



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

---

*Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните*

---

**2013/0224(COD)**

8.11.2013

**\*\*\*I**

## **ПРОЕКТОДОКЛАД**

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и верификацията на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Комисия по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

Докладчик: Теодорос Скилакакис

### ***Легенда на използваните знаци***

- \* Процедура на консултация
- \*\*\* Процедура на одобрение
- \*\*\*I Обикновена законодателна процедура (първо четене)
- \*\*\*II Обикновена законодателна процедура (второ четене)
- \*\*\*III Обикновена законодателна процедура (трето четене)

(Посочената процедура се базира на правното основание, предложено в проекта на акт.)

### ***Изменения към проект на акт***

#### **Изменения в две колони, внесени от Парламента**

Заличаванията се обозначават с *получер курсив* в лявата колона. Заместванията се обозначават с *получер курсив* в двете колони. Новият текст се обозначава с *получер курсив* в дясната колона.

В първия и втория ред на анетката на всяко изменение се посочва съответната част от текста в разглеждания проект на акт. Ако изменението се отнася до съществуващ акт, който проектът на акт има за цел да измени, анетката съдържа и трети и четвърти ред, където се посочват съответно съществуващият акт и съответната разпоредба от него.

#### **Изменения, внесени от Парламента под формата на консолидиран текст**

Новите части от текста се посочват с *получер курсив*. Заличените части от текста се посочват със символа ■ или се зачеркват. Заместванията се обозначават, като се посочва с *получер курсив* новият текст и се заличава или зачерква заместваният текст.

По изключение не се отбелязват измененията с чисто техническо естество, които се нанасят от службите с оглед изготвянето на окончателния текст.

## СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ .5	
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ .....	42



## ПРОЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и верификацията на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (СОМ(2013)0480 – С7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

*Европейският парламент,*

- като взе предвид предложението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета (СОМ(2013)0480),
  - като взе предвид член 294, параграф 2 и член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз, съгласно които Комисията е внесла предложението (С7-0201/2013),
  - като взе предвид член 294, параграф 3 от Договора за функционирането на ЕС,
  - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет от ...<sup>1</sup>,
  - като взе предвид становището на Комитета на регионите от ...<sup>2</sup>,
  - като взе предвид член 55 от своя правилник,
  - като взе предвид доклада на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните, както и становищата на комисията по промишленост, изследвания и енергетика и комисията по транспорт и туризъм (А7-0000/2013),
1. приема изложената по-долу позиция на първо четене;
  2. изисква от Комисията да се отнесе до него отново, в случай че възнамерява да внесе съществени промени в своето предложение или да го замени с друг текст;
  3. възлага на своя председател да предаде позицията на Парламента съответно на Съвета и на Комисията, както и на националните парламенти.

---

<sup>1</sup> ОВ С ... /Все още непубликувано в Официален вестник.

<sup>2</sup> ОВ С ... /Все още непубликувано в Официален вестник.

## Изменение 1

### Предложение за регламент Заглавие 1

*Текст, предложен от Комисията*

Предложение за  
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ  
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
относно мониторинга, докладването и  
верификацията на емисиите на  
**въглероден диоксид** от морския  
транспорт и за изменение на Регламент  
(ЕС) № 525/2013  
(текст от значение за ЕИП)

*Изменение*

Предложение за  
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ  
ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА  
относно мониторинга, докладването и  
верификацията на емисиите на  
**парникови газове** от морския транспорт  
и за изменение на Регламент (ЕС)  
№ 525/2013  
(текст от значение за ЕИП)

Or. en

## Изменение 2

### Предложение за регламент Съображение 1a (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(1a) Морският транспорт оказва влияние върху световния климат и качеството на въздуха вследствие на емисиите на CO<sub>2</sub> и други емисии, включително азотни окиси (NO<sub>x</sub>), серни окиси (SO<sub>x</sub>), метан (CH<sub>4</sub>), прахови частици и сажди.**

Or. en

### Изменение 3

#### Предложение за регламент Съображение 1б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(1б) С оглед на бързо развиващото се разбиране на науката за това въздействие, в контекста на настоящия регламент следва редовно да се извършва актуална оценка на несвързаното със СО въздействието на морския транспорт върху климата в световен мащаб. Въз основа на направените оценки и вземайки предвид резолюцията на Европейския парламент от 14 септември 2011 г. относно всеобхватен подход към емисии на газове, различни от СО<sub>2</sub>, Комисията следва да анализира последиците за политиките и мерките с цел намаляване на тези емисии.***

Or. en

### Изменение 4

#### Предложение за регламент Съображение 1в (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(1в) Комисията следва също така да предприеме действия по отношение на други дейности, които водят до емисии на парникови газове и замърсители на въздуха, които не са включени в настоящия регламент, а именно използването на хладилни агенти от рибарските лодки и емисиите от изпаряване при товарене и разтоварване на горива и стоки в насипно състояние (напр. летливи органични съединения,***

прахови частици).

Or. en

## Изменение 5

### Предложение за регламент Съображение 1г (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(1g) Бялата книга на Комисията „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“ от 2011 г. призовава за намаляване до 2050 г. на емисиите от морския транспорт с 40 % (50 %, ако е постижимо) в сравнение с нивата от 2005 г.*

Or. en

## Изменение 6

### Предложение за регламент Съображение 1д (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(1d) Резолюцията на Европейския парламент относно „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“ (2011/2096 (INI)) призовава за единно намаляване от 30 % в целия ЕС на емисиите на CO<sub>2</sub> и замърсителите в корабоплаването, за което следва да допринесат споразуменията в рамките на ММО относно проектния индекс на енергийна ефективност и корабните планове за управление на енергийната*



## Изменение 7

### Предложение за регламент Съображение 3

*Текст, предложен от Комисията*

(3) Съгласно данни на ММО, чрез използване на експлоатационни мерки и прилагане на съществуващи технологии е възможно да се постигне намаление на специфичното енергопотребление и на емисиите на CO<sub>2</sub> от корабите с **до 75 %**; значителна част от тези мерки могат да се считат за икономически изгодни, тъй като намалението на разходите за гориво осигурява откупуване на съответните експлоатационни или инвестиционни разходи.

*Изменение*

(3) Съгласно данни на ММО, чрез използване на експлоатационни мерки и прилагане на съществуващи технологии е възможно да се постигне намаление на специфичното енергопотребление и на емисиите на CO<sub>2</sub> от корабите с **25—75 %**; значителна част от тези мерки могат да се считат за икономически изгодни **и имащи възможност да предложат нетни ползи за сектора**, тъй като намалението на разходите за гориво осигурява откупуване на съответните експлоатационни или инвестиционни разходи.

