



2021/0210(COD)

20.6.2022

## СТАНОВИЩЕ

на комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (СОМ(2021)0562 – С9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Докладчик по становище: Тимо Вьолкен

(\*) Процедура с асоциирана комисия – член 57 от Правилника за дейността

PA\_Legam

## **КРАТКА ОБОСНОВКА**

Корабоплаването допринася за 3 – 4% от емисиите на CO<sub>2</sub> в ЕС. Въпреки че преходът към технологии с нулеви емисии набра скорост в други сектори, пътят на сектора на корабоплаването към постигането на целта за нулеви емисии до 2050 г. все още не е ясен. Шестият доклад за оценка на Междуправителствената група по изменението на климата (МКИК) показва растящата неотложност всеки сектор да ускори декарбонизацията си, за да бъдат изпълнени целите на ЕС по Парижкото споразумение. При положение, че остават по-малко от 30 години и предвид дългия срок на експлоатация на корабите, правилните стъпки към постигането на тази цел трябва да бъдат предприети сега.

### **Подхранване на морския сектор в ЕС – насърчаване на иновациите и създаване на нови работни места**

Нови технологии и горива се предоставят на разположение и се внедряват в други сектори. За да се гарантира, че корабоплаването може да се възползва от новите промишлени възможности, подобен преход към горива от възобновяеми източници трябва да се осъществи и в този сектор. Този преход може да бъде от полза както за иновативните сектори в Европа, така и за съществуващата работна сила, която осъществява работа с икономическо значение в морските отрасли в ЕС. В извършената от Комисията оценка на въздействието за настоящия регламент се потвърждава, че развитието на технологиите може да бъде от полза както за работниците, така и за съществуващите дружества, като се привличат нови инвестиции.

Същевременно необходимостта от усъвършенстване на уменията налага значителни инвестиции в обучението и сертифицирането на корабостроителите и моряците, тъй като понастоящем въпросът как да се работи с новите технологии не е включен в програмите за обучение и образование, нито пък се изисква от действащите нормативни актове. Повишаването на квалификацията и преквалифицирането на работниците в корабостроенето и сектора на морските технологии ще стават все по-важни, по-специално във връзка с екологичните и цифровите умения. Пактът на ЕС за уменията за сектора следва да гарантира, че заинтересованите страни, включително работодателите, профсъюзите, университетите и доставчиците на услуги в областта на професионалното обучение, могат да подготвят работната сила за бъдещия технологичен напредък и да се гарантира, че никой работник или регион не е изоставен. Освен това, качественият социален диалог на всички равнища и спазването на Директивата на ЕС относно европейските работнически съвети са от съществено значение за постигането на справедлив преход към иновативен сектор на корабоплаването с качествени работни места.

### **Подбиране на подходящите инструменти за стимулиране на мащабната употреба на устойчиви технологии**

В стратегията на ЕС за използването на водорода корабоплаването се признава като основен сектор за увеличаване на използването на водород от възобновяеми източници. Тъй като корабоплаването трябва да се конкурира за оскъдните доставки на водород от възобновяеми източници с други сектори, в които могат да бъдат внедрени други по-ефикасни решения като пряка електрификация, следва да се предприемат допълнителни

мерки за насърчаване на навлизането на възобновяемите горива от небиологичен произход в морския сектор. В противен случай значителното търсене в други сектори би могло да отклони необходимите горива от сектора на корабоплаването и да породи изключване поради въздействието на зависимостта от фактори от миналото.

По тази причина докладчикът предлага да се въведе минимална квота за възобновяемите горива от небиологичен произход като инструмент за насърчаване на иновациите. Комисията признава, че този вариант на политиката би имал положително въздействие върху секторите на корабоплаването, корабостроенето и морското оборудване. За да се гарантира доставката, докладчикът предлага да се въведе еднакво задължение за доставчиците на гориво на равнището на пристанище.

Комисията заключава, че дори със смесени инструменти основните ползи от стимулирането на иновациите ще бъдат отключени едва след 2030 г. С цел това да се вземе предвид, докладчикът предлага да се ускорят целите и да се разшири обхватът, включително относно задължението за използване на брегово електрозахранване. Иновациите трябва да се стимулират сега както с оглед на постигането на целите ни в областта на климата, така и на подобряването на конкурентоспособността на европейския корабостроителен сектор.

Докладчикът предлага инструментите на политиката да се съсредоточат върху възобновяемите горива от небиологичен произход, без да се стимулират конкретни технологии. По отношение на биогоривата докладчикът не споделя оптимизма на Комисията относно възможностите за разрастване на тяхната употреба, предвид че погълтителят на въглерод на ЕС същевременно трябва да се увеличи. Акцентът върху възобновяемите горива от небиологичен произход има и други предимства като например намаляването на освобождаването на метан.

### **ЕС като лидер в декарбонизирането на корабоплаването – стимулиране на действията в областта на климата на международно равнище**

Настоящият регламент има важно международно измерение. Понастоящем в рамките на Международната морска организация (ММО) се обсъжда международната стратегия за намаляване на емисиите на парникови газове от корабоплаването. Европейската комисия и всички държави – членки на ЕС, подкрепиха оценката, че достигането на нулеви емисии на парникови газове от страна на международното корабоплаване до 2050 г. е от съществено значение, за да останат целите на Парижкото споразумение по отношение на повишаването на температурата постижими. С цел увеличаване на международната амбиция и стимулиране на коридори за екологосъобразно корабоплаване докладчикът предлага да се разшири прилагането на настоящия регламент за пълния обем международни плавания.

С оглед на предотвратяването на измами във връзка с международното бункероване на водород и получените от него горива и даване на възможност за международната търговия с устойчив водород ЕС следва да ускори работата по международни стандарти за устойчиво използване на водорода и пълното документиране, сертифициране и контрол на устойчивия водород. В рамките на ММО и други международни организации трябва бързо да бъде постигнат напредък по системи за надеждно проследяване и проверка за биогоривата и възобновяемите горива от небиологичен произход.

**ПРИЛОЖЕНИЕ: СПИСЪК НА ОБРАЗОВАНИЯТА ИЛИ ЛИЦАТА,  
ПРЕДОСТАВИЛИ ИНФОРМАЦИЯ НА ДОКЛАДЧИКА**

Списъкът по-долу е изготвен на напълно доброволна основа под изключителната отговорност на докладчика. Докладчикът е получил информация от следните образования или лица при подготовката на проекта на становище:

<b>Образование и/или лице</b>
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürrsen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agentur für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth
European Community Shipowner's Associations
T&E - Transport and Environment
IndustriAll Global Union
International Council on Clean Transportation
Getting to Zero coalition
European Sea Ports Organisation (ESPO)
SEA-LNG LTD

**ИЗМЕНЕНИЯ**

Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да вземе предвид следните изменения:

## Изменение 1

### Предложение за регламент Съображение 1

*Текст, предложен от Комисията*

(1) Морският транспорт представлява около 75 % от външната търговия на ЕС и 31 % от обема на вътрешната търговия на ЕС. Същевременно около 11 % от емисиите на CO<sub>2</sub> от транспорта в ЕС и около 3 – 4% от всички емисии на CO<sub>2</sub> в Съюза се дължат на движението на кораби от и към пристанища в Европейското икономическо пространство. 400 милиона пътници се качват или слизат годишно в пристанищата на държавите членки, включително около 14 милиона на круизни кораби. Следователно морският транспорт е съществен елемент от транспортната система на Европа и играе решаваща роля за европейската икономика. **Пазарът на морски транспорт е обект на силна конкуренция между икономическите субекти в Съюза и извън него, за което са необходими еднакви условия на конкуренция. Стабилността и просперитетът на пазара на морския транспорт и на икономическите субекти, осъществяващи дейност на този пазар, имат нужда от ясна и хармонизирана рамка на политиката, в която операторите в областта на морския транспорт, пристанищата и другите участници в сектора могат да работят, като се ползват от равни възможности. При възникване на нарушения на пазара съществува риск операторите на кораби или пристанищата да бъдат поставени в по-неблагоприятно положение в**

*Изменение*

(1) Морският транспорт представлява около 75 % от външната търговия на ЕС и 31 % от обема на вътрешната търговия на ЕС. Същевременно около 11 % от емисиите на CO<sub>2</sub> от транспорта в ЕС и около 3 – 4% от всички емисии на CO<sub>2</sub> в Съюза се дължат на движението на кораби от и към пристанища в Европейското икономическо пространство, **като замърсяването в резултат на емисиите на парникови газове оказва особено въздействие върху морските и крайбрежните екосистеми, морското биологично разнообразие, както и върху човешкото здраве. Ако не се приемат допълнителни действия, се очаква емисиите на CO<sub>2</sub> от морския транспорт както на световно, така и на европейско равнище да се увеличат до 2050 г. съответно с 90% до 130% от емисиите през 2008 г. и с 86% в сравнение с нивата от 1990 г.**<sup>1а</sup> 400 милиона пътници се качват или слизат годишно в пристанищата на държавите членки, включително около 14 милиона на круизни кораби. Следователно морският транспорт е съществен елемент от транспортната система на Европа и играе решаваща роля за европейската икономика, **по отношение на чието въздействие върху околната среда и климата са необходими бързи действия. Всички сектори на икономиката трябва да допринасят за бързото намаляване на емисиите на парникови газове с цел**

