

## TRANSPORTUL MARITIM: ABORDARE STRATEGICĂ

Dispozițiile UE privind transportul maritim vizează în principal aplicarea principiului liberei circulații a serviciilor și asigurarea aplicării corecte a normelor în materie de concurență, asigurând, în același timp, un înalt nivel de siguranță, condiții bune de muncă și standarde de mediu.

### TEMEI JURIDIC ȘI OBIECTIVE

Temeiul juridic este articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE), completat prin dispozițiile generale ale tratatului privind concurența și libertatea de a presta servicii (a se vedea fișa descriptivă [2.1.4](#)). Obiectivul este de a se aplica în sectorul transportului maritim al Uniunii principiul libertății de a presta servicii, precum și de a se asigura respectarea normelor în materie de concurență. Transportul maritim este, de asemenea, un element fundamental al politicii maritime integrate (PMI) (a se vedea fișa descriptivă [3.3.8](#)). Politica Uniunii privind securitatea maritimă este tratată într-un capitol separat (a se vedea fișa descriptivă [3.4.11](#)).

### REZULTATE

#### A. Abordare generală

În 1985, transportul maritim a făcut obiectul unui memorandum al Comisiei intitulat „Către o politică a transporturilor – transporturile maritime” și în 1996 al unei comunicări intitulate „Către o nouă strategie a transportului maritim”. Cartea verde a Comisiei privind porturile și infrastructurile maritime ([COM\(1997\)0678](#)) cuprindea o analiză a sectorului și acorda o atenție specială problemelor legate de taxele portuare și organizarea pieței, inclusiv integrarea porturilor în rețelele transeuropene de transport (TEN-T).

În ianuarie 2009, Comisia a publicat o comunicare privind obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim până în 2018 ([COM\(2009\)0008](#)), care a identificat o gamă largă de provocări în ceea ce privește concurența globală, resursele umane, deșeurile și emisiile, transportul maritim pe distanțe scurte, cercetarea și inovarea.

#### B. Accesul pe piață

Primul pachet legislativ din domeniul maritim provine din 22 decembrie 1986 și este constituit din următoarele regulamente: [Regulamentul \(CEE\) nr. 4055/86](#), care urmărea să elimine restricțiile aplicabile armatorilor din Uniune, [Regulamentul \(CEE\) nr. 4057/86](#), care s-a ocupat de practicile tarifare neloiale în transportul maritim, și [Regulamentul \(CEE\) nr. 4056/86](#), care a permis Comunității să combată măsurile „protecționiste” ale țărilor terțe.

Consiliul a adoptat, în 1992, un al doilea pachet maritim de măsuri pentru liberalizarea treptată a cabotajului național, adică pentru accesul transportatorilor nerezidenți într-un anumit stat membru la piața transportului maritim dintre porturile aceluși stat membru, în special [Regulamentul \(CEE\) nr. 3577/92](#) din 7 decembrie 1992.

### C. Norme de concurență

[Regulamentul \(CEE\) nr. 4056/86](#) a fost abrogat prin [Regulamentul \(CE\) nr. 1419/2006](#), prin care a fost extins domeniul de aplicare pentru a include cabotajul și serviciile tramp internaționale.

La 1 iulie 2008, Comisia a adoptat o serie de orientări privind aplicarea la serviciile de transport maritim a articolului 81 din Tratatului de instituire a Comunității Europene (înlocuit mai apoi de articolul 101 din TFUE). În domeniul ajutoarelor de stat, Comisia a adoptat deja în 1997 un cadru juridic care permite statelor membre să pună în aplicare sisteme de ajutor de stat în sectorul maritim. În 2004, Comisia a confirmat acest cadru sub forma unor orientări revizuite [[Comunicarea Comisiei C\(2004\)0043](#)].