Or. en

## Изменение 8

### Предложение за регламент Съображение 4

*Текст, предложен от Комисията*

(4) Най-добрият възможен вариант за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от корабоплаването на равнище ЕС остава въвеждането на система за мониторинг, докладване и верификация (МДВ) на емисиите на **CO<sub>2</sub>** на база данни за консумацията на гориво на корабите, като първа стъпка от поетапен подход за включване на емисиите от

*Изменение*

(4) Най-добрият възможен вариант за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от корабоплаването на равнище ЕС остава въвеждането на система за мониторинг, докладване и верификация (МДВ) на емисиите на **парникови газове** на база данни за консумацията на гориво на корабите, **с цел събирането на обобщени данни за тези емисии**

морския транспорт в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове.

като първа стъпка от поетапен подход за включване на емисиите от морския транспорт в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове.

Or. en

## Изменение 9

### Предложение за регламент Съображение 6

*Текст, предложен от Комисията*

(6) Резултатите от проведената консултация със заинтересовани страни и обсъжданията с международни партньори показват, че за включването на емисиите от морския транспорт в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове следва да се приложи поетапен подход, чиято първа стъпка да е въвеждането на надеждна система за МДВ на емисиите на **CO<sub>2</sub>** от морския транспорт, като **остойностяването на тези емисии** остане за следващ етап. Такъв подход би улеснил постигането на значителен напредък в международен план за договаряне на цели за намаление на емисиите на парникови газове, както и на по-нататъшни мерки за постигане на такива намаления при минимални разходи.

*Изменение*

(6) Резултатите от проведената консултация със заинтересовани страни и обсъжданията с международни партньори показват, че за включването на емисиите от морския транспорт в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове следва да се приложи поетапен подход, чиято първа стъпка да е въвеждането на надеждна система за МДВ на емисиите на **парникови газове** от морския транспорт, като **въвеждането на нови инструменти на политиката, а именно остойностяване на емисиите или облагането им**, остане за следващ етап. Такъв подход би улеснил постигането на значителен напредък в международен план за договаряне на цели за намаление на емисиите на парникови газове, както и на по-нататъшни мерки за постигане на такива намаления при минимални разходи.

Or. en

## Изменение 10

### Предложение за регламент Съображение 7

*Текст, предложен от Комисията*

(7) Очаква се въвеждането на европейска система за МДВ да доведе до 2030 г. до намаление на емисиите с **2 % в сравнение с обичайната практика, както и до намаление до 2030 г. на сумарните нетни разходи с до 1,2 милиарда евро**, тъй като тази система би допринесла за отстраняване на пазарните препятствия, по-специално на препятствията, свързани с липсата на информация за енергийната ефективност на корабите. Подобно намаление на транспортните разходи би улеснило международната търговия. Също така, наличието на надеждна система за МДВ представлява необходимо условие за въвеждането на всяка една пазарна мярка или стандарт за ефективност, независимо дали ще се прилага само в ЕС или глобално. Освен това, тази система би осигурила надеждни данни, необходими за точно задаване на цели за намаление на емисиите, както и за оценка на приноса на морския транспорт за постигането на нисковъглеродна икономика.

*Изменение*

(7) Очаква се въвеждането на европейска система за МДВ да доведе до 2030 г. до **определено** намаление на емисиите, тъй като тази система би допринесла за отстраняване на пазарните препятствия, по-специално на препятствията, свързани с липсата на информация за енергийната ефективност на корабите. Подобно намаление на транспортните разходи би улеснило международната търговия. Също така, наличието на надеждна система за МДВ представлява необходимо условие за въвеждането на всяка една пазарна мярка или стандарт за ефективност, независимо дали ще се прилага само в ЕС или глобално. Освен това, тази система би осигурила надеждни данни, необходими за точно задаване на цели за намаление на емисиите, както и за оценка на приноса на морския транспорт за постигането на нисковъглеродна икономика.

Or. en

## Изменение 11

### Предложение за регламент Съображение 8

*Текст, предложен от Комисията*

(8) Като подлежащи на мониторинг следва да се считат всички плавания в рамките на ЕС, всички входящи

*Изменение*

(8) Като подлежащи на мониторинг следва да се считат всички плавания в рамките на ЕС, всички входящи

плавания от последното посетено пристанище извън ЕС до първото посетено пристанище в ЕС и всички изходящи плавания от пристанище в ЕС до следващото посетено пристанище извън ЕС. Емисиите на **CO<sub>2</sub>** в пристанищата на ЕС, включително от кораби на котвена стоянка или движещи се в рамките на пристанището също следва да бъдат включени в отчитането, още повече че съществуват специфични мерки, даващи възможност за тяхното намаляване или избягване. Тези правила следва да се прилагат по недискриминационен начин за всички кораби, независимо под какъв флаг плават.

плавания от последното посетено пристанище извън ЕС до първото посетено пристанище в ЕС и всички изходящи плавания от пристанище в ЕС до следващото посетено пристанище извън ЕС. Емисиите на **парникови газове** в пристанищата на ЕС, включително от кораби на котвена стоянка или движещи се в рамките на пристанището също следва да бъдат включени в отчитането, още повече че съществуват специфични мерки, даващи възможност за тяхното намаляване или избягване. Тези правила следва да се прилагат по недискриминационен начин за всички кораби, независимо под какъв флаг плават.

Or. en

## Изменение 12

### Предложение за регламент Съображение 11

*Текст, предложен от Комисията*

(11) Европейската система за МДВ следва да обхваща също и друга имаща значение за климата информация, **която да дава възможност за определяне на ефективността на корабите или за** допълнителен анализ на факторите, причиняващи емисии. Подобен обхват дава също съгласуваност на европейската система за МДВ с международните инициативи за въвеждане на стандарти за ефективност на съществуващите кораби, включващи и експлоатационни мерки, и допринася за отстраняване на пазарните препятствия, свързани с липсата на информация.

*Изменение*

(11) Европейската система за МДВ следва да обхваща също и друга имаща значение за климата информация, **с цел** допълнителен анализ на факторите, причиняващи емисии. Подобен обхват дава също съгласуваност на европейската система за МДВ с международните инициативи за въвеждане на стандарти за ефективност на съществуващите кораби, включващи и експлоатационни мерки, и допринася за отстраняване на пазарните препятствия, свързани с липсата на информация.