*сравнение с техните конкуренти от сектора на морския транспорт или от други транспортни сектори. Това от своя страна може да доведе до загуба на конкурентоспособност от страна на сектора на морския транспорт, и до ограничаване на свързаност на гражданите и предприятията.*

*постигане на нулеви нетни емисии на парникови газове най-късно до 2050 г., както е заложено в Регламент (ЕС) 2021/1119<sup>16</sup> на Европейския парламент и на Съвета. Поради това е от съществено значение Съюзът да определи амбициозен път за бързия екологичен преход на морския сектор, което ще допринесе и за запазването и допълнителното насърчаване на неговите водещи позиции и конкурентно предимство в световен мащаб в областта на зелените технологии, услуги и решения в сектора, както и за здравето на гражданите и намаляването на стреса върху морските екосистеми чрез намаляване на шума и замърсяването на въздуха и водата.*

---

*<sup>1a</sup> Fourth IMO GHG Study 2020 (Четвърто проучване за парниковите газове на ММО, 2020 г.).  
Международна морска организация,  
Лондон, 2021 г.*

*<sup>16</sup> ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1.*

## Изменение 2

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(1a) As it recognises the negative impact of climate change, and especially maritime transport on ocean ecosystems and marine biodiversity, and on the vulnerability of coastal regions, this Regulation should take into account the Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate of the IPCC<sup>1a</sup>, and be in line with the Regulation (EU)2015/757 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime*

*transport (MRV)<sup>1b</sup> as well as the objectives agreed upon by the Mission Starfish 2030: restore our Ocean and Waters<sup>1c</sup>.*

---

*<sup>1a</sup> Специален доклад на Междуправителствения комитет по изменение на климата (МКИК) относено океаните и криосферата в условията на променящ се климат, 2019 г., Обединени нации, Парижко споразумение, 2015 г.*

*<sup>1b</sup> Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО.*

*<sup>1c</sup> Европейска комисия, Генерална дирекция „Научни изследвания и иновации“, Lamy, P., Citores, A., Deidun, A., et al., „Мисия морска звезда 2030: възстановяване на нашите океани и води до 2030 г.“, Служба за публикации, 2020 г.*

### Изменение 3

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(1б) В морския сектор са заети 2 милиона европейци, а приносът му към икономиката е 149 милиарда евро. For every million Euros generated in the shipping industry, 1,8 million Euros is generated elsewhere in the EU economy<sup>1a</sup>*

---

*<sup>1a</sup> Доклад на Асоциацията на корабособствениците от*



*Европейската общност „The Economic Value of the EU Shipping Industry” („Икономическата стойност на сектора за морски транспорт в ЕС“), 2020 г.*

#### Изменение 4

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(1в) За успешния преход към корабоплаване с нулеви емисии е необходим интегриран подход и подходяща благоприятна среда за стимулиране на иновациите както на корабите, така и в пристанищата. Тази благоприятна среда включва публични и частни инвестиции в научни изследвания и иновации, технологични и оперативни мерки за подобряване на енергийната ефективност на корабите и внедряването на устойчиви алтернативни горива като например водород и амоняк, произведени от обновяеми енергийни източници, и технологии за задвижване с нулеви емисии, включително необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и горива на пристанищата. Следва да се създаде фонд за океаните за подобряване на енергийната ефективност на корабите и за подкрепа на инвестициите, насочени към подпомагане на декарбонизацията на морския транспорт, включително в морския транспорт на къси разстояния и пристанищата. Успоредно с това приходите следва да се използват и за подпомагане на обучението, преквалификацията и повишаването на квалификацията на работниците по цялата верига за създаване на стойност в морския*

*сектор, включително корабостроителниците, за да им се предоставят екологосъобразни умения и технологии, необходими за прехода. 20% от годишните приходи, получавани от плащането на санкции, следва да се използват за подпомагане на опазването, възстановяването и по-доброто управление на морските екосистеми.*

## Изменение 5

### Предложение за регламент Съображение 2

*Текст, предложен от Комисията*

(2) За да се засили ангажиментът на Съюза в областта на климата съгласно Парижкото споразумение и да се определят стъпките, които трябва да бъдат предприети за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г., както и за да се превърне политическият ангажимент в правно задължение, Комисията прие предложението (измененото предложение) за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамка за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата)<sup>19</sup>, както и съобщението „Засилване на амбициите на Европа в областта на климата до 2030 г.“<sup>20</sup>. Това включва и целта за намаляване до 2030 г. на емисиите на парникови газове с най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г. Във връзка с това са необходими различни допълнителни инструменти на политиката, за да се мотивира използването на устойчиво произведени горива от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници, и да се въведат такива горива в сектора на морския транспорт. Разработването и

*Изменение*

(2) За да се засили ангажиментът на Съюза в областта на климата съгласно Парижкото споразумение и да се определят стъпките, които трябва да бъдат предприети за постигане на неутралност по отношение на климата **най-късно** до 2050 г., както и за да се превърне политическият ангажимент в правно задължение, Комисията прие предложението (измененото предложение) за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамка за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата)<sup>19</sup>, както и съобщението „Засилване на амбициите на Европа в областта на климата до 2030 г.“<sup>20</sup>. Това включва и целта за намаляване до 2030 г. на емисиите на парникови газове с най-малко 55% в сравнение с нивата от 1990 г. Във връзка с това са необходими различни допълнителни инструменти на политиката, за да се **подобри енергийната и оперативната ефективност на сектора и да се насърчи бързото внедряване на възобновяеми горива и енергия от възобновяеми източници, като**

внедряването на необходимите технологии трябва да се осъществи до 2030 г. като подготовка за много по-бързи промени след тази дата.

*същевременно се спазва принципът на технологична неутралност. От съществено значение е да се насърчават иновациите и да се оказва подкрепа за проучвания в областта на нововъзникващите и бъдещите иновации, като например нововъзникващи алтернативни горива, екопроектиране, материали на биологична основа и задвижване с помощта на вятърна енергия посредством конструирането на плътни и неогъващи се платна за платноходки, като същевременно се мотивира използването на устойчиво произведени горива от възобновяеми източници и се въведат такива горива в сектора на морския транспорт. Разработването и внедряването на необходимите технологии трябва да се осъществи **и следва да получи подкрепа възможно най-скоро, за да се гарантира, че Съюзът е на път да постигне своята цел в областта на климата и енергетиката до 2030 г., както и неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г.** като подготовка за много по-бързи промени след тази дата.*

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

---

<sup>19</sup> COM(2020) 563 final

<sup>20</sup> COM(2020) 562 final

## Изменение 6

### Предложение за регламент Съображение 2 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(2а) Метанът е мощен парников газ, над 80 пъти по-силен от CO<sub>2</sub> за период от 20 години, което го прави вторият най-важен парников газ, допринасящ за около една четвърт от глобалното затопляне, наблюдавано**

*днес. Освен това той е прекурсор на тропосферния озон (O3), който е важен замърсител. Сценариите, моделирани въз основа на специалния доклад относно глобалното затопляне с 1,5°C на Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC), шестия доклад за оценка на IPCC и глобалната оценка на метана от 2021 г. на Програмата на ООН за околната среда (UNEP), които ограничават глобалното затопляне до 1,5°C без или с ограничено превишаване, включват значително намаляване на емисиите на метан. Следователно, за да се отрази адекватно краткосрочното въздействие на метана върху изменението на климата и по този начин да се отчете точно въздействието върху климата на използването на изкопаем втечен природен газ в сектора на корабоплаването през предвидения срок за прилагане на настоящия регламент, използването на стойност на потенциала за глобално затопляне (ПГЗ) на метана за период от 20 години (ПГЗ 20) се счита за по-подходящо, отколкото за период от 100 години.*

## **Изменение 7**

### **Предложение за регламент Съображение 2 б (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(2б) като се имат предвид различните им изходни позиции, държавите членки следва да бъдат подкрепяни, за да подобрят капацитета си за внасяне на промени в политиките, свързани с устойчивите морски горива.*