Deschiderea către concurență a serviciilor portuare rămâne însă un proces în desfășurare. În februarie 2001, Comisia a prezentat o comunicare privind îmbunătățirea calității serviciilor în porturile maritime, însoțită de o propunere de directivă privind accesul la piața serviciilor portuare („primul pachet de servicii portuare”) ([COM\(2001\)0035](#)). Cu toate acestea, propunerea a fost respinsă de Parlament la 20 noiembrie 2003. O propunere revizuită a Comisiei prezentată la 13 octombrie 2004 ([COM\(2004\)0654](#)) a fost, de asemenea, respinsă. La 23 mai 2013, Comisia a prezentat un nou pachet de măsuri privind liberalizarea serviciilor portuare: o comunicare intitulată „Porturile: un motor al creșterii economice” ([COM\(2013\)0295](#)) și o propunere de regulament de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor ([COM\(2013\)0296](#)). Această nouă strategie a UE s-a înscris în cadrul orientărilor TEN-T revizuite (a se vedea fișa descriptivă [3.5.1](#)) și a acoperit 319 porturi maritime majore.

La 15 februarie 2017 s-a adoptat [Regulamentul \(UE\) 2017/352](#) al Parlamentului European și al Consiliului. Regulamentul definește condițiile care reglementează aplicarea libertății de a furniza servicii portuare, de exemplu tipul de cerințe minime care pot fi impuse pentru a asigura siguranța sau pentru scopuri ambientale și circumstanțele în care numărul de operatori poate fi limitat. El introduce norme comune privind transparența finanțării publice și a perceperii de taxe de utilizare a infrastructurii portuare și a serviciilor portuare, în special garantând consultarea utilizatorilor portuari. Regulamentul introduce, în fiecare stat membru, un nou mecanism pentru tratarea plângerilor și litigiilor între părțile interesate din domeniul portuar. În cele din urmă, regulamentul prevede ca toți furnizorii de servicii portuare să asigure formarea adecvată a angajaților.

### D. Condițiile de muncă

Mai multe directive sunt relevante pentru condițiile de muncă. [Directiva 1999/63/CE](#) din 21 iunie 1999 reglementează timpul de lucru al navigatorilor la bordul navelor care arborează pavilionul unui stat membru al Uniunii, în timp ce [Directiva 1999/95/CE](#) din 13 decembrie 1999 privește aplicarea dispozițiilor respective la navele din țări terțe care fac escală în porturile Comunității. La 23 februarie 2006, Organizația Internațională a Muncii a adoptat Convenția privind munca din domeniul maritim (MLC), creând astfel un instrument unic și autonom, care cuprinde toate normele actuale privind munca în domeniul maritim: dreptul navigatorilor la un loc de muncă sigur și lipsit de pericole, conform cu normele de siguranță în vigoare; condiții de angajare și de trai adecvate; protecția sănătății; îngrijire medicală și protecție

socială. [Directiva 2009/13/CE](#) de modificare a [Directivei 1999/63/CE](#) pune în aplicare acordul MLC.

[Directiva 2012/35/UE](#) din 21 noiembrie 2012 de modificare a [Directivei 2008/106/CE](#) privind nivelul minim de formare a navigatorilor stipulează că formarea și atestarea navigatorilor este reglementată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) prin Convenția internațională privind standardele de pregătire a navigatorilor, brevetare/ atestare și efectuare a serviciului de cart („Convenția STCW”). Aceasta a fost adoptată în 1978 și a intrat în vigoare în 1984, dar a fost modificată în mod semnificativ în 1995 și din nou în 2010. [Directiva \(UE\) 2019/1159](#) din 20 iunie 2019 de modificare a Directivei 2008/106/CE privind nivelul minim de formare a navigatorilor și de abrogare a Directivei 2005/45/CE privind recunoașterea reciprocă a brevetelor navigatorilor eliberate de statele membre a aliniat normele UE la Convenția STCW actualizată. Acesta a clarificat, de asemenea, ce brevete trebuie să fie recunoscute reciproc pentru a permite navigatorilor certificați de o țară a UE să lucreze la bordul navelor care arborează pavilionul unei alte țări a UE. Directiva a intrat în vigoare la 2 august 2019, iar statele membre au trebuit să își adapteze normele naționale în consecință până la 2 august 2021.