Or. en

## Изменение 13

### Предложение за регламент Съображение 12

*Текст, предложен от Комисията*

(12) С оглед да **сведе до минимум административното натоварване на корабособствениците и операторите**, по-специално **по отношение на малките и средните предприятия, както и за да се оптимизира съотношението между разходите и ползите от системата за МДВ без това да попречи на целта да бъде обхванат преобладаващ дял от емисиите на парникови газове от морския транспорт**, следва **правилата за МДВ да се отнасят само за обектите с големи емисии. След подробен обективен анализ на размерите и емисиите на корабите, тръгващи от и пристигащи в пристанища на ЕС, бе избрана прагова стойност от 5000 бруто тона (БТ). Корабите с тонаж над 5000 БТ представляват около 55 % от броя на корабите, посещаващи пристанища в ЕС, и генерират около 90 % от съответните емисии. Тази недискриминационна прагова стойност би осигурила обхващане на най-релевантните пораждащи емисии кораби. Евентуална по-ниска прагова стойност би довела до по-голямо административно натоварване, а по-висока стойност би намалила обхвата на емисиите и по този начин би снизила ефективността на системата.**

*Изменение*

(12) С оглед да **се гарантира съгласуваност с действащото международно право**, по-специално с **приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)**, системата за МДВ следва да се **прилага за кораби с тонаж най-малко 400 БТ.**

Or. en

## Изменение 14

### Предложение за регламент Съображение 13

*Текст, предложен от Комисията*

**(13) С оглед на допълнително намаляване на административните дейности на корабособствениците и операторите, правилата за мониторинг следва да бъдат насочени към емисиите на CO<sub>2</sub>, тъй като това е най-значимият парников газ от морския транспорт, който участва с до 98 % в общите емисии на парникови газове в този сектор.**

*Изменение*

**заличава се**

Or. en

## Изменение 15

### Предложение за регламент Съображение 16

*Текст, предложен от Комисията*

**(16) На настоящия етап европейската система за МДВ следва да не включва други парникови газове, причиняващи изменение на климата, или други замърсители на въздуха, за да се избегне въвеждането на изисквания за инсталиране на измервателни апарати, които не са достатъчно надеждни и търговски достъпни, което би могло да попречи на прилагането на европейската система за МДВ.**

*Изменение*

**(16) Системата за МДВ дава възможност да се гарантира съгласувано регулиране на корабоплавателния сектор по отношение на други сектори, като за това е необходимо мониторингът на NO<sub>x</sub>, който също е посочен в приложение VI към MARPOL, да бъде включен в МДВ, като същевременно се избегне въвеждането на изисквания за инсталиране на измервателни апарати, които не са достатъчно надеждни и търговски достъпни.**

Or. en

## Изменение 16

### Предложение за регламент Съображение 16а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(16а) Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) включва задължителното прилагане на проектния индекс на енергийна ефективност (EEDI) за нови кораби, както и използването на корабни планове за управление на енергийната ефективност (SEEMP) за цялата световна флота.***

Or. en

## Изменение 17

### Предложение за регламент Съображение 17

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(17) С оглед да се сведе до минимум административното натоварване на корабособствениците и операторите, докладването и публикуването на докладваната информация следва да бъде организирано на годишна база. ***С ограничението публикуваната информация във връзка с емисиите, консумацията на гориво и ефективността да се състои само от средногодишни и агрегирани стойности се решават също и въпроси, имащи отношение към поверителността.*** Докладваните на Комисията данни следва да бъдат включвани в статистическата информация, доколкото тези данни са от значение за разработването, създаването и разпространението на европейска

(17) С оглед да се сведе до минимум административното натоварване на корабособствениците и операторите, докладването и публикуването на докладваната информация следва да бъде организирано на годишна база. Докладваните на Комисията данни следва да бъдат включвани в статистическата информация, доколкото тези данни са от значение за разработването, създаването и разпространението на европейска статистика в съответствие с Решение 2012/504/ЕС на Комисията от 17 септември 2012 г. относно Евростат.

## Изменение 18

### Предложение за регламент Съображение 25

*Текст, предложен от Комисията*

(25) С оглед да се използват най-добрите налични практики и научни данни, на Комисията следва да се делегират правомощия да приема актове в съответствие с член 290 от Договора по отношение на някои технически аспекти на мониторинга и докладването на корабните емисии на **CO<sub>2</sub>**, както и за допълнително уточняване на правилата за верификация на докладите за емисиите и за акредитиране на верификаторите. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване по подходящ начин на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.

*Изменение*

(25) С оглед да се използват най-добрите налични практики и научни данни, на Комисията следва да се делегират правомощия да приема актове в съответствие с член 290 от Договора по отношение на някои технически аспекти на мониторинга и докладването на корабните емисии на **парникови газове**, както и за допълнително уточняване на правилата за верификация на докладите за емисиите и за акредитиране на верификаторите. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване по подходящ начин на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.



## Изменение 19

### Предложение за регламент Съображение 27

*Текст, предложен от Комисията*

(27) Целта на предлаганото действие, а именно да се въведе мониторинг, докладване и верификация на корабните емисии на **CO<sub>2</sub>** като първа стъпка от поетапен подход за намаляване на тези емисии, не може да бъде постигната в достатъчна степен чрез индивидуални действия на държавите членки поради международния характер на морския транспорт и, следователно, като се имат предвид мащабът и ефектите на действието, може по-добре да бъде постигната на равнището на ЕС. ЕС може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

*Изменение*

(27) Целта на предлаганото действие, а именно да се въведе мониторинг, докладване и верификация на корабните емисии на **парникови газове** като първа стъпка от поетапен подход за намаляване на тези емисии **и да се постигнат целите, заложиени в Бялата книга на Комисията „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство“**, не може да бъде постигната в достатъчна степен чрез индивидуални действия на държавите членки поради международния характер на морския транспорт и, следователно, като се имат предвид мащабът и ефектите на действието, може по-добре да бъде постигната на равнището на ЕС. ЕС може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

Or. en

## Изменение 20

### Предложение за регламент Член 1

*Текст, предложен от Комисията*

В настоящия регламент са определени правилата за точно провеждане на мониторинг, докладване и верификация

*Изменение*

В настоящия регламент са определени правилата за точно провеждане на мониторинг, докладване и верификация

на емисиите на **въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>)** и на друга имаща значение за климата информация по отношение на корабите, които пристигат, намират се в или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава членка, с оглед да се насърчи намаляването на емисиите на **CO<sub>2</sub>** от морския транспорт по икономически изгоден начин.