## Изменение 8

### Предложение за регламент Съображение 3

*Текст, предложен от Комисията*

(3) В контекста на прехода на горива **от възобновяеми и нисковъглеродни източници** и заместващи източници на енергия, от съществено значение е да се гарантира правилното функциониране на пазара на морския транспорт на ЕС и лоялната конкуренция по отношение на корабните горива, на които се пада значителен дял от разходите на операторите на кораби. **Разликите в изискванията към горивата между държавите – членки на Съюза, могат значително да повлияят на икономическите показатели на корабните оператори и да оказват отрицателно въздействие върху конкуренцията на пазара. Поради международния характер на корабоплаването корабните оператори могат лесно да зареждат гориво в трети държави и да превозват големи количества гориво. Това може да доведе до изместване на въглеродни емисии и неблагоприятно въздействие върху конкурентоспособността на сектора, ако** наличието на горива от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници в морските пристанища под юрисдикцията на държава членка **не** е придружено от изисквания за тяхното използване, които се прилагат за всички корабни оператори, пристигащи и отплаващи от пристанища под юрисдикцията на държавите членки. С настоящия регламент следва да се определят мерки, за да се гарантира, че навлизането на горива от възобновяеми източници **с ниски въглеродни емисии** на пазара на корабни горива се

*Изменение*

(3) В контекста на прехода на горива **към устойчиви възобновяеми такива** и заместващи източници на енергия, от съществено значение е да се гарантира правилното функциониране на пазара на морския транспорт на ЕС и лоялната конкуренция по отношение на корабните горива, на които се пада значителен дял от разходите на операторите на кораби – **обикновено** между **35% и 53% от цените на морските товарни превози. Разликите в изискванията към горивата между държавите – членки на Съюза,** наличието на горива от възобновяеми източници в морските пристанища под юрисдикцията на държава членка е придружено от изисквания за тяхното използване, които се прилагат за всички корабни оператори, пристигащи и отплаващи от пристанища под юрисдикцията на държавите членки. С настоящия регламент следва да се определят мерки, за да се гарантира, че навлизането на горива от възобновяеми източници на пазара на корабни горива се осъществява при условията на лоялна конкуренция на пазара на морския транспорт в ЕС.

осъществява при условията на лоялна конкуренция на пазара на морския транспорт в ЕС.

## Изменение 9

### Предложение за регламент Съображение 3 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(3а) Морският сектор се характеризира с ожесточена международна конкуренция, а големите разлики в регулаторната тежест между държавите на знамето са увеличили нежеланите практики, като например смяна на флага на корабите. Присъщият на сектора глобален характер подчертава важността на благоприятната регулаторна среда, която е предпоставка за привличане на нови инвестиции и запазване на конкурентоспособността на европейските пристанища, корабособствениците и корабните оператори.**

## Изменение 10

### Предложение за регламент Съображение 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(4) За да се осигури въздействие върху всички дейности в сектора на морския транспорт, е целесъобразно настоящият регламент да се прилага за **част от** плаванията между пристанище под юрисдикцията на държава членка и пристанище под юрисдикцията на трета държава. Следователно настоящият регламент следва да се прилага за **половината от енергията**, използвана от кораб, който извършва плавания и

(4) За да се осигури въздействие върху всички дейности в сектора на морския транспорт, е целесъобразно настоящият регламент да се прилага за **всички** плаванията между пристанище под юрисдикцията на държава членка и пристанище под юрисдикцията на трета държава. Следователно настоящият регламент следва да се прилага за **цялата енергия**, използвана от кораб, който извършва плавания и пристига в

пристига в пристанище под юрисдикцията на държава членка от пристанище извън юрисдикцията на държава членка, за **половината от енергията**, използвана от кораб, който извършва плавания от пристанище под юрисдикцията на държава членка и пристига в пристанище извън юрисдикцията на държава членка, за цялата енергия, използвана от кораб, който извършва плавания и пристига в пристанище под юрисдикцията на държава членка от пристанище под юрисдикцията държава членка, и за енергията, използвана от кораб на котвена стоянка в пристанище, което се намира под юрисдикцията на държава членка. **Обхващането по такъв начин на част от енергията, използвана от даден кораб при плавания между трети държави и Съюза в посока към и от Съюза, гарантира ефективността на настоящия регламент, включително чрез увеличаване на положителното въздействие на тази рамка върху околната среда. Едновременно с това тази рамка ограничава риска от неправомерно влизане в пристанища и риска от делокализация на дейностите по трансбордиране извън Съюза. С цел да се осигури безпроблемното функциониране на морския транспорт, да се гарантират еднакви условия на конкуренция между операторите в областта на морския транспорт и между пристанищата и да се избегнат нарушения на вътрешния пазар, всички пътувания, пристигащи или заминаващи от пристанища под юрисдикцията на държавите членки, както и престоят на кораби в тези пристанища, следва да бъдат обхванати от единни правила, съдържащи се в настоящия регламент.**

пристанище под юрисдикцията на държава членка от пристанище извън юрисдикцията на държава членка, за **цялата енергия**, използвана от кораб, който извършва плавания от пристанище под юрисдикцията на държава членка и пристига в пристанище извън юрисдикцията на държава членка, за цялата енергия, използвана от кораб, който извършва плавания и пристига в пристанище под юрисдикцията на държава членка от пристанище под юрисдикцията държава членка, и за енергията, използвана от кораб на котвена стоянка в пристанище, което се намира под юрисдикцията на държава членка. **Подобна** рамка ограничава риска от неправомерно влизане в пристанища и риска от делокализация на дейностите по трансбордиране извън Съюза. С цел да се осигури безпроблемното функциониране на морския транспорт, да се гарантират еднакви условия на конкуренция между операторите в областта на морския транспорт и между пристанищата и да се избегнат нарушения на вътрешния пазар, всички пътувания, пристигащи или заминаващи от пристанища под юрисдикцията на държавите членки, както и престоят на кораби в тези пристанища, следва да бъдат обхванати от единни правила, съдържащи се в настоящия регламент.

## Изменение 11

### Предложение за регламент

## Съображение 4 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(4a)** Регламентът относно FuelEU Maritime следва да бъде тясно съгласуван и последователен с предложението за Регламент XXXX-XXX (Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива), предложението за преразглеждане на Директива 2003/87/ЕО (СТЕ на ЕС), Директива XXXX-XXX (Директива за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници) и предложението за преразглеждане на Директива 2003/96/ЕО (Директива за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията), с цел да се осигури съгласувана законодателна рамка за екосистемата на морския сектор, която да допринесе за масово увеличаване на производството на алтернативни горива, да осигури разгръщането на необходимата инфраструктура и да стимулира използването на тези горива в постоянно нарастващ дял от плавателните съдове.

## Изменение 12

### Предложение за регламент Съображение 5 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(5a)** Следва да се отбележи, че праг от 5000 брутен тонаж (БТ) на практика може да има нежелани неблагоприятни последици, тъй като той не стимулира малките кораби да намаляват емисиите си и може да доведе до замяна на кораб, който е над прага, с няколко малки кораба и в резултат на това да се стигне до



*липса на еднакви условия на конкуренция, както и до отрицателно въздействие върху емисиите на CO<sub>2</sub> и околната среда.*

## Изменение 13

### Предложение за регламент Съображение 6

*Текст, предложен от Комисията*

(6) Лицето или организацията, отговарящи за спазването на настоящия регламент, следва да бъде корабоплавателното дружество, определено като корабособственик или друга организация или лице, като например управител или чартърор на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което при поемането на тази отговорност се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването. ***Това определение се основава на определението за „дружество“ в член 3, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета<sup>21</sup> и е в съответствие с глобалната система за събиране на данни, създадена през 2016 г. от Международната морска организация (ММО). В съответствие с принципа „замърсителят плаща“ корабоплавателното дружество би могло, посредством договорно споразумение, да държи субекта, вземащ решенията, засягащи интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана от кораба, за отговорен за разходите за привеждане в съответствие с настоящия регламент. Обикновено този субект е***

*Изменение*

(6) Лицето или организацията, отговарящи за спазването на настоящия регламент, следва да бъде корабоплавателното дружество, определено като корабособственик или друга организация или лице, като например управител или чартърор на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което при поемането на тази отговорност се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването. ***Корабоплавателното дружество обаче невинаги е отговорно за закупуването на горивото и/или за вземането на оперативни решения, засягащи интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана от кораба. Тези отговорности могат да бъдат поети от субект, различен от корабоплавателното дружество, по силата на договорно споразумение. В този случай, за да се приложи правилно принципът „замърсителят плаща“ и да се насърчи навлизането на по-чисти горива, в тези споразумения е важно да се включва обвързваща клауза с цел прехвърляне на този субект на разходите по настоящия регламент, а именно санкциите, свързани с незадоволителните***

