor totale agregate de gaze cu efect de seră reglementate de Directiva 2003/87/CE în legătură cu activitățile de transport maritim în conformitate cu anexa I la directiva respectivă și care trebuie raportate în temeiul directivei respective;

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. calculele care au dus la determinarea eficienței energetice.
2. Verificatorul ia în considerare numai rapoartele privind emisiile transmise în conformitate cu articolul 12, atunci când datele și informațiile fiabile și credibile permit determinarea cu un grad rezonabil de certitudine a emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** și cu condiția să fie îndeplinite următoarele condiții:
3. datele raportate sunt coerente, având în vedere datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului;
4. 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;
5. colectarea datelor s-a efectuat în conformitate cu regulile aplicabile; și
6. înregistrările relevante ale navei sunt complete și coerente.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Atunci când analizează verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul evaluează caracterul complet al datelor raportate și coerența respectivelor date raportate cu informațiile furnizate de companie, inclusiv cu rapoartele sale privind emisiile verificate și cu rapoartele menționate la articolul 11 alineatul (2).

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 15***Proceduri de verificare**1. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de procesul de monitorizare și raportare, prin compararea emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** raportate cu datele estimate bazate pe datele rezultate din monitorizarea navelor și pe caracteristicile navelor, cum ar fi puterea instalată a motorului. Dacă se constată abateri semnificative, verificatorul efectuează analize suplimentare.
2. Verificatorul identifică potențialele riscuri legate de diferitele etape de calcul, revizuind toate sursele de date și metodologiile utilizate.
3. Verificatorul ia în considerare orice metodă eficace de control al riscurilor aplicată de societate pentru a reduce nivelurile de incertitudine, coroborat cu acuratețea specifică metodelor de monitorizare utilizate.
4. Societatea furnizează verificatorului orice informație suplimentară care îi permite să desfășoare procedurile de verificare. În timpul procesului de verificare, verificatorul poate efectua controale la fața locului pentru a determina fiabilitatea datelor și a informațiilor raportate.
5. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, în vederea precizării mai detaliate a regulilor privind activitățile de verificare menționate în prezentul regulament. Atunci când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea A. Regulile stabilite prin respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. În ceea ce privește verificarea datelor agregate privind emisiile la nivel de companie, verificatorul și compania trebuie să respecte normele de verificare prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul articolului 13 alineatul (6). Verificatorul nu verifică raportul privind emisiile și raportul menționat la articolul 11 alineatul (2) pentru fiecare navă aflată în responsabilitatea companiei.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 16***Acreditarea verificatorilor**[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Verificatorii care evaluează planurile de monitorizare, rapoartele privind emisiile, rapoartele menționate la articolul 11 alineatul (2) din prezentul regulament și datele agregate privind emisiile la nivel de companie și care emit rapoartele de verificare menționate la articolul 13 alineatele (3) și (5) din prezentul regulament și documentele de conformitate menționate la articolul 17 alineatul (1) din prezentul regulament sunt acreditați pentru activități din domeniul de aplicare al prezentului regulament de către un organism național de acreditare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. În absența unor dispoziții specifice în prezentul regulament referitoare la acreditarea verificatorilor, se aplică dispozițiile relevante din Regulamentul (CE) nr. 765/2008.
2. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 23, pentru a preciza detaliat metodele pentru acreditarea verificatorilor. Atunci când adoptă aceste acte, Comisia ia în considerare elementele prevăzute în anexa III partea B. Metodele de acreditare a verificatorilor prevăzute de respectivele acte delegate se bazează pe principiile referitoare la verificare prevăzute la articolul 14 și pe standardele relevante acceptate la nivel internațional.
 | **Articolul 53.**Verificare și acreditare1. MOLDAC acreditează verificatorii în conformitate cu prevederile Legii nr.235/2011 privind activitățile de acreditare și de evaluare a conformității.
2. Verificatorul acreditat verifică RAE prezentat de operatorul instalației staționare sau de aeronave în conformitate cu procedura de verificare prevăzută în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de GES de la instalații staționare și activități din domeniul aviației, aprobat de Guvern.
3. Procedura de verificare RAE prezentat de compania de transport maritim este prevăzută în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim, aprobat de Guvern.