на емисиите на **парникови газове** и на друга имаща значение за климата информация по отношение на корабите, които пристигат, намират се в или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава членка, с оглед да се насърчи намаляването на емисиите на **парникови газове** от морския транспорт по икономически изгоден начин.

Or. en

## Изменение 21

### Предложение за регламент Член 2 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Настоящият регламент се отнася за корабите с тонаж над **5000** бруто тона във връзка с техните емисии, отделени при плаванията им от последното предходно пристанище до пристанище под юрисдикцията на държава членка, както и от пристанище под юрисдикцията на държава членка до следващото посетено пристанище, а също и при плаванията между пристанища под юрисдикцията на държава членка.

*Изменение*

1. Настоящият регламент се отнася за корабите с тонаж над **400** бруто тона във връзка с техните емисии, отделени при плаванията им от последното предходно пристанище до пристанище под юрисдикцията на държава членка, както и от пристанище под юрисдикцията на държава членка до следващото посетено пристанище, а също и при плаванията между пристанища под юрисдикцията на държава членка.

Or. en

## Изменение 22

### Предложение за регламент Член 2 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Настоящият регламент не се отнася за военни кораби, спомагателни

*Изменение*

2. Настоящият регламент не се отнася за военни кораби, спомагателни

военноморски съдове, **риболовни или рибопреработващи кораби**, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства или кораби, използвани за нестопански цели.

военноморски съдове, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства или кораби, използвани за нестопански цели.

Or. en

## Изменение 23

### Предложение за регламент Член 3 – буква а)

*Текст, предложен от Комисията*

а) „емисии“ означава емисиите в атмосферата на CO<sub>2</sub> от корабите по член 2;

*Изменение*

а) „емисии“ означава емисиите в атмосферата на CO<sub>2</sub> **и NO<sub>x</sub>** от корабите по член 2;

Or. en

## Изменение 24

### Предложение за регламент Член 3 – буква б)

*Текст, предложен от Комисията*

б) „посетено пристанище“ означава пристанище, в което корабът спира да натовари или разтовари превозвани товари, или да качи или да бъде напуснат от пътници, с **изключения** на спиранията, имащи за цел единствено зареждане на гориво, попълване на запасите с прясна вода **и/или** смяна на екипаж;

*Изменение*

б) „посетено пристанище“ означава пристанище, в което корабът спира да натовари или разтовари превозвани товари, или да качи или да бъде напуснат от пътници, с **изключение** на спиранията, имащи за цел единствено зареждане на гориво, попълване на запасите с прясна вода, смяна на екипаж, **сух док, ремонт на кораба и спирания в пристанища при спешни случаи, проблеми или само с цел защита от неблагоприятни атмосферни условия**;

Or. en

## Изменение 25

### Предложение за регламент Член 3 – буква ж)

*Текст, предложен от Комисията*

ж) „друга имаща значение за климата информация“ означава информация във връзка с консумацията на горива, **изпълнената транспортна работа** и енергийната ефективност на корабите, която дава възможност да се анализират тенденциите на изменение на емисиите и да се разгледат работните показатели на корабите;

*Изменение*

ж) „друга имаща значение за климата информация“ означава информация във връзка с консумацията на горива и енергийната ефективност на корабите, която дава възможност да се анализират тенденциите на изменение на емисиите и да се разгледат работните показатели на корабите;

Or. en

## Изменение 26

### Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква й)

*Текст, предложен от Комисията*

й) „консервативен“ означава такъв набор от допускания, който осигурява да не се получи недооценяване на годишните емисии или надценяване на изминатите разстояния **или пренесените товари**;

*Изменение*

й) „консервативен“ означава такъв набор от допускания, който осигурява да не се получи недооценяване на годишните емисии или надценяване на изминатите разстояния;

Or. en

## Изменение 27

### Предложение за регламент Член 3 – буква к)

*Текст, предложен от Комисията*

к) „**тонове CO<sub>2</sub>**“ означава метрични тонове CO<sub>2</sub>;

*Изменение*

*заличава се*

Or. en

## Изменение 28

### Предложение за регламент Член 3 – буква ла) (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*ла) „закотвени кораби“ означава кораби, които са стабилно акостирали или закотвени в пристанище на Общността по време на товарене, разтоварване или нощуване, включително времето, прекарано извън карго операциите;*

*Изменение*

Or. en

## Изменение 29

### Предложение за регламент Член 4 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Дружествата трябва да провеждат съответен мониторинг и да докладват за всеки кораб количеството и вида на горивото, консумирано през **съответната календарна година** във **всяко пристанище** под юрисдикцията на държава членка и при **всяко плаване** от или до пристанище под юрисдикцията на държава членка, в

*Изменение*

1. Дружествата трябва да провеждат съответен мониторинг и да докладват за всеки кораб количеството и вида на горивото, консумирано през **съответния отчетен период** във **всички пристанища** под юрисдикцията на държава членка и при **всички плавания** от или до пристанище под юрисдикцията на държава членка, в

съответствие с посоченото в параграфи 2—6.

съответствие с посоченото в параграфи 2—6.

Or. en

## Изменение 30

### Предложение за регламент Член 5 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

За целите по член 4, параграфи 1, 2 и 3, дружествата трябва да определят своите емисии и друга имаща значение за климата информация за всеки от своите кораби с тонаж над **5000** БТ в съответствие с някой от методите, посочени в приложение I.

*Изменение*

За целите по член 4, параграфи 1, 2 и 3, дружествата трябва да определят своите емисии и друга имаща значение за климата информация за всеки от своите кораби с тонаж над **400** БТ в съответствие с някой от методите, посочени в приложение I.

Or. en

## Изменение 31

### Предложение за регламент Член 6 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. В срок до 31 август 2017 г. дружествата трябва да представят на съответните верификатори мониторингов план, в който да е посочен избраният метод за мониторинг и докладване на емисиите и на другата информация, имаща значение за климата, за всеки от техните кораби с тонаж над **5000** БТ.

*Изменение*

1. В срок до 31 август 2017 г. дружествата трябва да представят на съответните верификатори мониторингов план, в който да е посочен избраният метод за мониторинг и докладване на емисиите и на другата информация, имаща значение за климата, за всеки от техните кораби с тонаж над **400** БТ.