*субектът, което отговаря за избора на гориво, маршрут и скорост на кораба.*

*резултати на кораба, като в клаузата се предвижда, че субектът, отговорен за експлоатацията на кораба възстановява на корабоплавателното дружество разходите, свързани с наложените санкции. В тази връзка експлоатация на кораба означава в частност определяне на превозвания товар, маршрута (включително пристанището на акостиране), трасето и/или скоростта на кораба.*

---

<sup>21</sup> Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

---

<sup>21</sup> Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

## Изменение 14

### Предложение за регламент Съображение 7

*Текст, предложен от Комисията*

(7) С цел да се ограничи административната тежест, по-специално тази на по-малките оператори, настоящият регламент следва да не се прилага за дървени кораби с примитивна конструкция и кораби, които не се задвижват с механични средства, и е насочен към кораби с брутен тонаж над **5 000**. **Въпреки че тези кораби** представляват едва около 55% от всички кораби, акостиращи в пристанища съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, **те са отговорни за 90% от емисиите на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) от морския сектор.**

*Изменение*

(7) С цел да се ограничи административната тежест, по-специално тази на по-малките оператори, настоящият регламент следва да не се прилага за дървени кораби с примитивна конструкция и кораби, които не се задвижват с механични средства, и е насочен към кораби с брутен тонаж над **400, тъй като корабите с брутен тонаж над 5 000** представляват едва около 55% от всички кораби, акостиращи в пристанища съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, **както и за да се избегнат стимули за заобикаляне на системата чрез построяването на кораби с тонаж малко под прага. Разширяването на този обхват следва**

*също така да насърчава развитието и прилагането на технологични иновации за средните по големина кораби.*

## Изменение 15

### Предложение за регламент Съображение 8

*Текст, предложен от Комисията*

(8) Разработването и внедряването на **нови** горива и енергийни решения изисква координиран подход за постигане на съответствие между предлагането и търсенето, както и осигуряване на подходяща инфраструктура за разпределение. Въпреки че настоящата европейска регулаторна рамка вече частично се занимава с въпросите на производството на горива чрез Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент на Съвета<sup>22</sup> и с тези на разпространението чрез Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>23</sup>, съществува необходимост и от инструмент, който да създава все по-голямо равнище на търсене на морски горива от възобновяеми и **нисковъглеродни** източници.

---

<sup>22</sup> Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

<sup>23</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 година за

*Изменение*

(8) Разработването и внедряването на **устойчиви** горива и енергийни решения **на основата на възобновяеми източници** изисква координиран подход за постигане на съответствие между предлагането и търсенето, както и осигуряване на подходяща инфраструктура за разпределение. Въпреки че настоящата европейска регулаторна рамка вече частично се занимава с въпросите на производството на горива чрез Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент на Съвета<sup>22</sup> и с тези на разпространението чрез Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>23</sup>, съществува необходимост и от инструмент, който да създава все по-голямо равнище на търсене на морски горива от възобновяеми **източници и тяхната доставка от отделните доставчици на горива да гарантира достатъчно обхващане на морските горива от възобновяеми** източници.

---

<sup>22</sup> Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82).

<sup>23</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 година за

разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

## Изменение 16

### Предложение за регламент Съображение 9

*Текст, предложен от Комисията*

(9) Въпреки че инструменти като ценообразуването на въглеродните емисии **или целите за въглеродната интензивност на дейността насърчават подобрения в енергийната ефективност**, те не са подходящи за постигане на **значителен** преход към горива от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници в краткосрочен и средносрочен план. Поради това е необходим специфичен регулаторен подход, насочен към внедряването на корабни горива от възобновяеми **и нисковъглеродни източници** и заместващи източници на енергия, като например вятърна енергия или електроенергия.

*Изменение*

(9) Въпреки че инструменти като ценообразуването на въглеродните емисии **могат да насърчават известни подобрения в енергетиката и оперативната** ефективност, те не са подходящи за постигане на **значително въвеждане на оперативни мерки и мерки за енергийна ефективност, нито за** преход към горива от възобновяеми източници в краткосрочен и средносрочен план. Поради това е необходим специфичен регулаторен подход, насочен към **стимулирането на оперативните мерки и мерките за енергийна ефективност, както и към** внедряването на корабни горива от възобновяеми и заместващи източници на енергия, като например вятърна енергия или електроенергия.

## Изменение 17

### Предложение за регламент Съображение 9 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(9а) В съответствие с принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място, настоящият регламент възприема интегриран подход, като въвежда цели за енергийна ефективност, така че да се изисква минимално количество енергия за различните**

*морски дейности, в допълнение към насърчаването на преминаването към горива от устойчиви възобновяеми енергийни източници. Целта за намаляване на емисиите за всяка транспортна дейност ще стимулира корабособствениците и търговските оператори да прилагат наличните оперативни мерки и мерки за енергийна ефективност според своите нужди, като например плаване на бавен ход, оптимизиране на скоростта и планирането, задвижване с помощта на вятърна енергия, покрития срещу обрастване на подводната част на корабите, електрификация от възобновяеми източници и съхранение на енергия, както и оптимизиране на цифровизацията и на логистиката. Стимулирането на по-ефективните в енергийно отношение енергийни източници или на технологиите за задвижване за енергопотребление на борда и на котвена стоянка, за да се спазят разпоредбите на настоящия регламент, е не по-малко важно от правилното прилагане на насоките за поставяне на енергийната ефективност на първо място.*

## **Изменение 18**

### **Предложение за регламент Съображение 10**

*Текст, предложен от Комисията*

(10) Политическата намеса за стимулиране на търсенето на морски горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници следва да се основава на цели и да зачита принципа на технологична неутралност. Съответно следва да се определят ограничения за интензитета на емисиите на парниковите газове на енергията, използвана на борда на корабите, без да

*Изменение*

(10) Политическата намеса за стимулиране на търсенето на морски горива от възобновяеми източници следва да се основава на цели и да зачита принципа на технологична неутралност. Съответно следва да се определят ограничения за интензитета на емисиите на парниковите газове на енергията, използвана на борда на корабите, без да се предписва

се предписва използването на конкретно гориво или технология.

използването на конкретно гориво или технология. *Същевременно трябва да се прави разлика, за да се стимулират по-специално горива с нулеви емисии с възможност за разрастване на тяхната употреба, които са необходими за постигане на евентуално пълно покритие на пазара. Освен това се счита, че са целесъобразни специални стимули за насърчаване на навлизането и на по-мощното използване на възобновяеми горива от небиологичен произход, които се очаква да играят ключова роля за декарбонизацията на корабоплавателните дейности, които нямат по-енергийно ефективна и устойчива алтернатива, основана на възобновяеми източници, като например пряка електрификация на основата на възобновяеми източници или технологии за задвижване на основата на възобновяеми източници.*

## Изменение 19

### Предложение за регламент Съображение 11

*Текст, предложен от Комисията*

(11) Следва да се насърчава разработването и внедряването на горива от възобновяеми *и нисковъглеродни* източници с висок потенциал за устойчивост, търговска зрялост и висок потенциал за иновации и растеж, за да се отговори на бъдещите нужди. Това ще подпомогне създаването на иновативни и конкурентни пазари на горива и ще осигури достатъчно доставки на устойчиви морски горива в краткосрочен и дългосрочен план, и ще допринесе за амбициите на Съюза *за декарбонизация* на транспорта, като същевременно ще се подкрепят усилията на Съюза за постигане на

*Изменение*

(11) Следва да се насърчава разработването и внедряването на горива от възобновяеми източници с висок потенциал за устойчивост, търговска зрялост и висок потенциал за иновации и растеж, за да се отговори на бъдещите нужди. Това ще подпомогне създаването на иновативни и конкурентни пазари на горива и ще осигури достатъчно доставки на устойчиви морски горива *от възобновяеми източници и на технологии на задвижване на основата на възобновяеми източници* в краткосрочен и дългосрочен план, и ще допринесе за амбициите на Съюза *в областта на климата, енергетиката*

високо равнище на опазване на околната среда. *За постигането на тази цел следва да се смятат за допустими устойчивите морски горива, произведени от суровини, изброени в части А и Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, както и синтетичните морски горива. По-специално устойчивите морски горива, произведени от суровини, изброени в част Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, са от съществено значение, тъй като понастоящем те са най-развитата в търговско отношение технология за декарбонизация на морския транспорт още в краткосрочен план.*

*и декарбонизацията* на транспорта, като същевременно ще се подкрепят усилията на Съюза за постигане на високо равнище на опазване на околната среда.