 | Parțial compatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Mediului |
| CAPITOLUL IV**CONFORMITATE ȘI PUBLICAREA INFORMAȚIILOR***Articolul 17***Documentul de conformitate**1. Atunci când raportul privind emisiile îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 11-15 și pe cele din anexele I și II, pe baza raportului de verificare, verificatorul emite un document de conformitate pentru nava în cauză.
2. Documentul de conformitate include următoarele informații:
3. identitatea navei (numele, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);
4. numele, adresa și locul principal de desfășurare a activității pentru proprietarul navei;
5. identitatea verificatorului;
6. data emiterii documentului de conformitate, perioada de valabilitate a acestuia și perioada de raportare la care se referă.
7. Documentele de conformitate sunt considerate valabile timp de 18 luni de la sfârșitul perioadei de raportare.
8. Verificatorul informează neîntârziat Comisia și autoritatea statului de pavilion cu privire la emiterea oricărui document de conformitate. Verificatorul transmite informațiile menționate la alineatul (2) cu ajutorul sistemelor automatizate și al formatelor pentru schimbul de date, inclusiv al unor formate-cadru electronice.
9. Prin acte de punere în aplicare, Comisia stabilește regulile tehnice referitoare la formatul pentru schimbul de date, inclusiv formatele-cadru electronice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).
 |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 18***Obligația de a păstra un document de conformitate valabil la bord**Până la data de 30 iunie a anului următor sfârșitului unei perioade de raportare, navele care sosesc în, se află în sau pleacă dintr-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și care au efectuat călătorii în perioada de raportare respectivă păstrează la bord un document de conformitate valabil. |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 19***Respectarea cerințelor de monitorizare și raportare și inspecții**1. Pe baza informațiilor publicate în conformitate cu articolul 21 alineatul (1), fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a asigura respectarea de către navele care arborează pavilionul său a cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12. Statele membre iau în considerare faptul că pentru nava în cauză a fost emis un document de conformitate, în conformitate cu articolul 17 alineatul (4), drept dovadă a acestei conformități.
2. Fiecare stat membru se asigură că orice inspecție a unei nave într-un port aflat sub jurisdicția sa efectuată în conformitate cu Directiva 2009/16/CE include verificarea prezenței la bordul navei a unui document de conformitate valabil.
3. Pentru fiecare navă pentru care nu sunt disponibile informațiile menționate la articolul 21 alineatul (2) literele (i) și (j) și care a intrat într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru, respectivul stat membru poate să verifice dacă este prezent la bord un document de conformitate valabil.
 |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 20***Sancțiuni, schimb de informații și ordin de expulzare**1. Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor aplicabile pentru nerespectarea cerințelor de monitorizare și raportare prevăzute la articolele 8-12 și iau toate măsurile necesare pentru a garanta aplicarea respectivelor sancțiuni. Sancțiunile prevăzute sunt eficace, proporționale și disuasive. Statele membre notifică Comisiei dispozițiile respective până la 1 iulie 2017 și notifică acesteia, neîntârziat, orice modificare ulterioară a respectivelor dispoziții.
2. Statele membre stabilesc un schimb de informații eficace și o cooperare eficace între autoritățile naționale responsabile pentru asigurarea respectării cerințelor de monitorizare și raportare sau, după caz, între autoritățile naționale însărcinate să aplice procedurile de sancționare. Procedurile naționale de sancționare aplicate împotriva unei anumite nave de oricare dintre statele membre sunt notificate Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. În cazul unei nave care nu a respectat obligațiile de monitorizare și de raportare pentru două sau mai multe perioade de raportare consecutive și în cazul în care prin alte măsuri de executare nu s-a asigurat respectarea acestora, autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare poate, după ce i-a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de expulzare, care este notificat Comisiei, Agenției Europene pentru Siguranță Maritimă (EMSA), celorlalte state membre și statului de pavilion în cauză. Ca urmare a emiterii unui astfel de ordin de expulzare, orice stat membru, cu excepția statului membru al cărui pavilion îl arborează nava în cauză, refuză intrarea navei respective în oricare dintre porturile sale până la îndeplinirea de către companie a obligațiilor de monitorizare și de raportare ce îi revin în conformitate cu articolele 11 și 18. În cazul în care o astfel de navă arborează pavilionul unui stat membru și intră sau se află într-unul din porturile acestuia, statul membru respectiv reține nava, după ce i-a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, până când compania își îndeplinește obligațiile de monitorizare și de raportare.