Or. en

## Изменение 32

### Предложение за регламент Член 6 – параграф 3 – буква в)

*Текст, предложен от Комисията*

в) описание на **източниците** на емисии **на борда на кораба, като например главните двигатели, спомагателните двигатели, котлите и генераторите на инертни газове, както и на използваните** видове горива;

*Изменение*

в) описание на **следните източници** на емисии и **свързаните с тях** видове горива **на борда на кораба:**

*i) основен двигател(и)*

*ii) допълнителен двигател(и)*

*iii) котел (котли)*

*iv) генератор(и) на инертни газове;*

Or. en

## Изменение 33

### Предложение за регламент Член 6 – параграф 3 – буква г)

*Текст, предложен от Комисията*

г) описание на процедурите, системите и отговорностите, използвани за актуализиране на пълнотата на списъка на източниците на емисии в рамките на **мониторинговата година**, с оглед на осигуряване на пълнотата на мониторинга и докладването на емисиите на съответния кораб;

*Изменение*

г) описание на процедурите, системите и отговорностите, използвани за актуализиране на пълнотата на списъка на източниците на емисии в рамките на **мониторинговия период**, с оглед на осигуряване на пълнотата на мониторинга и докладването на емисиите на съответния кораб;

Or. en

#### **Изменение 34**

##### **Предложение за регламент**

##### **Член 6 - параграф 3 – буква е) – подточка ii)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ii) процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на носения товар и броя на пътниците, според случая;*

*заличава се*

Or. en

#### **Изменение 35**

##### **Предложение за регламент**

##### **Член 6 – параграф 3 – буква й)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*й) датата на последното изменение на мониторинговия план.*

*заличава се*

Or. en

#### **Изменение 36**

##### **Предложение за регламент**

##### **Член 6 – параграф 3 – буква йа) (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*йа) лист за изменения, в който се вписват всички данни за нанасяните изменения;*

Or. en



## Изменение 37

### Предложение за регламент Член 7 – параграф 2 – буква а)

*Текст, предложен от Комисията*

а) при промяна на собствеността на корабите;

*Изменение*

а) при промяна на собствеността на корабите **или смяна на превозвача или флага;**

Or. en

## Изменение 38

### Предложение за регламент Член 8 – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Мониторингът може да бъде преустановен по време на периодите, през които корабът е зает с извънредни ситуации, включително животоспасяващи дейности.**

Or. en

## Изменение 39

### Предложение за регламент Член 9 – буква б)

*Текст, предложен от Комисията*

б) консумирано количество гориво и емисионен фактор за всяко използвано гориво — общо **и разделно за консумираното гориво вътре и извън районите с контролиране на емисиите;**

*Изменение*

б) консумирано количество гориво и емисионен фактор за всяко използвано гориво — общо;

Or. en

#### **Изменение 40**

##### **Предложение за регламент Член 9 – буква ва) (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***ва) количество на емисиите на NOx;***

Or. en

#### **Изменение 41**

##### **Предложение за регламент Член 9 – буква д)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***д) време, прекарано в морето;***

***д) време, прекарано в морето **и на котвена стоянка**;***

Or. en

#### **Изменение 42**

##### **Предложение за регламент Член 9 – буква е)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***е) пренесен товар;***

***заличава се***

Or. en

### Изменение 43

#### Предложение за регламент Член 9 – буква ж)

*Текст, предложен от Комисията*

*ж) изпълнена транспортна работа.*

*Изменение*

*заличава се*

Or. en

### Изменение 44

#### Предложение за регламент Член 9 – буква еа) (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*еа) енергийна ефективност съгласно  
определението в приложение II;*

*Изменение*

Or. en

### Изменение 45

#### Предложение за регламент Член 9 – буква жа) (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*жа) дата и час на началото и края на  
периодите, през които мониторингът  
е преустановен поради извънредни  
ситуации, като например  
животоспасяващи дейности, заедно с  
описание на същите.*

*Изменение*

Or. en

## Изменение 46

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Чрез дерогация от първия параграф, корабите, чиято дейност попада изключително в обхвата на настоящия регламент и които изпълняват множество плавания на ден, са освободени от мониторинг на емисиите на база единично плаване.**

Or. en

## Изменение 47

### Предложение за регламент Член 10 – буква а)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) консумирано количество гориво и емисионен фактор за всяко използвано гориво — **общо и разделно за консумираното гориво вътре и извън районите с контролиране на емисиите;**

а) консумирано количество гориво и емисионен фактор за всяко използвано гориво — общо;

Or. en

## Изменение 48

### Предложение за регламент Член 10 – буква б)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

б) общо количество отделен CO<sub>2</sub>;

б) общо количество отделен CO<sub>2</sub> **и NO<sub>x</sub>**;

Or. en

## Изменение 49

### Предложение за регламент Член 10 – буква в)

*Текст, предложен от Комисията*

в) агрегирани емисии на CO<sub>2</sub> от всички плавания между пристанища под юрисдикцията на държава членка;

*Изменение*

в) агрегирани емисии на CO<sub>2</sub> **и** NO<sub>x</sub> от всички плавания между пристанища под юрисдикцията на държава членка;

Or. en

## Изменение 50

### Предложение за регламент Член 10 – буква г)

*Текст, предложен от Комисията*

г) агрегирани емисии на CO<sub>2</sub> от всички плавания, започнали от пристанища под юрисдикцията на държава членка;

*Изменение*

г) агрегирани емисии на CO<sub>2</sub> **и** NO<sub>x</sub> от всички плавания, започнали от пристанища под юрисдикцията на държава членка;

Or. en

## Изменение 51

### Предложение за регламент Член 10 – буква д)

*Текст, предложен от Комисията*

д) агрегирани емисии на CO<sub>2</sub> от всички плавания до пристанища под юрисдикцията на държава членка;

*Изменение*

д) агрегирани емисии на CO<sub>2</sub> **и** NO<sub>x</sub> от всички плавания до пристанища под юрисдикцията на държава членка;

Or. en

## Изменение 52

### Предложение за регламент Член 10 – буква е)

*Текст, предложен от Комисията*

е) емисии на CO<sub>2</sub>, отделени при котвени стоянки в пристанища под юрисдикцията на държава членка;

*Изменение*

е) емисии на CO<sub>2</sub> **и NO<sub>x</sub>**, отделени при котвени стоянки в пристанища под юрисдикцията на държава членка;

Or. en

## Изменение 53

### Предложение за регламент Член 10 – буква з)

*Текст, предложен от Комисията*

з) общо време, прекарано в морето;

*Изменение*

з) време, прекарано в морето **и на котвена стоянка**;

Or. en

## Изменение 54

### Предложение за регламент Член 10 – буква и)

*Текст, предложен от Комисията*

и) **общо изпълнена транспортна работа**;

*Изменение*

и) **енергийна ефективност съгласно определението в приложение II**;