## Изменение 20

### Предложение за регламент Съображение 11а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(11а) В стратегията на ЕС за използването на водорода<sup>1а</sup> корабоплаването се признава като основен сектор за увеличаване на използването на устойчиви горива, получени от водород от възобновяеми източници. Тъй като корабоплаването трябва да се конкурира за оскъдните доставки на водород от възобновяеми източници с други сектори, в които могат да бъдат внедрени други по-ефикасни решения като пряка електрификация, следва да се създадат допълнителни мерки за насърчаване на навлизането на възобновяемите горива от небиологичен произход в морския сектор, защото тяхното използване твърдо трябва да се увеличи, за да се постигнат нулеви емисии от корабоплаването до 2050 г.*

## Изменение 21

### Предложение за регламент Съображение 11б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(11б) В оценката на въздействието към настоящия регламент Комисията установи допълнителни стимули за синтетични горива като важен елемент за преодоляване на ценовата разлика между изкопаемите горива и биогоривата. Комисията признава, че тази минимална квота за синтетични горива би имала положително въздействие върху иновациите, секторите на корабоплаването, корабостроенето и морското оборудване. Това стимулиране на иновациите трябва да започне още преди 2030 г., за да се ускори намаляването на емисиите на парникови газове и да се гарантират висококачествени работни места в европейския корабостроителен сектор и свързаните с него сектори. Квотата като цяло може да подобри предвидимостта на регулаторната рамка, като по този начин се сведе до минимум важна пречка пред внедряването на възобновяеми горива от небιологичен произход.**

## Изменение 22

### Предложение за регламент Съображение 13

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(13) В морския сектор обаче този подход обаче трябва да бъде по-строг. В морският сектор понастоящем има

(13) В морския сектор обаче този подход обаче трябва да бъде по-строг. В морският сектор понастоящем има



незначителни нива на търсене на биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса на основата на хранителни и фуражни култури, тъй като над 99 % от използваните понастоящем морски горива са с произход от изкопаеми източници. Поради това недопустимостта на горивата на основата на хранителни и фуражни култури съгласно настоящия регламент също така свежда до минимум риска от забавяне на декарбонизацията на транспортния сектор, каквото в противен случай би могло да се прояви в резултат на пренасочването на биогоривата на основа на зърнени култури от автомобилния към морския сектор. От съществено значение е подобно пренасочване да се сведе до минимум, тъй като понастоящем автомобилният транспорт остава най-замърсяващият транспортен сектор, а морският транспорт засега използва предимно изкопаеми горива. Поради това е целесъобразно да се избегне създаването на потенциално голямо търсене на биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса на основата на хранителни и фуражни култури, като се насърчава тяхното използване съгласно настоящия регламент. Съответно допълнителните емисии на парникови газове и загубата на биологично разнообразие, причинени от всички видове горива на основата на фуражни и хранителни култури, изискват да се смята, че тези горива имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния път на производство на гориво.

незначителни нива на търсене на биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса на основата на хранителни и фуражни култури, тъй като над 99 % от използваните понастоящем морски горива са с произход от изкопаеми източници. Поради това недопустимостта на горивата на основата на хранителни и фуражни култури съгласно настоящия регламент също така свежда до минимум риска от забавяне на декарбонизацията на транспортния сектор, каквото в противен случай би могло да се прояви в резултат на пренасочването на биогоривата на основа на зърнени култури от автомобилния към морския сектор. От съществено значение е подобно пренасочване да се сведе до минимум, тъй като понастоящем автомобилният транспорт остава най-замърсяващият транспортен сектор, а морският транспорт засега използва предимно изкопаеми горива. Поради това е целесъобразно да се избегне създаването на потенциално голямо търсене на биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса на основата на хранителни и фуражни култури, като се насърчава тяхното използване съгласно настоящия регламент. Съответно допълнителните емисии на парникови газове и загубата на биологично разнообразие, причинени от всички видове горива на основата на фуражни и хранителни култури, изискват да се смята, че тези горива имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния път на производство на гориво ***от изкопаеми източници. Същото се отнася и за преходните култури, както и за дестилатите от палмови мастни киселини, които са основен страничен продукт на палмовото масло. Внасяните биогорива следва да отговарят на европейските критерии за устойчивост, установени в***

*Директивата за енергията от възобновяеми източници.*

**Изменение 23**

**Предложение за регламент  
Съображение 13а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(13а) Използваното олио за готвене може да бъде устойчиво основано на отпадъци гориво. Има обаче доказателства за измами в трети държави във връзка незаконно обозначаване на използвано олио за готвене. Годишните разследвания на OLAF<sup>1а</sup> показват тревожен брой случаи на незаконно навлизане на биодизел от световния пазар в ЕС, който се описва невярно като получен от използвано олио за готвене. Що се отнася до международния характер на настоящия регламент, прилагането и контролът на стандартите за устойчивост на бункеровани биогорива са дори по-трудни, отколкото за внасяните биогорива. Следователно Комисията следва извърши оценка дали използваното олио за готвене следва да се счита, че има същите емисионни фактори като най-неблагоприятния начин на производство.*

**Изменение 24**

**Предложение за регламент  
Съображение 13б (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(13б) С оглед на предотвратяването на измами във връзка с международното бункероване на*

*водород от възобновяеми източници и получените от него горива и даване на възможност за международната търговия с водород от възобновяеми източници ЕС следва да ускори работата по международни стандарти за водород от възобновяеми източници и системи за надеждно проследяване, сертифициране и проверка на горива от възобновяеми източници от небиологичен произход.*

## Изменение 25

### Предложение за регламент Съображение 14

*Текст, предложен от Комисията*

(14) Дългите срокове, свързани с разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския транспорт, изискват бързи действия и създаването на ясна и предвидима дългосрочна регулаторна рамка, улесняваща планирането и инвестициите от всички заинтересовани страни. Наличието на ясна и стабилна дългосрочна регулаторна рамка ще улесни разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския транспорт и ще насърчи инвестициите от заинтересованите страни. С тази рамка следва да се определят пределни стойности за интензитета на емисиите на парниковите газове на енергията, използвана от корабите на борда до 2050 г. Ограниченията следва да стават по-амбициозни с течение на времето, за да отразяват очакваното технологично развитие и увеличеното производство на корабни горива от възобновяеми и **нисковъглеродни източници.**

*Изменение*

(14) Дългите срокове, свързани с разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския транспорт, **както и дългият среден жизнен цикъл на корабите – между 25 и 30 години** – изискват бързи действия и създаването на ясна и предвидима дългосрочна регулаторна рамка, улесняваща планирането и инвестициите от всички заинтересовани страни. **Ускоряващата се криза в областта на климата увеличава значението на мерките, предприемани днес в сектора.** Наличието на ясна, **амбициозна** и стабилна дългосрочна регулаторна рамка ще улесни разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския транспорт и ще насърчи инвестициите от заинтересованите страни. С тази рамка следва да се определят пределни стойности за интензитета на емисиите на парниковите газове на енергията, използвана от корабите на борда, **както при плаване, така и при престой на котвена стоянка,** до 2050 г. Ограниченията следва да стават по-

амбициозни с течение на времето, за да отразяват очакваното технологично развитие и увеличеното производство на корабни горива от възобновяеми **източници. Важно е да се гарантира правна сигурност и да се осигури достатъчно време на сектора за планиране и подготовка в дългосрочен план, както и за избягване на блокирането на активи. Това следва надлежно да бъде взето предвид при евентуални бъдещи прегледи на настоящия регламент.**

## Изменение 26

### Предложение за регламент Съображение 15

*Текст, предложен от Комисията*

(15) С настоящия регламент следва да се установят методиката и формулата, които следва да се прилагат за изчисляване на средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба. Тази формула следва да се основава на разхода на гориво, докладван от корабите, и да отчита съответните емисионни фактори на тези горива. Използването на заместващи източници на енергия, като например вятърна енергия или електроенергия, също следва да бъде отразено в методиката.

*Изменение*

(15) С настоящия регламент следва да се установят методиката и формулата, които следва да се прилагат за изчисляване на средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба. Тази формула следва да се основава на разхода на гориво, докладван от корабите, и да отчита съответните емисионни фактори на тези горива **включително въз основа на информацията, предоставена от доставчиците на морски горива в ЕС.** Използването на заместващи източници на енергия, като например вятърна енергия, **слънчева енергия** или електроенергия, **както на борда, така и на котвена стоянка,** също следва да бъде отразено в методиката.

## Изменение 27

### Предложение за регламент Съображение 17

*Текст, предложен от Комисията*

(17) Характеристиките „от сондажа до килватера“ на **морските** горива от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници следва да се определят, като се използват възприети емисионни фактори или действителни и сертифицирани емисионни фактори, обхващащи емисиите „от източника до резервоара“ и „от резервоара до килватера“. **Ефективността на изкопаемите** горива обаче следва да се оценява единствено като се използват възприети емисионни фактори, както е предвидено в настоящия регламент.