În cazul în care o navă menționată la primul paragraf se află într-unul dintre porturile statului membru al cărui pavilion îl arborează, statul membru în cauză poate, după ce i-a acordat companiei în cauză posibilitatea de a-și prezenta observațiile, să emită un ordin de reținere a pavilionului până când compania își îndeplinește obligațiile de monitorizare și de raportare. Statul membru informează Comisia, EMSA și celelalte state membre cu privire la această situație.Respectarea obligațiilor de monitorizare și de raportare respective este confirmată prin notificarea unui document de conformitate valabil către autoritatea națională competentă care a emis ordinul de expulzare. Prezentul alineat nu aduce atingere normelor maritime internaționale aplicabile în cazul navelor aflate în pericol.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. Proprietarul sau operatorul unei nave sau reprezentantul său în statele membre are dreptul la o cale de atac eficientă în fața unei instanțe sau a unui tribunal împotriva ordinului de expulzare și este informat în mod corespunzător în acest sens de către autoritatea competentă a statului membru din portul de intrare. Statele membre stabilesc și mențin proceduri corespunzătoare în acest scop.
2. Orice stat membru care nu are porturi maritime pe teritoriul său și care și-a închis registrul național al navelor sau nu are nave care arborează pavilionul său, dintre cele care intră sub incidența prezentului regulament, poate deroga de la dispozițiile prezentului articol, câtă vreme nici o astfel de navă nu arborează pavilionul său. Orice stat membru care intenționează să se prevaleze de derogarea menționată informează Comisia până la 1 iulie 2015. Orice modificare ulterioară se comunică, de asemenea, Comisiei.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)Posibilitatea de a obține o derogare în temeiul primului paragraf nu se aplică unui stat membru a cărui autoritate este autoritatea de administrare responsabilă.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 21***Publicarea informațiilor și raportarea de către Comisie**1. Până la data de 30 iunie a fiecărui an, Comisia pune la dispoziția publicului datele privind emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** raportate în conformitate cu articolul 11, precum și informațiile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.
2. În cadrul informațiilor puse la dispoziția publicului, Comisia include următoarele:

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. identitatea navei (denumirea, compania, numărul de identificare OMI și portul de înmatriculare sau portul de origine);