Or. en

## Изменение 55

### Предложение за регламент Член 10 – буква й)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**й) средна енергийна ефективност.**

**заличава се**

Or. en

## Изменение 56

### Предложение за регламент Член 11 – параграф 3 – буква а) – подточка iv)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

iv) техническата ефективност на кораба (изразена с проектния индекс на енергийна ефективност — EEDI **или с оценената индексова стойност — EIV**, съгласно Резолюция МЕРС.215 (63) на ММО, в съответните случаи)

iv) техническата ефективност на кораба (изразена с проектния индекс на енергийна ефективност — EEDI, съгласно Резолюция МЕРС.215 (63) на ММО, в съответните случаи)

Or. en

## Изменение 57

### Предложение за регламент Член 11 – параграф 3 – буква ва) (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ва) данни за периодите на преустановен мониторинг поради извънредни ситуации и животоспасяващи дейности.**

Or. en

## Изменение 58

### Предложение за регламент Член 14 – параграф 2 – буква з)

*Текст, предложен от Комисията*

з) изчисленията за определяне на енергийната ефективност.

*Изменение*

з) изчисленията за определяне на енергийната ефективност **съгласно определението в приложение II.**

Or. en

## Изменение 59

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Ежегодно в срок до 30 юни Комисията ще осигурява публичен достъп до данните за емисиите, докладвани в съответствие с член 11, **както и до информацията за спазването от страна на дружествата на изискванията за мониторинг и докладване, определени в членове 11—17.**

*Изменение*

1. Ежегодно в срок до 30 юни Комисията ще осигурява публичен достъп до данните за емисиите, докладвани в съответствие с член 11, **спазвайки поверителността на търговската информация с цел защита на законния икономически интерес в съответствие с член 3 и член 4 от Директива 2003/4/ЕО на Европейския парламент и на Съвета.**

---

**Директива 2003/4/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 28 януари 2003 г. относно обществения достъп до информация за околната среда (ОВ L 41, 14.2.2003 г., стр. 26).**

Or. en



## Изменение 60

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 2 – буква а)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**а) идентификация на кораба (име, регистрационен номер в ММО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);**

**заличава се**

Or. en

## Изменение 61

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 2 – буква б)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**б) идентификация на корабособственика (наименование и адрес на корабособственика и неговото основно място на дейност);**

**заличава се**

Or. en

## Изменение 62

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 2 – буква в)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**в) техническата ефективност на кораба (EEDI или EIV в съответните случаи);**

**в) техническата ефективност на кораба (EEDI в съответните случаи);**

Or. en

## Изменение 63

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 2 – буква г)

*Текст, предложен от Комисията*

г) годишни емисии на CO<sub>2</sub>;

*Изменение*

г) годишни емисии на CO<sub>2</sub> **и NO<sub>x</sub>**;

Or. en

## Изменение 64

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 2 – буква е)

*Текст, предложен от Комисията*

е) средногодишната **консумация на гориво и средногодишните емисии на парникови газове за единица изминато разстояние при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;**

*Изменение*

е) средногодишната **енергийна ефективност съгласно определението в приложение II;**

Or. en

## Изменение 65

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 2 – буква ж)

*Текст, предложен от Комисията*

ж) средногодишната консумация на гориво и средногодишните емисии на парникови газове за единица изминато разстояние **и пренесен товар** при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;

*Изменение*

ж) средногодишната консумация на гориво и средногодишните емисии на парникови газове за единица изминато разстояние при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;

Or. en

## Изменение 66

### Предложение за регламент Член 22 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Когато бъде постигнато международно споразумение за глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт, Комисията трябва да преразгледа настоящия регламент **и, ако това е уместно, да предложи съответни изменения в него.**

*Изменение*

3. Когато бъде постигнато международно споразумение за глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт, Комисията трябва да преразгледа настоящия регламент, **за да хармонизира правилата на Съюза с международните правила.**

Or. en

## Изменение 67

### Предложение за регламент Член 23

*Текст, предложен от Комисията*

На Комисията се предоставя правомощие да приема делегирани актове, с които да допълва и изменя разпоредбите в приложения I и II, така че да се вземат предвид актуалните научни данни, както и **съответните данни на борда на корабите и** съответните международни правила и международно приети стандарти, а също и с оглед да се установяват най-точните и ефективни методи за мониторинг на емисиите и за подобряване на качеството на изискваната информация във връзка с мониторинга и докладването на емисиите; това правомощие се предоставя на Комисията при условията, посочени в член 24, **и** доколкото се отнася за несъществени елементи на настоящия регламент.

*Изменение*

На Комисията се предоставя правомощие да приема делегирани актове, с които да допълва и изменя разпоредбите в приложения I и II, така че да се вземат предвид актуалните научни данни, както и съответните международни правила и международно приети стандарти, а също и с оглед да се установяват най-точните и ефективни методи за мониторинг на емисиите и за подобряване на качеството на изискваната информация във връзка с мониторинга и докладването на емисиите; това правомощие се предоставя на Комисията при условията, посочени в член 24, **само** доколкото се отнася за несъществени елементи на настоящия регламент.

**Изменение 68****Предложение за регламент****Член 26 – параграф 2**

Регламент (ЕО) № 525/2013

Член 21а – параграф 2

*Текст в сила*

(2) Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с [член 25 от настоящия регламент], с които да уточнява изискванията за мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> от морския транспорт съгласно членове 9 и 10 от Регламент (ЕС) № XXXX/XXXX, отчитайки, в случаите когато те са приложими, съответните решения приети от организациите по РКОНИК и Протокола от Киото, или по произтичащите от тях или последващите ги споразумения, както и съответните решения, приети в контекста на Международната морска организация.

*Изменение*

(2) Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с [член 25 от настоящия регламент], с които да уточнява изискванията за мониторинга и докладването на емисиите на CO<sub>2</sub> **и NO<sub>x</sub>** от морския транспорт съгласно членове 9 и 10 от Регламент (ЕС) № XXXX/XXXX, отчитайки, в случаите когато те са приложими, съответните решения приети от организациите по РКОНИК и Протокола от Киото, или по произтичащите от тях или последващите ги споразумения, както и съответните решения, приети в контекста на Международната морска организация.