## Изменение 28

### Предложение за регламент Съображение 18

*Текст, предложен от Комисията*

(18) Необходим е всеобхватен подход по отношение на всички най-значими емисии на парникови газове (CO<sub>2</sub>, **ВС**, CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O), за да се насърчава използването на източници на енергия, които са с по-ниски общи емисии на парникови газове. Поради това, за да се отрази потенциалът за глобално затопляне на метана **и** азотните оксиди, **пределната** стойност, **определена** в настоящия регламент, следва да **бъде изразена** като „еквивалент на CO<sub>2</sub>“.

## Изменение 29

### Предложение за регламент Съображение 18а (ново)

*Изменение*

(17) Характеристиките „от сондажа до килватера“ на **всички морски** горива от възобновяеми източници следва да се определят, като се използват възприети емисионни фактори или действителни и сертифицирани емисионни фактори, обхващащи емисиите „от източника до резервоара“ и „от резервоара до килватера“. **Изкопаемите горива, включително газът от изкопаеми** горива, обаче следва да се оценява единствено като се използват възприети емисионни фактори, както е предвидено в настоящия регламент.

*Изменение*

(18) Необходим е всеобхватен подход по отношение на всички най-значими емисии на парникови газове (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O), **включително въздействието върху климата на емисиите на сажди**, за да се насърчава използването на източници на енергия, които са с по-ниски общи емисии на парникови газове. Поради това, за да се отрази потенциалът за глобално затопляне на метана, азотните оксиди **и саждите, референтната** стойност **и пределните стойности, определени** в настоящия регламент, следва да **бъдат изразени** като „еквивалент на CO<sub>2</sub>“.

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(18a)** Според шестия доклад за оценка на Междуправителствената група по изменението на климата (МКИК)<sup>1a</sup> в рамките на следващите 20 години светът рискува да надвиши границата за покачването на температурата до 1,5°C. Поради това е целесъобразно да се изчисли потенциалът за глобално затопляне на метана, саждите и азотните оксиди за двадесетгодишен срок, за да се избегне подценяването на действителното краткосрочно въздействие върху глобалното затопляне.

---

<sup>1a</sup> МКИК, 2021 г.: *Изменение на климата през 2021 г.: физико-научни основи. Принос на работна група I към Шестия доклад за оценка, изготвен от Междуправителствения комитет по изменение на климата.*

### **Изменение 30**

#### **Предложение за регламент Съображение 18б (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(18б)** Саждите са както замърсител на въздуха, така и атмосферен замърсител с краткотраен живот, който се формира заедно с прахови частици в процеса на горене и има значителен ефект на затопляне. В съобщение от октомври 2021 г.<sup>1a</sup> ЕС пое ангажимент да „задава посока на усилията за постигане на корабоплаване с нулеви емисии и нулево замърсяване в Северния ледовит океан, в съответствие с нашите цели, изложени в Зеления пакт, и с пакета „Подготвени за цел

*1a Съвместно съобщение до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „По-силен ангажимент на ЕС за мирен, устойчив и благоденстващ Арктически регион“, JOIN(2021) 27 final.*

## Изменение 31

### Предложение за регламент Съображение 19

*Текст, предложен от Комисията*

(19) Използването на възобновяеми енергийни източници и алтернативно задвижване, като например вятърната и слънчевата енергия, значително намалява интензитета на емисиите на парникови газове за общото енергопотребление от корабите. **Трудностите пред** точното измерване и количественото определяне на тези енергийни източници **(непостоянство на потреблението на енергия, пряко прехвърляне за задвижване на кораба и т.н.) не следва да пречат на определянето на мястото им в общото потребление на енергия от корабите посредством приблизителни стойности на техния принос към енергийния баланс на кораба.**

*Изменение*

(19) Използването на възобновяеми енергийни източници и алтернативно задвижване, като например вятърната и слънчевата енергия, значително намалява интензитета на емисиите на парникови газове за общото енергопотребление от корабите. **Във все по-голяма степен се предлагат решения за** точното измерване и количественото определяне на тези енергийни източници, **като например бордови датчици и софтуер за оценка на състоянието на маршрута. Поради това приносът на възобновяемите енергийни източници и алтернативното задвижване за общия енергиен баланс на кораба следва да се регистрира и отчита възможно най-точно, като се използват най-добрите налични до момента средства за измерване или, когато това се окаже технически невъзможно – чрез най-добрите налични приблизителни оценки. Например в циркулярно писмо № 896 на Комитета по опазване на морската среда на Международната морска организация (ММО) се предоставят насоки относно**

*третирането на иновативните технологии за енергийна ефективност, включително за приблизителна оценка на енергията от подпомагано от вятърна енергия задвижване.*

## Изменение 32

### Предложение за регламент Съображение 20

*Текст, предложен от Комисията*

(20) Замърсяването на въздуха, причинено от кораби (серни оксиди, азотни оксиди и прахови частици) при **престоя** им на котвена стоянка, е сериозен проблем за крайбрежните райони и пристанищните градове. Поради това следва да бъдат наложени специфични и строги задължения за намаляване на емисиите при престоя на котвена стоянка от кораби, които черпят мощност от своите двигатели по време на престоя си в пристанището. Според данните, събрани в рамките на Регламент (ЕС) 2015/757 през 2018 г., пътническите кораби и контейнеровозите са категориите кораби, които генерират най-голямо количество емисии на кораб при престоя си на котвена стоянка. Съответно емисиите от тези категории кораби следва да се разглеждат приоритетно.

*Изменение*

(20) Замърсяването на въздуха, причинено от кораби (серни оксиди, азотни оксиди и прахови частици) при **престоят** им на котвена стоянка, е сериозен проблем за крайбрежните райони и пристанищните градове, **с очаквано въздействие от над 50 000 смъртни случая на година в Съюза**. Поради това следва да бъдат наложени специфични и строги задължения за намаляване на емисиите при престоя на котвена стоянка от кораби, които черпят мощност от своите двигатели **с вътрешно горене** по време на престоя си в пристанището. Според данните, събрани в рамките на Регламент (ЕС) 2015/757 през 2018 г., пътническите кораби и контейнеровозите са категориите кораби, които генерират най-голямо количество емисии на кораб при престоя си на котвена стоянка. Съответно емисиите от тези категории кораби следва да се разглеждат приоритетно, **последвани скоро след това от мерки и цели за справяне с емисиите за всички останали кораби с цел подобряване на качеството на въздуха в крайбрежните райони и пристанищните градове, тъй като тези кораби представляват едва 40% от емисиите на котвена стоянка. С оглед по-добро опазване на човешкото здраве и на околната среда обхватът следва да се разшири за още видове**



кораби.

### Изменение 33

#### Предложение за регламент Съображение 20 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(20а) Тъй като саждите са вторият най-важен фактор, допринасящ за причиняването от корабите затопляне на климата, в настоящия регламент следва да бъдат включени мерки за намаляване на саждите с цел справяне със замърсяването на въздуха и изменението на климата възможно най-бързо. Определянето на строги пределни стойности на емисиите на парникови газове и на оперативна цел за енергийна ефективност ще спомогне за намаляване както на емисиите на CO<sub>2</sub>, така и на емисиите на сажди. Тъй като изпълнението на тези цели обаче ще изисква известно време, са необходими допълнителни мерки за приоритетно справяне с изпускането на сажди в непосредствена или по-голяма близост до Арктика. Поради това от всички попадащи в обхвата на настоящия регламент кораби, които плават през Арктическият регион, следва да се изисква да използват само дестилати или горива от възобновяеми източници, или методи за задвижване с нулеви емисии.*

### Изменение 34

#### Предложение за регламент Съображение 21

(21) Използването на електрозахранваща уредба, намираща се на брега (OPS) намалява замърсяването на въздуха, причинено от кораби, както и количеството на емисиите на парникови газове, генерирани от морския транспорт. С оглед на нарастващия дял на възобновяемите енергийни източници в електроенергийния микс на ЕС, OPS осигуряват все по-чисто захранване на корабите при престоя им на котвена стоянка. Въпреки че в Директива 2014/94/ЕС (Директива за инфраструктурата за алтернативни горива – AFID) е обхваната само разпоредбата относно точките на свързване към OPS, търсенето и в резултат на това използването на тази технология остава ограничено. Поради това следва да се установят специфични правила, с които да се разреши използването на OPS от най-замърсяващите кораби.