[Directiva 2013/38/UE](#) din 12 august 2013 de modificare a [Directivei 2009/16/CE](#) privind controlul statului portului aliniază textul și mai mult la MLC din 2006 menționată anterior. Directiva modificată face referire și la: (i) Convenția internațională privind controlul sistemelor antivegetative dăunătoare utilizate la nave (Convenția AFS, 2001); și la (ii) Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru prejudicii provocate de poluarea cu hidrocarburi de consum de la navele maritime (2001). La 1 iunie 2023, Comisia a adoptat o [propunere de directivă](#) de modificare a Directivei 2009/16/CE privind controlul statului portului, care face parte dintr-un pachet ce urmărește modernizarea normelor UE privind siguranța maritimă și vizează actualizarea legislației UE și alinierea ei la normele și procedurile internaționale stabilite de OMI, de Organizația Internațională a Muncii sau de Memorandumul de înțelegere de la Paris privind controlul statului portului. De asemenea, actualizează modul în care navele de inspectat sunt identificate și va acorda o mai mare importanță performanței și deficiențelor legate de mediu ale navelor atunci când se stabilește profilul lor de risc. Și domeniul de aplicare al directivei este modificat, astfel încât navele de pescuit cu o lungime de peste 24 de metri să poată fi inspectate în cadrul controlului statului portului de către statele membre care doresc să efectueze aceste inspecții. Parlamentul și Consiliul au ajuns la un [acord provizoriu](#) la 27 februarie 2024, care a fost confirmat de Comisia pentru transport și turism la 20 martie 2024 și, ulterior, în [plen](#) la 10 aprilie 2024. Adoptarea finală va avea loc în urma revizuirii de către experții juriști-lingviști în cadrul procedurii de rectificare în noua legislatură.

[Directiva 2013/54/UE](#) din 20 noiembrie 2013 privind anumite responsabilități ale statului de pavilion referitoare la respectarea și asigurarea aplicării Convenției privind munca în domeniul maritim a transpus acordul încheiat între Asociația Armatorilor din Comunitatea Europeană și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi în legătură cu MLC din 2006.

În cele din urmă, [Directiva \(UE\) 2015/1794](#) din 6 octombrie 2015 a modificat textul a cinci directive ([2008/94/CE](#), [2009/38/CE](#), [2002/14/CE](#), [98/59/CE](#) și [2001/23/CE](#)) privind comitetele de întreprindere, concedierile colective, transferul de întreprinderi,

insolvența angajatorului, precum și informarea și consultarea lucrătorilor, astfel încât navigatorii să intre în domeniul de aplicare al tuturor acestor directive în toate statele membre.

#### E. Standardele de mediu aplicabile transportului maritim

În ultimii ani, au fost adoptate numeroase măsuri referitoare la protejarea mediului marin. Ele includ, în special:

- [Directiva 2000/59/CE](#) din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură, prin care se declară obligatorie preluarea hidrocarburilor, a amestecurilor de hidrocarburi, a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură în porturile Uniunii Europene și se furnizează mecanismul de monitorizare necesar pentru a asigura punerea în execuție a acestor dispoziții. Aceste norme au fost actualizate prin [Directiva \(UE\) 2019/883](#) din 17 aprilie 2019 privind instalațiile portuare de preluare pentru predarea deșeurilor provenite de la nave, care urmărește o mai bună protecție a mediului marin prin reducerea deversărilor de deșeuri în mare;
- [Regulamentul \(CE\) nr. 782/2003](#) din 14 aprilie 2003 privind interzicerea compușilor organostanici pe nave. Înainte de intrarea în vigoare a regulamentului respectiv, acești compuși erau utilizați în special ca vopsele antivegetative, pentru a preveni creșterea organismelor pe coca navelor, dar aduceau daune grave mediului. Acest regulament pune în aplicare Convenția AFS, adoptată de OMI la 5 octombrie 2001;
- [Directiva 2005/35/CE](#) din 7 septembrie 2005 privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare. Ea conține definiții precise ale infracțiunilor și prevede sancțiuni efective, proporționale și disuasive în caz de încălcare a normelor, care pot cuprinde sancțiuni penale sau administrative. A fost modificată de [Directiva 2009/123/CE](#) din 21 octombrie 2009, astfel încât persoanele responsabile pentru deversări de substanțe poluante să facă obiectul unor sancțiuni corespunzătoare, inclusiv de natură penală (chiar și în cazurile mai puțin grave). În ianuarie 2022, Comisia a adoptat un [regulament de punere în aplicare](#) pentru a impune statelor membre ale UE să monitorizeze cantitatea de deșeuri care sunt colectate în mod neintenționat de navele de pescuit și de plasele de pescuit și care sunt transportate în porturile lor și să raporteze aceste date Comisiei. La 1 iunie 2023, Comisia a adoptat o propunere de modificare a Directivei 2005/35/CE ([COM\(2023\)0273](#)) pentru a include noi tipuri de deversări ilegale de către nave în mare, reflectând modificările recente la nivel internațional (Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave, MARPOL 73/78). Parlamentul și Consiliul au ajuns la un [acord provizoriu](#) la 15 februarie 2024, care a fost confirmat de Comisia pentru transport și turism în martie 2024 și, ulterior, în [plen](#) la 10 aprilie 2024. Adoptarea finală va avea loc în urma revizuirii de către experții juriști-lingviști în cadrul procedurii de rectificare în noua legislatură.
- [Directiva 2012/33/UE](#) din 21 noiembrie 2012 („Directiva privind conținutul de sulf”), acum [Directiva \(UE\) 2016/802](#), a interzis ca navele de transport de mărfuri care navighează în zonele maritime ale statelor membre să mai utilizeze