Or. en

**Изменение 69****Предложение за регламент****Член 26 – параграф 2**

Регламент (ЕО) № 525/2013

Член 21а – параграф 3а (нов)

*Текст в сила**Изменение*

**(3а) На всеки две години Комисията оценява общото въздействие на сектора на морския транспорт върху климата в световен мащаб, включително чрез несвързани със CO<sub>2</sub>**

*емисии или въздействия, въз основа на данните за емисиите, предоставени от държавите членки съгласно член 7 и/или предвидени по Регламент (ЕС) № XXXX/XXXX, и подобрява тази оценка, като се позовава на научния напредък и на данните за морския трафик.*

Or. en

## **Изменение 70**

### **Предложение за регламент Приложение I – буква Б – параграф 3а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Може да се използва всяка одобрена от верификатора комбинация от горепосочените методи, ако повишава цялостната точност на измерването.*

Or. en

## **Изменение 71**

### **Предложение за регламент Приложение I – буква Б – параграф 3 – подточка 1 – параграф 4а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Когато на борда на корабите няма разписки за доставено гориво (BDN), особено когато товарите се използват като гориво, например изпаряващи се количества втечен природен газ (LNG), се използват само проверките на запасите от гориво в резервоарите и отчетите на резервоарите за корабно гориво.*

Or. en

## Изменение 72

### Предложение за регламент

#### Приложение I – буква Б – параграф 3 – подточка 4 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

Преките измервания на емисиите могат да се използват за определяне на емисиите при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент, както и при престоите в пристанища под юрисдикцията на държава членка. Емисиите на CO<sub>2</sub> включват отделения CO<sub>2</sub> от основните двигатели, спомагателните двигатели, котлите и генераторите на инертен газ. ***За корабите, при които докладването се базира на този метод, трябва да се изчисли консумираното количество гориво въз основа на измерените емисии на CO<sub>2</sub> и емисионния фактор на съответните горива.***

*Изменение*

Преките измервания на емисиите могат да се използват за определяне на емисиите при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент, както и при престоите в пристанища под юрисдикцията на държава членка. Емисиите на CO<sub>2</sub> ***и NO<sub>x</sub>*** включват отделения CO<sub>2</sub> ***и NO<sub>x</sub>*** от основните двигатели, спомагателните двигатели, котлите и генераторите на инертен газ.

Or. en

## Изменение 73

### Предложение за регламент

#### Приложение I – буква Б – параграф 3 – подточка 4 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

Този метод се базира на определяне на дебита на CO<sub>2</sub> в комините (димходите) чрез умножаване на съдържанието на CO<sub>2</sub> в димните газове по дебита на димните газове.

*Изменение*

Този метод се базира на определяне на дебита на CO<sub>2</sub> ***и NO<sub>x</sub>*** в комините (димходите) чрез умножаване на съдържанието на CO<sub>2</sub> ***и NO<sub>x</sub>*** в димните газове по дебита на димните газове.

Or. en

## Изменение 74

### Предложение за регламент Приложение II – буква А – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*При пътническите кораби товарът (cargo carried) трябва да бъде изразен чрез броя на пътниците. За всички категории кораби количеството на товара (amount of cargo carried) трябва да бъде изразено в метрични тонове и кубични метри товар.*

*заличава се*

Or. en

## Изменение 75

### Предложение за регламент Приложение II – буква А – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Транспортната работа (transport work) се определя чрез умножаване на изминатото разстояние по количеството на товара.*

*заличава се*

Or. en

## Изменение 76

### Предложение за регламент Приложение II – буква Б – параграф 3 – алинея 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Мониторингът на средната енергийна ефективност трябва да се провежда с използване на **поне четири** показателя — консумираното количество гориво за единица изминато разстояние, **консумираното количество гориво за единица транспортна работа,**

Мониторингът на средната енергийна ефективност трябва да се провежда с използване на **два** показателя — консумираното количество гориво за единица изминато разстояние **и** емисиите на CO<sub>2</sub> **и** NO<sub>x</sub> за единица изминато разстояние, които се

емисиите на CO<sub>2</sub> за единица изминато разстояние **и** емисиите на CO<sub>2</sub> за единица транспортна работа, които се изчисляват както следва:

изчисляват както следва:

Or. en

## Изменение 77

### Предложение за регламент Приложение II – буква Б – параграф 3 – алинея 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Консумираното количество гориво за единица транспортна работа = общото количество консумирано гориво / общата транспортна работа**

**заличава се**

Or. en

## Изменение 78

### Предложение за регламент Приложение II – буква Б – параграф 3 – алинея 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Емисиите на CO<sub>2</sub> за единица изминато разстояние = общите емисии на CO<sub>2</sub> / общото изминато разстояние

Емисиите на CO<sub>2</sub> **и** NO<sub>x</sub> за единица изминато разстояние = общите емисии на CO<sub>2</sub> **и** NO<sub>x</sub> / общото изминато разстояние

Or. en



**Изменение 79**

**Предложение за регламент  
Приложение II – буква Б – параграф 3 – алинея 5**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Емисиите на CO<sub>2</sub> за единица  
транспортна работа = общите  
емисии на CO<sub>2</sub>/общата транспортна  
работа*

*заличава се*

Or. en

## ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

### Въведение

Секторът на морския транспорт е от ключово значение за европейската икономика. Той осигурява голяма част от международния превоз на стоки между ЕС–27 и останалата част от света, като има и съществен принос за превоза на стоки в рамките на ЕС. Съгласно „ТРАНСПОРТА НА ЕС в цифри, 2012 г.“ през 2010 г. секторът на корабоплаването е осигурил превоз на около 1 400 милиарда тонкилометри (ткм) товари в ЕС–27, като това го поставя на второ място след автомобилния транспорт (1 800 милиарда ткм). Морският транспорт е с по-малка значимост при превоза на пътници на територията на ЕС–27 според броя превозвани пътници; въпреки това остава важен вид транспорт в области, където другите видове транспорт са ограничени от географското положение (напр. острови).