(21) Използването на електрозахранваща уредба, намираща се на брега (OPS), намалява замърсяването на въздуха, причинено от кораби **на котвена стоянка**, както и количеството на емисиите на парникови газове, генерирани от морския транспорт **на котвена стоянка**. С оглед на нарастващия дял на възобновяемите енергийни източници в електроенергийния микс на ЕС, OPS осигуряват все по-чисто захранване на корабите при престоя им на котвена стоянка. Въпреки че в Директива 2014/94/ЕС (Директива за инфраструктурата за алтернативни горива – AFID) е обхваната само разпоредбата относно точките на свързване към OPS, **като същевременно се освобождават пристанищата от задължението да предлагат точки на свързване към OPS, когато няма търсене**, търсенето и в резултат на това използването на тази технология остава ограничено. Поради това следва да се установят специфични правила, с които да се разреши използването на OPS от най-замърсяващите кораби, **докато Директива 2014/94/ЕС следва да гарантира, че пристанищата внедряват инфраструктура с нулеви емисии и избягват блокирането на изкопаеми горива от инфраструктурата. В рамките на настоящия регламент ще бъде необходимо да се предвиди успоредно задължение за пристанищата да се грижат за инфраструктурата и за да се предотврати нелоялната конкуренция между тях. Ако задължението не се спазва, пристанищата следва да са отговорни да плащат санкции.**

## Изменение 35

### Предложение за регламент Съображение 22

*Текст, предложен от Комисията*

(22) Освен OPS, използването на други технологии в пристанищата би могло да предложи равностойни ползи за околната среда. Когато бъде доказано, че използването на алтернативна технология е еквивалентно на използването на OPS, корабът следва да бъде освободен от използването на OPS.

*Изменение*

(22) Освен OPS, използването на други технологии в пристанищата би могло да предложи равностойни ползи за околната среда, **като например инсталации на основата на възобновяеми енергийни източници на борда, акумулатори и замяна на акумулатори**. Когато бъде доказано, че използването на алтернативна технология е еквивалентно на използването на OPS **по отношение на замърсяването на въздуха и намаляването на емисиите на парникови газове**, корабът следва да бъде освободен от използването на OPS.

## Изменение 36

### Предложение за регламент Съображение 24

*Текст, предложен от Комисията*

(24) Изключенията в случай на **липса или** несъвместимост на OPS следва да **бъдат ограничени**, ако корабните и пристанищните оператори са имали достатъчно време да направят необходимите инвестиции, за да осигурят необходимите стимули за тези инвестиции и да избягнат нелоялна конкуренция. **От 2035 г. корабните оператори следва да планират внимателно** своите посещения в пристанищата, за да гарантират, че могат да упражняват дейностите си, без да отделят замърсители на въздуха и парникови газове при престоя си на котвена стоянка и да застрашават околната среда в крайбрежните райони и пристанищните градове. **Запазват се**

*Изменение*

(24) Изключенията в случай на несъвместимост на OPS **не** следва да **се правят**, ако корабните и пристанищните оператори са имали достатъчно време да направят необходимите инвестиции, за да осигурят необходимите стимули за тези инвестиции и да избягнат нелоялна конкуренция. **Пристаннищата трябва да оборудват своите котвени стоянки, а корабособствениците – своите кораби, с електрозахранващи инсталации, които отговарят на приложимите стандарти, за да се гарантира, че системите са напълно съвместими. От 2030 г. корабните оператори следва да** гарантират, че могат да упражняват дейностите си, без

ограничен брой изключения в случай на липса **или на несъвместимост** на OPS, за да се осигури възможност за промени в последния момент в графици за акостиране в пристанища **и акостиране в пристанища с несъвместимо оборудване**.

да отделят замърсители на въздуха и парникови газове при престоя си на котвена стоянка и да застрашават околната среда **и човешкото здраве** в крайбрежните райони и пристанищните градове. **Следва да се запазят** ограничен брой изключения в случай на липса на OPS, за да се осигури възможност за промени в последния момент в графици за акостиране в пристанища.

### Изменение 37

#### Предложение за регламент Съображение 24а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(24а) Намаляването на замърсителите на въздуха е от голямо значение за човешкото здраве, но технически решения като системите за пречистване на отработени газове не следва да водят до пренасочване на замърсяването. Изхвърлянето на отпадъци от системите за пречистване на отработени газове може да стресира непосредствената среда на морските пътища и може да бъде избегнато чрез подходящо изхвърляне в пристанищните приемни съоръжения.**

### Изменение 38

#### Предложение за регламент Съображение 24б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(24б) При прилагането на настоящия регламент следва да се вземат предвид различните модели на управление на пристанищата в целия**

## Изменение 39

### Предложение за регламент Съображение 24 в (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(24в) Координацията между пристанищата и корабните оператори е от решаващо значение, за да се осигурят безпроблемни процедури за свързване с намиращите се на брега електрозахранващи уредби в пристанищата. Корабните оператори следва да информират пристанищата, в които акостираат, за намеренията си да се свържат към електрозахранващата уредба, намираща се на брега, за нуждите си от електроенергия по време на конкретното акостиране, особено когато те надвишават очакваните нужди за тази категория кораби.**

## Изменение 40

### Предложение за регламент Съображение 25

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(25) С настоящия регламент следва да се въведе надеждна система за мониторинг, докладване и проверка, за да се проследи спазването на неговите разпоредби. Тя следва да се прилага по недискриминационен начин за всички кораби и да изисква проверка от трета страна, за да се гарантира точността на данните, предоставени в рамките на системата. За да се улесни постигането на целта на настоящия регламент, всички данни, които вече са докладвани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757,

(25) С настоящия регламент следва да се въведе надеждна **и прозрачна** система за мониторинг, докладване и проверка, за да се проследи спазването на неговите разпоредби. Тя следва да се прилага по недискриминационен начин за всички кораби и да изисква проверка от трета страна, за да се гарантира точността на данните, предоставени в рамките на системата. За да се улесни постигането на целта на настоящия регламент, всички данни, които вече са докладвани за целите на Регламент (ЕС)

следва да се използват, когато е необходимо, за проверка на спазването на настоящия регламент, за да се ограничи административната тежест, наложена на дружествата, проверяващите и *морските* органи.

## Изменение 41

### Предложение за регламент Съображение 26

*Текст, предложен от Комисията*

(26) Дружествата следва да отговарят за мониторинга и докладването на количеството и вида енергия, използвана на борда на корабите при плаване и при престой на котвена стоянка, както и друга съответна информация, напр. информация за типа двигател на борда **или наличието на технологии** за използване на вятъра за подпомагане на задвижването, с оглед да се покаже съответствие с пределната стойност на интензитета на парниковите газове от енергията, използвана на борда на кораба, определена в настоящия регламент. За да се улесни изпълнението на задълженията за мониторинг и докладване и проверките от страна на проверяващите органи, както в Регламент (ЕС) 2015/757, дружествата следва да документират предвидения метод за мониторинг и в плана за мониторинг да предоставят допълнителна информация за прилагането на правилата на настоящия регламент. Планът за мониторинг, както и последващите му изменения, ако е приложимо, следва да бъдат представени на проверяващия орган.

2015/757, следва да се използват, когато е необходимо, за проверка на спазването на настоящия регламент, за да се ограничи административната тежест, наложена на дружествата, проверяващите, *морските* и *административните* органи.

*Изменение*

(26) Дружествата следва да отговарят за мониторинга и докладването на количеството и вида енергия, използвана на борда на корабите при плаване и при престой на котвена стоянка, както и друга съответна информация, напр. информация за типа двигател на борда, **техническа спецификация на технологиите** за използване на вятъра **или всеки алтернативен източник на енергия на борда, включително отчитане на предоставяната от тях енергия** за подпомагане на задвижването, с оглед да се покаже съответствие с пределната стойност на интензитета на парниковите газове от енергията, използвана на борда на кораба, определена в настоящия регламент. За да се улесни изпълнението на задълженията за мониторинг и докладване и проверките от страна на проверяващите органи, както в Регламент (ЕС) 2015/757, дружествата следва да документират предвидения метод за мониторинг и в плана за мониторинг да предоставят допълнителна информация за прилагането на правилата на настоящия регламент. Планът за мониторинг, както и последващите му изменения, ако е приложимо, следва да бъдат представени на проверяващия орган.

## Изменение 42

### Предложение за регламент Съображение 27

*Текст, предложен от Комисията*

(27) Сертифицирането на горивата е от съществено значение за постигане на целите на настоящия регламент и за гарантиране на екологосъобразността на горивата от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници, които се очаква да бъдат използвани в морския сектор. Сертифицирането следва да се извършва с помощта на прозрачна и недискриминационна процедура. За да се улесни сертифицирането и да се ограничи административната тежест, сертифицирането на биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираното въглеродно гориво следва да се основава на правилата, установени с Директива (ЕС) 2018/2001. Този подход към сертифицирането следва да се прилага и за горива, бункеровани извън Съюза, които следва да се разглеждат като внесени горива, както в Директива (ЕС) 2018/2001. Когато дружествата възнамеряват да се отклоняват от приетите стойности, предвидени в посочената директива или в настоящата нова рамка, това следва да се прави само когато стойностите могат да бъдат сертифицирани по една от доброволните схеми, признати съгласно Директива (ЕС) 2018/2001 (за стойности „от източника до резервоара“), или чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите (стойности от резервоара до килватера).