combustibili cu un conținut de sulf de peste 0,1 % din masă după 1 ianuarie 2015. Aceste ape sunt clasificate drept zone de control al emisiilor de sulf în conformitate cu anexa VI la Convenția internațională pentru prevenirea poluării de către nave (Convenția MARPOL). A se vedea, de asemenea, Directiva 2016/802/UE din 11 mai 2016 privind reducerea conținutului de sulf din anumiți combustibili lichizi.

La 14 iulie 2021, Comisia a adoptat un pachet de propuneri (cunoscut drept pachetul „Pregătiți pentru 55”) în contextul Pactului verde european, pentru ca politicile UE privind clima, energia, utilizarea terenurilor, transporturile și impozitarea să se înscrie în eforturile de reducere a emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990. Unele dintre propuneri acoperă integral sau parțial transportul maritim, inclusiv:

- o [propunere de includere pentru prima dată a emisiilor generate de transportul maritim](#) în schema UE de comercializare a certificatelor de emisii. Plenul Parlamentului a aprobat noile norme și actele finale [[Directiva \(UE\) 2023/959](#) și [Regulamentul \(UE\) 2023/957](#)] au fost adoptate în mai 2023;
- o [propunere de revizuire a Regulamentului privind infrastructura pentru combustibili alternativi](#) (AFIR), care prevede, în special, ca navele să aibă acces la energie electrică curată în porturile majore. Plenul Parlamentului a aprobat noile norme, iar [actul final](#) [Regulamentul (UE) 2023/1804] a fost adoptat la 13 septembrie 2023;
- o [propunere privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim](#) (inițiativa FuelEU în domeniul maritim) și de modificare a Directivei 2009/16/CE. Plenul Parlamentului a aprobat noile norme în iulie 2023. Actul final [[Regulamentul \(UE\) 2023/1805](#)] a fost adoptat la 13 septembrie 2023; Revizuirea include măsuri pentru a se asigura că intensitatea gazelor cu efect de seră generate de combustibilii utilizați de sectorul transportului maritim va scădea treptat în timp, cu 2 % în 2025, până la 80 % până în 2050.

#### F. Reacția la criza de COVID-19

În urma epidemiei de COVID-19, au fost adoptate mai multe măsuri pentru a răspunde dificultăților întâmpinate de sectorul maritim:

- La 8 aprilie 2020, [Orientările Comisiei privind protecția sănătății, repatrierea și formalitățile de călătorie pentru navigatori, pasageri și alte persoane aflate la bordul navelor](#), care invitau statele membre să creeze o rețea de porturi pentru schimburi rapide de echipaje;
- [Regulamentul \(UE\) 2020/698](#) din 25 mai 2020 de stabilire a unor măsuri specifice și temporare, în contextul epidemiei de COVID-19, privind reînnoirea sau prelungirea anumitor certificate, licențe, permise și autorizații, precum și amânarea anumitor controale și formări periodice în anumite domenii ale legislației din sectorul transporturilor. Având în vedere situația sanitară, acest regulament a fost modificat din nou în februarie 2021 [[Regulamentul \(UE\) 2021/267](#)].