Поради зависимостта си от изгарянето на изкопаеми горива и факта, че е един от най-слабо регулираните антропогенни източници на емисии, емисиите от морския транспорт водят както до замърсяване на въздуха, така и до изменение на климата. Въздействието върху околната среда на сектора от емисии на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), азотни окиси (NO<sub>x</sub>), серни окиси (SO<sub>x</sub>), метан (CH<sub>4</sub>), прахови частици и сажиди от корабоплаване в европейски води може да съставлява 10—20 % от общите емисии от корабоплаването в световен мащаб. Ако се разглежда целия корабен трафик от национални и международни плавания, пристигащи или заминаващи от ЕС–27, влиянието му може да достигне до 30 % за CO<sub>2</sub>. Наскоро изготвен технически доклад от ЕАОС (№ 4/2013 г.) разглежда въздействието на сектора върху качеството на въздуха и изменението на климата в Европа. Очаква се емисиите на NO<sub>x</sub> от международния морски транспорт в европейски води да се увеличат и след 2020 г. може да достигнат равнищата на намиращите се на сушата източници. В глобален мащаб емисиите от кораби от замърсители на въздуха и парникови газове, които водят пряко или непряко до изменение на климата, показват нетен ефект на охлаждане въпреки значителното увеличаване на емисиите на CO<sub>2</sub>. Очакваното намаляване на емисиите на SO<sub>2</sub> и прахови частици от международното корабоплаване ще доведе до намаляване на прякото въздействие на аерозолите за охлаждане в цяла Европа. Докладът на ЕАОС показва значението на отчитането на двойното въздействие на емисиите от международното корабоплаване — върху качеството на въздуха и върху изменението на климата. Затова една система за мониторинг, докладване и верификация на емисиите на замърсители на въздуха и парникови газове ще допринесе за предоставянето на по-добра информация относно съпътстващите ползи и компромиси по отношение на свързаните политики в Европа.

### Регулаторна среда и предизвикателства, свързани с технологиите

Установена е необходимост от международно регулиране на емисиите от кораби в международните и европейските политики в областта на качество на въздуха и климата. През 1997 г. към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) беше добавено ново приложение. Целта на

приложение VI към MARPOL е свеждане до минимум на емисиите във въздуха от кораби (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, озоноразрушаващи вещества, летливи органични съединения) и тяхното участие за замърсяването на въздуха и глобалните екологични проблеми. Приложение VI влезе в сила на 19 май 2005 г., а на 1 юли 2010 г. влезе в сила ревизирано приложение VI с доста строги ограничения за емисиите. През 2007 г. емисиите на CO<sub>2</sub> от международното корабоплаване са оценени на 2,7 % от световното им равнище. ММО прие също така задължителни технически и оперативни мерки за енергийна ефективност с цел да се намали количеството на емисиите на CO<sub>2</sub> от международното корабоплаване.

На равнището на ЕС Директива 2009/29/ЕО предвижда „предложение за включване на емисиите от международното мореплаване в ангажимента на Общността за намаляване на емисиите, с оглед съответният нормативен акт да влезе в сила до 2013 г.“. Бялата книга на Комисията за транспорта призова „до 2050 г. емисиите от морския транспорт да бъдат намалени с 40 % (и ако е постижимо — с 50 %) спрямо равнищата от 2005 г.“. Миналата година Комисията обяви, че няма да постигне този срок, като за момента не дава предложение за ограничаване на емисиите. През юни 2013 г. Комисията направи предложение за въвеждане на система за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на CO<sub>2</sub> от международното корабоплаване. Успоредно с това Комисията публикува съобщение с отворени дискуссионни въпроси за това как да се интегрират в бъдеще емисиите от морския транспорт в политиките на ЕС за намаляване на парниковите газове.

В бъдеще се очаква голям ръст на световната търговия поради предвиденото увеличение на световното население с 2 милиарда души през следващите десетилетия, както и активното участие на още 2 милиарда души в глобалната икономика. Този ръст представлява предизвикателство пред морския сектор за изпълнението на целта за емисиите, с цел постигне на стабилизиране на глобалните температури. Ето защо успоредно с това в бъдеще трябва да бъдат разработвани и прилагани иновативни технологии и практики по отношение на качеството на горивата/преминаване към друг тип горива, технологии за намаляване на емисиите и мерки за управление на корабите.

### **Бележки на докладчика**

Настоящият регламент дава възможност за европейски подход относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите както на парникови газове, така и на замърсители на атмосферата от морския сектор. Един такъв подход ще позволи на Европа да разработи политики за намаляване на емисиите за морския сектор в близко бъдеще в съответствие с общите политики в областта на климата, замърсяването на въздуха и опазването на човешкото здраве. Ето защо е необходимо да се разшири обхватът чрез включване в мониторинга, докладването и проверката на емисиите на NO<sub>x</sub>, в допълнение към тези на CO<sub>2</sub>. Емисиите от морския транспорт както на CO<sub>2</sub>, така и на NO<sub>x</sub>, се увеличават значително, което води до съществени изменения на климата. Подобно на Регламент (ЕС) № 525/2013 относно механизма за мониторинг и докладване (ММД) на емисиите на парникови газове в авиационния сектор, се предлага оценка на въздействието на морския транспорт върху световния климат чрез изменение на Регламента за ММД. Въз основа на тази оценка Комисията следва да обърне внимание на въздействието върху околната среда на морските емисии като прахови

частици, сажди и  $\text{CH}_4$ , както и на други дейности, които водят до емисии на замърсители на въздуха и парникови газове, като използването на хладилни агенти от рибарските лодки и емисии от изпаряване при товарене и разтоварване на горива и стоки в насипно състояние (напр. летливи органични съединения, прахови частици).

Комисията е предложила обхватът на регламента да се ограничи до кораби над 5 000 БТ. За да се подобри покритието на емисиите и да се създаде съгласуваност с други международни правила, като например тези, определени в приложение VI към MARPOL, обхватът следва да бъде разширен до всички кораби над 400 БТ. Тъй като това ограничение е представено също в дискусиите в рамките на ММО, то ще приведе в съответствие правилата на ЕС с вероятната бъдеща международна рамка.

Макар да е важно да се гарантира, че настоящият регламент обхваща морските емисии възможно най-последователно, от решаващо значение е също и съсредоточаването върху основните моменти и ограничаването на разходите по изпълнението и административната тежест. Също така компаниите не следва да бъдат задължени да публикуват информация, която е чувствителна за бизнеса и потенциално подвеждаща. Затова докладчикът предлага транспортната работа да се изключи от информацията, отнасяща се за климата, тъй като тя не е свързана с измерването на емисиите. Морският пазар вече има — поради високата цена на горивата — много високи стимули за повишаване на енергийната си ефективност, а енергийната ефективност на транспортната работа в реалния живот е много по-сложен въпрос, който не може да се реши без познаването на специфичните за пазара обстоятелства, които диктуват решенията на собствениците и операторите на корабите. Без познаването на наличните товари, тяхната маса в сравнение с теглото им, атмосферните условия, съответните цени, географските и други ограничения, сроковете на доставка и т.н. не може да се определи реалната енергийна ефективност на плаването и неговото влияние върху социалното благополучие. Напротив, частичното публикуване на такава информация може да дезинформира обществеността относно реалната енергийна ефективност и да създаде излишни спорове.