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. eficiența tehnică a navei (EEDI sau EIV, după caz);
2. emisiile de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** anuale;
3. consumul total anual de combustibil pentru călătorii;
4. consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de [**2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** per distanță parcursă în cazul călătoriilor;
5. consumul mediu anual de combustibil și emisiile medii anuale de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** per distanță parcursă și marfa transportată în cazul călătoriilor;
6. timpul anual total petrecut pe mare în cazul călătoriilor;
7. metoda pentru monitorizare aplicată;
8. data emiterii și data expirării documentului de conformitate;
9. identitatea verificatorului care a evaluat raportul privind emisiile;
10. orice alte informații monitorizate și raportate în mod voluntar în conformitate cu articolul 10.
11. În cazul în care, ca urmare a unor circumstanțe specifice, declararea unei categorii de date agregate în conformitate cu alineatul (2) care nu se referă la emisii de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) gaze cu efect de seră **◄** ar submina cu titlu excepțional protecția intereselor comerciale care merită să fie protejate ca interes economic legitim care prevalează asupra interesului public în ceea ce privește declararea în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1367/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ( [1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:02015R0757-20230605#E0001)), se aplică în mod specific datelor respective, la cererea societății, un nivel diferit de agregare, astfel încât să se protejeze astfel de interese. Dacă nu este posibilă aplicarea unui nivel diferit de agregare, Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.
12. Comisia publică un raport anual privind emisiile de**[►M2](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957" \o "32023R0957: REPLACED)** gaze cu efect de seră**◄**și alte informații relevante provenite din sectorul transportului maritim, inclusiv rezultate agregate și explicate, cu scopul de a informa publicul și de a permite evaluarea emisiilor de [**►M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)gaze cu efect de seră**◄**și a eficienței energetice a transportului maritim, în funcție de mărime, tip de nave, activitate sau orice altă categorie considerată relevantă.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Comisia evaluează la fiecare doi ani impactul global al activităților de transport maritim asupra climei planetei, inclusiv având în vedere emisiile și efectele gazelor cu efect de seră, altele decât CO2, și particulele cu potențial de încălzire globală care nu sunt reglementate de prezentul regulament.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. În limitele mandatului său, EMSA sprijină Comisia în activitatea sa de respectare a prezentului articol și a articolelor 12 și17 din prezentul regulament, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ([2](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:02015R0757-20230605#E0002)).
 |  | Incompatibil |  | Prevederile în cauză se aplică de instituţiile din cadrul UE |  |
| CAPITOLUL V**COOPERARE INTERNAȚIONALĂ***Articolul 22***Cooperare internațională**1. Comisia informează periodic OMI și alte organisme internaționale relevante în privința punerii în aplicare a prezentului regulament fără a aduce atingere repartizării competențelor sau procedurilor de adoptare a deciziilor, astfel cum se prevede în tratate.
2. Comisia și, după caz, statele membre mențin schimbul tehnic cu țări terțe, în special dezvoltarea în continuare a metodelor de monitorizare, organizarea raportării și verificarea rapoartelor privind emisiile.
3. În cazul în care se convine cu privire la un acord internațional privind un sistem global de monitorizare, raportare și verificare privind emisiile de gaze cu efect de seră sau privind adoptarea unor măsuri la nivel mondial pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, Comisia revizuiește prezentul regulament și, dacă este oportun, propune modificarea prezentului regulament pentru a asigura alinierea cu acordul internațional respectiv.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957) |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *Articolul 22a***Revizuirea**Până cel târziu la 31 decembrie 2024, Comisia revizuiește prezentul regulament, ținând seama în special de experiența suplimentară dobândită ca urmare a punerii sale în aplicare, printre altele cu scopul includerii în domeniul de aplicare al prezentului regulament a navelor cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone și în vederea unei posibile includeri ulterioare a acestor nave în domeniul de aplicare al Directivei 2003/87/CE sau în vederea propunerii altor măsuri de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de astfel de nave. Revizuirea respectivă este însoțită, dacă este cazul, de o propunere legislativă de modificare a prezentului regulament.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile în cauză se aplică de instituţiile din cadrul UE |  |
| CAPITOLUL VI**COMPETENȚE DELEGATE ȘI DE EXECUTARE ȘI DISPOZIȚII FINALE***Articolul 23***Exercitarea delegării de competențe**1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol. Este deosebit de important ca, înainte de adoptarea actelor delegate respective, Comisia să urmeze practica curentă și să desfășoare consultări cu experți, inclusiv cu experții din statele membre.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) este conferită Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 1 iulie 2015.

Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 6 alineatul (8), la articolul 7 alineatul (5), la articolul 11 alineatul (4), la articolul 11a alineatul (4) și la articolul 13 alineatul (6) este conferită Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 5 iunie 2023.Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei respective de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.1. Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2), la articolul 6 alineatul (8), la articolul 7 alineatul (5), la articolul 11 alineatul (4), la articolul 11a alineatul (4), la articolul 13 alineatul (6), la articolul 15 alineatul (5) și la articolul 16 alineatul (3) 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.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

[**▼M2**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32023R0957)1. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2), al articolului 6 alineatul (8), al articolului 7 alineatul (5), al articolului 11 alineatul (4), al articolului 11a alineatul (4), al articolului 13 alineatul (6), al articolului 15 alineatul (5) sau al articolului 16 alineatul (3) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici 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.

Cu toate acestea, ultima teză de la primul paragraf de la prezentul alineat nu se aplică actelor delegate adoptate până la 1 octombrie 2023 în temeiul articolului 5 alineatul (2) al doilea paragraf, al articolului 6 alineatul (8) al doilea paragraf sau al articolului 11 alineatul (4).[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757) |  | Incompatibil |  | Prevederile în cauză se aplică de instituţiile din cadrul UE |  |
| *Articolul 24***Procedura comitetului**1. Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 26 din Regulamentul (UE) nr. 525/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ( [3](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:02015R0757-20230605#E0003)). Respectivul comitet reprezintă un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr.182/2011.
2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, 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.
 |  | Incompatibil |  | Prevederile în cauză se aplică de instituţiile din cadrul UE |  |
| *Articolul 25***Modificarea Directivei 2009/16/CE**Următorul punct se adaugă în lista stabilită în anexa IV la Directiva 2009/16/CE:,,50. Document de conformitate emis în temeiul Regulamentului (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE ( [\*1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:02015R0757-20230605#E0004)). |  | Incompatibil |  | Transpunerea nu este necesară, deoarece se referă la tehnica legislativă UE. |  |
| *Articolul 26***Intrarea în vigoare**Prezentul regulament intră în vigoare la 1 iulie 2015.Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. |  | Incompatibil |  | Transpunerea nu este necesară, deoarece se referă la tehnica legislativă UE. |  |
| *ANEXA I***Metode pentru monitorizarea emisiilor de CO2**[**▼M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071)1. ***CALCULAREA EMISIILOR DE CO2 (ARTICOLUL 9)***

În scopul calculării emisiilor de CO2, societățile aplică următoarea formulă:consum de combustibil × factor de emisieConsumul de combustibil include combustibilul consumat de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de turbinele cu gaz, de cazane și de generatoarele de gaze inerte.Consumul de combustibil la dană în interiorul porturilor se calculează separat.Se aplică următoarele valori implicite pentru factorii de emisie pentru combustibilii utilizați la bord:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Tip de combustibil** | **Referință** | **Factor de emisie (t-CO2/t-combustibil)** |
| 1.Motorină diesel/motorină | ISO 8217 sortimentele DMX până la DMB | 3,206 |
| 2.Păcură ușoară | ISO 8217 sortimentele RMA până la RMD | 3,151 |
| 3.Păcură grea | ISO 8217 sortimentele RME până la RMK | 3,114 |
| 4.  Gaz petrolier lichefiat (GPL) | Propan  | 3,000 |
| Butan | 3,030 |
| 5.Gaz natural lichefiat (GPL) |  | 2,750 |
| 6.Metanol |  | 1,375 |
| 7.Etanol |  | 1,913 |

Pentru biocombustibili, combustibilii alternativi nefosili și alți combustibili pentru care nu sunt precizate valori implicite se aplică factori de emisie adecvați.[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)1. ***METODE PENTRU DETERMINAREA EMISIILOR DE CO2***

În planul de monitorizare, societatea stabilește care este metoda de monitorizare utilizată pentru calcularea consumului de combustibil pentru fiecare navă aflată sub responsabilitatea sa și se asigură că, după ce a fost aleasă, metoda este aplicată în mod consecvent.Se utilizează consumul efectiv de combustibil în cazul fiecărei călătorii, calculat cu ajutorul uneia dintre următoarele metode:1. documentul privind operațiunea de buncheraj (BDN – *Bunker Fuel Delivery Note*) și inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibili;
2. monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave;
3. debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile;
4. măsurarea directă a emisiilor de CO2.