- [Regulamentul \(UE\) 2020/697](#) din 25 mai 2020 de modificare a [Regulamentului \(UE\) 2017/352](#), pentru a permite organului de administrare al portului sau autorității competente să ofere flexibilitate în ceea ce privește perceperea taxei de utilizare a infrastructurii portuare în contextul epidemiei de COVID-19.

Pentru a face față riscului de recesiune economică gravă, Comisia a publicat un [cadru temporar pentru măsurile de ajutor de stat](#), care permite țărilor UE să ofere asistență întreprinderilor, pe lângă posibilitățile disponibile în temeiul normelor actuale privind ajutoarele de stat.

#### G. Pachetul privind siguranța maritimă

La 1 iunie 2023, Comisia a publicat o comunicare intitulată „[Siguranța maritimă: principiu esențial al unui transport maritim curat și modern](#)”. Aceasta a fost însoțită de propuneri de revizuire a cinci acte legislative relevante pentru a moderniza normele UE privind siguranța maritimă și pentru a preveni poluarea apei de către nave:

- Directiva 2009/21/CE privind respectarea obligațiilor statelor de pavilion. Prezenta propunere stabilește o serie de măsuri care implică Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA) și autoritățile naționale, care vor consolida cooperarea și standardele în materie de control al siguranței și al mediului.
- Directiva 2009/16/CE privind controlul statului portului. Prezenta propunere urmărește să actualizeze legislația actuală pentru a acoperi norme internaționale suplimentare și să revizuiască modul în care navele sunt vizate pentru inspecție, pentru a reflecta noile cerințe.
- Directiva 2009/18/CE privind investigarea accidentelor de transport maritim. Aceasta propune extinderea domeniului de aplicare pentru a include navele de pescuit mai mici și pentru a promova digitalizarea investigării accidentelor maritime, inclusiv utilizarea certificatelor electronice.
- Directiva 2005/35/CE privind poluarea cauzată de nave și introducerea unor sancțiuni în caz de încălcare. [Propunerea Comisiei](#) urmărește să prevină orice tip de deversări ilegale în mările europene prin alinierea normelor UE la reglementările internaționale și prin extinderea domeniului de aplicare pentru a acoperi o gamă mai largă de substanțe poluante, precum și prin stabilirea unui cadru juridic consolidat pentru sancțiuni și aplicarea acestora. [Propunerea](#) urmărește, de asemenea, să optimizeze CleanSeaNet (baza de date a EMSA), ceea ce va duce la punerea în aplicare în timp util și la cooperarea între statele membre. Proiectul de raport al Comisiei pentru transport și turism a Parlamentului se află în așteptarea unei decizii a comisiei.
- Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă. Propunerea actualizează mandatul EMSA pentru a reflecta mai bine rolul din ce în ce mai important al Agenției în multe domenii ale transportului maritim, inclusiv siguranța, prevenirea poluării și protecția mediului, acțiunile climatice, securitatea, supravegherea și gestionarea crizelor, inclusiv noile sarcini în materie de siguranță și durabilitate care decurg din acest pachet legislativ.

Negocierile interinstituționale privind cele patru directive s-au încheiat în februarie 2024, iar textele convenite au fost confirmate de Comisia pentru transport

și turism în martie 2024 și în plen în aprilie 2024. Adoptarea finală va avea loc în urma revizuirii de către experții juriști-lingviști în cadrul procedurii de rectificare în noua legislatură. În ceea ce privește Regulamentul EMSA, Parlamentul și-a încheiat prima lectură în martie 2024 și va continua negocierile interinstituționale în noua legislatură.

## ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN

În [rezoluția sa din 5 mai 2010 privind obiectivele strategice și recomandările pentru politica UE în domeniul transportului maritim](#) până în 2018, Parlamentul European a sprijinit, în principiu, abordarea Comisiei. A solicitat, totodată, să se ia măsuri suplimentare împotriva abuzurilor de pavilioane de complezență, să se prezinte noi norme privind ajutoarele de stat, precum și orientări pentru porturi, să se țină mai bine seama de transportul maritim în cadrul TEN-T (în special prin intermediul autostrăzilor maritime), să se îmbunătățească sustenabilitatea transporturilor maritime prin reducerea emisiilor navelor și să se elaboreze o politică europeană de transport maritim în cadrul spațiului maritim comun.