Se poate folosi orice combinație a metodelor menționate după evaluarea de către verificator dacă aceasta îmbunătățește precizia generală a măsurării.1. **Metoda A: BDN și inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibil**

Această metodă se bazează pe cantitatea și tipul de combustibil, astfel cum sunt definite în BDN, combinat cu inventarele periodice ale stocurilor din tancurile de combustibil, bazate pe citirea tancurilor. Combustibilul disponibil la începutul perioadei, plus livrările, minus combustibilul disponibil la sfârșitul perioadei și combustibilul scos din tanc între începutul perioadei și sfârșitul perioadei, împreună, constituie combustibilul consumat de-a lungul perioadei.Perioada reprezintă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.Această metodă nu se utilizează când BDN nu sunt disponibile la bordul navelor, în special când marfa este utilizată drept combustibil, de exemplu gazul natural lichefiat (GNL) pierdut prin vaporizare pe durata stocării.În temeiul regulilor actuale din anexa VI la MARPOL, este obligatorie păstrarea BDN la bord timp de trei ani după livrarea combustibilului pentru nave și trebuie să fie disponibil imediat. Inventarierea periodică a stocurilor tancurilor de combustibil de la bord se bazează pe citirea tancurilor. Se utilizează tabelele pentru tancuri relevante pentru fiecare tanc de combustibil pentru a se determina volumul la momentul citirii tancului de combustibil. Incertitudinea aferentă BDN se specifică în planul de monitorizare. Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:1. sistemele de măsură aflate la bordul navei; sau

[**▼M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071)1. densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau

[**▼M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071)1. densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, după caz.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.1. **Metoda B: monitorizarea la bord a tancului cu combustibil pentru nave**

Această metodă se bazează pe citirea tancului în cazul tuturor tancurilor de combustibil de la bord. Citirile tancurilor se efectuează zilnic atunci când nava se află în larg și la fiecare alimentare a navei sau scoatere de combustibil din tancuri.Variațiile cumulative ale nivelului de combustibil din tanc între două citiri constituie consumul de combustibil din perioada respectivă.Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se specifice tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.Citirile tancului de combustibil se efectuează prin metode adecvate, precum sistemele automatizate, sondările și ruletele cu lest. Metoda sondării tancului și incertitudinea asociată se specifică în planul de monitorizare.În cazul în care cantitatea de combustibil alimentat sau cantitatea de combustibil rămasă în tancuri este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:1. sistemele de măsură aflate la bordul navei; sau
2. densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factura sau în BDN;
3. densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, după caz.

Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.1. **Metoda C: debitmetre pentru procesele de combustie aplicabile**

Această metodă se bazează pe debitele de combustibili măsurate la bord. Datele de la toate debitmetrele legate la sursele de emisii de CO2 relevante sunt combinate pentru a determina consumul de combustibil total într-o anumită perioadă.Perioada înseamnă timpul dintre două escale portuare sau timpul petrecut într-un port. În ceea ce privește combustibilul utilizat în cursul unei perioade, trebuie să se monitorizeze tipul de combustibil și conținutul de sulf al combustibilului.Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată debitmetrelor utilizate se specifică în planul de monitorizare.În cazul în care cantitatea de combustibil consumată este determinată ca unități de volum, exprimate în litri, societatea transformă cantitatea respectivă din volum în masă utilizând valorile densității reale. Societatea determină densitatea reală utilizând:1. sistemele de măsură aflate la bordul navei; sau

[**▼M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071)1. densitatea măsurată de către furnizorul de combustibil la alimentarea cu combustibil și înregistrată în factură sau în BDN; sau

[**▼M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071)1. densitatea măsurată în cadrul unei încercări realizate într-un laborator acreditat de încercare a combustibilului, după caz.

[**▼B**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32015R0757)Densitatea reală se exprimă în kg/l și se determină pentru temperatura aplicabilă, în cazul unei anumite măsurări. Dacă valorile densității reale nu sunt disponibile, se aplică un factor de densitate standard pentru tipul de combustibil în cauză după evaluarea de către verificator.1. **Metoda D: măsurarea directă a emisiilor de CO2**

Măsurările directe ale emisiilor de CO2 pot fi utilizate în cazul călătoriilor și pentru emisiile de CO2 generate în porturi aflate sub jurisdicția unui stat membru. CO2 emis include CO2 emis de motoarele principale, de motoarele auxiliare, de turbinele cu gaz, de cazane și de generatoarele de gaze inerte. În cazul navelor a căror raportare se bazează pe această metodă, consumul de combustibil se calculează utilizând emisiile de CO2 măsurate și factorul de emisii aplicabil combustibililor relevanți.Această metodă se bazează pe determinarea debitelor emisiilor de CO2 din coșurile de fum ale navelor prin multiplicarea concentrației de CO2 a gazului de evacuare cu debitul gazului de evacuare.Metodele de etalonare aplicate și incertitudinea asociată dispozitivelor utilizate se specifică în planul de monitorizare. |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *ANEXA II***Monitorizarea altor informații relevante**1. ***MONITORIZAREA PER CĂLĂTORIE (ARTICOLUL 9)***
2. În scopul monitorizării altor informații relevante per călătorie [articolul 9 alineatul (1)], societățile respectă următoarele reguli:
3. [**►M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071) pentru data și ora plecării de la dană și sosirii la dană se utilizează ora universală coordonată (UTC).**◄**Timpul petrecut pe mare se calculează pe baza informațiilor referitoare la portul de pornire și la portul de sosire și exclude ancorarea;
4. distanța parcursă poate fi atât distanța corespunzătoare celei mai directe rute între portul de pornire și portul de sosire, cât și distanța parcursă efectiv. În cazul în care se utilizează distanța celei mai directe rute între portul de pornire și cel de sosire, ar trebui luat în considerare factorul de corecție conservator, pentru a se garanta că distanța parcursă nu este subestimată în mod semnificativ. Planul de monitorizare specifică ce calcul este utilizat pentru distanță și, dacă este necesar, factorul de corecție folosit. [**►M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071) Distanța parcursă se calculează de la dana portului de plecare la dana portului de sosire și se exprimă în mile marine; **◄**
5. transportul efectuat se determină prin înmulțirea cantității de marfă transportate cu distanța parcursă;
6. în cazul navelor de pasageri, în scopul exprimării încărcăturii transportate se utilizează numărul pasagerilor. În cazul tuturor celorlalte categorii de nave, cantitatea de marfă transportată se exprimă fie în tone metrice, fie în metri cubi standard de marfă, după caz;
7. [**►M1**](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/AUTO/?uri=celex:32016R2071)pentru navele ro-ro, mărfurile transportate se definesc ca fiind masa încărcăturii la bord, determinată ca masa efectivă sau ca număr de unități de încărcare (camioane, autoturisme etc.) sau metri liniari ocupați înmulțiți cu valori implicite pentru greutatea lor. **◄**

În sensul prezentului regulament, „navă ro-ro” înseamnă o navă proiectată pentru transportul de unități de transport de marfă roll-on-roll-off sau cu spații destinate transportului de marfă roll-on-roll-off;1. pentru navele container, marfa transportată se definește ca fiind greutatea totală în tone metrice a mărfurilor sau, în lipsa acesteia, drept cantitatea de unități echivalente cu douăzeci de picioare (*Twenty-foot Equivalent Units* – TEU) înmulțită cu valori implicite pentru greutatea acestora. În cazul în care mărfurile transportate de o navă container sunt definite în conformitate cu orientările OMI aplicabile sau prin intermediul instrumentelor existente în temeiul Convenției privind siguranța vieții pe mare (Convenția SOLAS), această definiție se consideră conformă cu prezentul regulament.