La 15 decembrie 2011, Parlamentul a adoptat o rezoluție intitulată „[Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor](#)” ca răspuns la Cartea albă a Comisiei din 2011 cu același titlu. În ceea ce privește transportul maritim, Parlamentul a solicitat următoarele:

- să se prezinte până în 2013 o propunere referitoare la așa-numita „centură albastră” (a se vedea [COM\(2013\)0510](#) din 8 iulie 2013);
- să se introducă o politică europeană pentru transportul maritim pe distanțe scurte și medii;
- să se aloce cel puțin 15 % din fondurile TEN-T pentru proiecte de îmbunătățire a conexiunilor sustenabile și multimodale dintre porturile maritime, porturile fluviale și platformele multimodale.

La 2 iulie 2013, Parlamentul a elaborat o rezoluție intitulată „[Creșterea albastră: consolidarea creșterii durabile în sectoarele de transport marin, maritim și de turism ale UE](#)”, în care s-a prezentat foaia de parcurs a Parlamentului privind progresele ulterioare și prin care s-a încercat revitalizarea PMI. Parlamentul a recomandat să se creeze sisteme de amenajare a spațiului maritim, să se modernizeze infrastructura și să se deschidă accesul la formare profesională. Este important că Parlamentul a reafirmat rolul esențial al competențelor marine și al ocupării forței de muncă, cercetării și inovării în domeniu, precum și al contribuției UE la transportul maritim și la industria construcțiilor navale.

La 28 aprilie 2015, Parlamentul European a adoptat o rezoluție legislativă care aprobă fără modificări poziția Consiliului în primă lectură în vederea adoptării [Regulamentului \(UE\) 2015/757](#) 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](#).

La 22 noiembrie 2016, Parlamentul a adoptat o [rezoluție referitoare la valorificarea potențialului prezentat de transportul naval de pasageri](#). Scopul său era de a încuraja utilizarea capacității excedentare disponibile atât în ceea ce privește infrastructura,

cât și în cazul navelor din transportul maritim de coastă (pe distanțe scurte), al feriboturilor interioare și maritime, al mobilității urbane și periferice, al croazierelor și al turismului.

În 2020, Parlamentul a adoptat o [rezoluție referitoare la Pactul verde european](#). Acesta a invitat Comisia să renunțe la păcura grea în transportul maritim, să investească în cercetarea în domeniul noilor tehnologii pentru decarbonizarea industriei navale și să pregătească terenul pentru dezvoltarea de nave cu emisii zero.

La 27 aprilie 2021, Parlamentul a adoptat [o rezoluție referitoare la măsurile tehnice și operaționale pentru un transport maritim mai eficient și mai curat](#), în care a reamintit în special că sectorul maritim ar trebui să contribuie la eforturile Uniunii de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, asigurând în același timp competitivitatea sectorului. Totodată, a subliniat necesitatea de a aborda eficace emisiile generate de combustibilii navelor și de a elimina treptat utilizarea păcurii grele în transportul maritim și a invitat Comisia să elaboreze proiecte care să vizeze decarbonizarea transportului maritim și reducerea emisiilor poluante.

În ceea ce privește regulamentele AFIR și FuelEU în domeniul maritim, care au fost recent încheiate, Parlamentul a reușit să consolideze în mod considerabil cerințele și să crească nivelul de ambiție, și anume în ceea ce privește furnizarea de infrastructură pentru combustibili alternativi, limitele intensității gazelor cu efect de seră generate de energia utilizată la bord, utilizarea combustibililor din surse regenerabile de origine nebiologică și obligația de a se conecta la alimentarea cu energie electrică de la mal.

În martie și aprilie 2024, Parlamentul a încheiat oficial negocierile interinstituționale cu privire la patru propuneri care fac parte din pachetul privind [siguranța maritimă](#), care vizează consolidarea standardelor de siguranță maritimă ale UE și reducerea impactului activităților de transport maritim asupra mediului.

Pentru mai multe informații pe această temă, vă rugăm să consultați [site-ul Comisiei pentru transport și turism](#).

Ariane Debyser / Olena Kuzhym  
05/2024