În sensul prezentului regulament, „navă container” înseamnă o navă concepută exclusiv pentru transportul de containere în cale și pe punte;1. calculul mărfii transportate pentru alte categorii de nave decât cele de pasageri, nave ro-ro și nave container permite să se ia în calcul, după caz, greutatea și volumul mărfurilor transportate și numărul de pasageri transportați. Aceste categorii includ, printre altele, petrolierele, vrachierele, navele de transport general de mărfuri, navele container frigorifice, transportatoarele de vehicule și transportatoarele combinate.
2. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru aplicarea punctului 1 litera (g), Comisia adoptă, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, reguli tehnice care precizează parametrii aplicabili fiecăreia dintre celelalte categorii de nave menționate la litera respectivă.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă de către Comisie până cel târziu la 31 decembrie 2016, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).Prin intermediul actelor de punere în aplicare, Comisia poate revizui, după caz, parametrii aplicabili menționați la punctul 1 litera (g). După caz, Comisia revizuiește, de asemenea, acești parametri pentru a ține seama de modificările aduse prezentei anexe în temeiul articolului 5 alineatul (2). Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 24 alineatul (2).1. În vederea respectării regulilor menționate la punctele 1 și 2, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață.
2. ***MONITORIZAREA PER AN (ARTICOLUL 10)***

În scopul monitorizării altor informații relevante per an, societățile respectă următoarele reguli:Valorile care urmează a fi monitorizate în temeiul articolului 10 trebuie determinate prin agregarea datelor per călătorie aferente.Eficiența energetică medie se monitorizează cu ajutorul a cel puțin patru indicatori: consumul de combustibil per distanță, consumul de combustibil per transport efectuat, emisiile de CO2 per distanță și emisiile de CO2 per transport efectuat, indicatori care trebuie calculați după cum urmează:consumul de combustibil per distanță = consumul total anual de combustibil/distanța totală parcursăconsumul de combustibil per transport efectuat = consumul total anual de combustibil/transportul total efectuatemisiile de CO2 per distanță = emisiile de CO2 totale anuale/distanța totală parcursăemisiile de CO2 per transport efectuat = emisiile de CO2 totale anuale/transportul total efectuat.În vederea respectării acestor reguli, societățile pot alege să includă și informații specifice referitoare la clasa de gheață a navei și la navigarea prin gheață, precum și alte informații legate de consumul de combustibil și de CO2 emis, diferențiind pe baza altor criterii definite în planul de monitorizare. |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |
| *ANEXA III***Elemente care trebuie luate în considerare pentru actele delegate prevăzute la articolele 15 și 16**1. ***PROCEDURI DE VERIFICARE***
2. competențele verificatorilor;
3. documente pe care societățile trebuie să le furnizeze verificatorilor;
4. evaluarea riscurilor care trebuie efectuată de verificatori;
5. evaluarea conformității planului de monitorizare;
6. verificarea raportului privind emisiile;
7. nivelul de materialitate;
8. asigurarea rezonabilă a verificatorilor;
9. inexactități și neregularități;
10. conținutul raportului de verificare;
11. recomandări pentru îmbunătățiri;
12. comunicarea între societăți, verificatori și Comisie.
13. ***ACREDITAREA VERIFICATORILOR***
14. modul în care se poate solicita acreditarea pentru activitățile de transport maritim;
15. modul în care organismele naționale de acreditare vor evalua verificatorii pentru a emite un certificat de acreditare;
16. modul în care organismele naționale de acreditare vor efectua supravegherea pentru a confirma menținerea acreditării;
17. cerințe pentru organismele naționale de acreditare pentru a fi competente să emită acreditarea verificatorilor pentru activități de transport maritim, inclusiv trimiteri la standarde armonizate.
 |  | Incompatibil |  | Prevederile vor fi transpuse în Regulamentul privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de dioxid de carbon generate de transportul maritim. | Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării RegionaleMinisterul Mediului |