## Изменение 43

*Изменение*

(27) Сертифицирането на горивата е от съществено значение за постигане на целите на настоящия регламент и за гарантиране на екологосъобразността на горивата от възобновяеми източници, които се очаква да бъдат използвани в морския сектор. Сертифицирането следва да се извършва с помощта на прозрачна и недискриминационна процедура. За да се улесни сертифицирането и да се ограничи административната тежест, сертифицирането на биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираното въглеродно гориво следва да се основава на правилата, установени с Директива (ЕС) 2018/2001. Този подход към сертифицирането следва да се прилага и за горива, бункеровани извън Съюза, които следва да се разглеждат като внесени горива, както в Директива (ЕС) 2018/2001. Когато дружествата възнамеряват да се отклоняват от приетите стойности, предвидени в посочената директива или в настоящата нова рамка, това следва да се прави само когато стойностите могат да бъдат сертифицирани по една от доброволните схеми, признати съгласно Директива (ЕС) 2018/2001 (за стойности „от източника до резервоара“), или чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите (стойности от резервоара до килватера).

## Предложение за регламент Съображение 28

*Текст, предложен от Комисията*

(28) Проверките от акредитирани проверяващи органи следва да гарантират точността и пълнотата на мониторинга, докладването от страна на дружествата и спазването на настоящия регламент. За да се осигури непристрастност, проверяващите органи следва да са независими и компетентни правни субекти, акредитирани от национални органи по акредитация, създадени съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г.).

## Изменение 44

### Предложение за регламент Съображение 29

*Текст, предложен от Комисията*

(29) Въз основа на данните и информацията от мониторинга, докладвани от дружествата, проверяващите органи следва да

*Изменение*

(28) Проверките от акредитирани проверяващи органи следва да гарантират точността и пълнотата на мониторинга, докладването от страна на дружествата и спазването на настоящия регламент. За да се осигури непристрастност **и ефективност**, проверяващите органи следва да са независими и компетентни правни субекти, акредитирани **и контролирани** от национални органи по акредитация, създадени съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>23a,24</sup>.

---

**<sup>23a</sup> Съответният администриращ орган е определен в настоящия регламент и определя санкциите, които да бъдат заплатени от дружествата, които не спазват изискванията.**

---

<sup>24</sup> Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 9 юли 2008 г. за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93 (ОВ L 218, 13.8.2008 г.).

*Изменение*

(29) Въз основа на данните и информацията от мониторинга, докладвани от дружествата, проверяващите органи следва да



изчисляват и установяват средногодишната интензивност на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, и баланса на кораба по отношение на пределната стойност, включително излишъка или недостига на съответствие, както и спазването на изискванията за използване на брегово електрозахранване при престоя на корабите на котвена стоянка. Проверяващият орган следва да съобщи тази информация на засегнатото дружество. Когато проверяващият орган е същият субект като проверяващия орган за целите на Регламент (ЕС) 2015/757, уведомлението може да бъде направено заедно с доклада от проверката съгласно посочения регламент. След това въпросната информация следва да бъде докладвана от съответното дружество на Комисията.

изчисляват и установяват средногодишната интензивност на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, и баланса на кораба по отношение на пределната стойност, включително излишъка или недостига на съответствие, както и спазването на изискванията за използване на брегово електрозахранване при престоя на корабите на котвена стоянка. Проверяващият орган следва **също така да обобщава поотделно ежегодно всеки вид гориво или енергия, консумирани на котвена стоянка и в морето, включително за всеки алтернативен източник на енергия, като електроенергия, вятърна или слънчева енергия.** Проверяващият орган следва да съобщи **и предаде** тази информация на засегнатото дружество. Когато проверяващият орган е същият субект като проверяващия орган за целите на Регламент (ЕС) 2015/757, уведомлението може да бъде направено заедно с доклада от проверката съгласно посочения регламент. След това въпросната информация следва да бъде докладвана от съответното дружество на Комисията.

## Изменение 45

### Предложение за регламент Съображение 30

*Текст, предложен от Комисията*

(30) Комисията следва да създаде и осигури функционирането на електронна база данни, **която** регистрира показателите на всеки кораб и гарантира неговото съответствие с настоящия регламент. За да се улесни докладването и да се ограничи административната тежест за дружествата, проверяващите органи и

*Изменение*

(30) Комисията следва да създаде и осигури функционирането на **централно управлявана** електронна база данни, **за да** регистрира показателите на всеки кораб и гарантира неговото съответствие с **различните разпоредби на** настоящия регламент, **както и за събиране на данни за потреблението на енергия,**

други потребители, електронната база данни следва да се основава на съществуващия модул THETIS-MRV и да отчита възможността за повторно използване на информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.

**санкциите, възможностите за гъвкавост, изключенията и всяка друга информация, свързана с регламента.** За да се улесни докладването и да се ограничи административната тежест за дружествата, проверяващите органи и други потребители, електронната база данни следва да се основава на съществуващия модул THETIS-MRV и да отчита възможността за повторно използване на информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757. **Данните, въведени в базата данни, следва да бъдат съпоставими и да бъдат публично достъпни в отворен формат, за да се даде възможност на широката общественост, и по-специално на гражданското общество и научната общност, да проследяват екологичния преход на морския сектор.**

## Изменение 46

### Предложение за регламент Съображение 32

*Текст, предложен от Комисията*

(32) За да се избегне технологична зависимост и да продължи да се подкрепя внедряването на **най-ефективни решения**, на дружествата следва да се позволи да обединяват характеристиките на **различните кораби** и да използват възможните изключително добри характеристики на един кораб за компенсация на незадоволителните резултати на друг кораб. Това създава възможност да се възнагражда свръхсъответствието и **да се стимулират** инвестициите в по-напреднали технологии. Възможността да се избере обединяване на съответствието следва да остане доброволна и да подлежи на одобрение

*Изменение*

(32) За да се избегне технологична зависимост и да продължи да се подкрепя внедряването на **решения за възобновяема енергия, които са най-енергийно ефективни и устойчиви**, на дружествата следва да се позволи да обединяват характеристиките на **корабите** и да използват възможните изключително добри характеристики на един кораб за компенсация на незадоволителните резултати на друг кораб. Това създава възможност да се възнагражда свръхсъответствието и **стимулира** инвестициите в по-напреднали технологии. Възможността да се избере обединяване на съответствието следва да остане доброволна и да подлежи на одобрение

от съответните дружества.

от съответните дружества.

#### Изменение 47

##### Предложение за регламент Съображение 33

*Текст, предложен от Комисията*

(33) Документът за съответствие („свидетелство за съответствие FuelEU“), издаден от проверяващ орган съгласно процедурите, установени с настоящия регламент, следва да се съхранява на борда на кораба като доказателство за спазване на ограниченията за интензитета на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, и на изискванията за използване на OPS при престоя на котвена стоянка. Проверяващите органи следва да информират Комисията за издаването на подобни документи.

*Изменение*

(33) Документът за съответствие („свидетелство за съответствие FuelEU“), издаден от проверяващ орган съгласно процедурите, установени с настоящия регламент, следва да се съхранява на борда на кораба като доказателство за спазване на ограниченията за интензитета на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, и на изискванията за използване на **възобновяеми горива от небиологичен произход, за използване на OPS** при престоя на котвена стоянка. Проверяващите органи следва да информират Комисията за издаването на подобни документи. **Пристанищните органи следва да проверяват сертификатите на всички кораби, попадащи в обхвата на настоящия регламент, които акостираат в техните пристанища.**

#### Изменение 48

##### Предложение за регламент Съображение 35

*Текст, предложен от Комисията*

(35) Без да се засяга възможността за спазване чрез прибягване до разпоредбите за гъвкавост и обединяване, корабите, които не отговарят на пределните стойности за средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове на

*Изменение*

(35) Без да се засяга възможността за спазване чрез прибягване до разпоредбите за гъвкавост и обединяване, корабите, които не отговарят на пределните стойности за средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове на

енергията, използвана на борда, подлежат на санкция с възпиращ ефект. Санкцията следва да бъде пропорционална на степента на несъответствие и да премахва всяко икономическо предимство от несъответствието, като по този начин се запазват еднакви условия на конкуренция в сектора. Тя следва да *се основава на количеството гориво от възобновяеми и нисковъглеродни източници, които корабите е трябвало да използват, и на разходите за него, за да се съобразят с изискванията на настоящия регламент.*

## Изменение 49

### Предложение за регламент Съображение 36

*Текст, предложен от Комисията*

(36) Санкцията, наложена за всяко неотговарящо на изискванията влизане в пристанище, следва да бъде пропорционална на разходите за използване на електроенергията и на достатъчно равнище, за да има възпиращ ефект по отношение на използване на по-замърсяващи енергийни източници. Санкцията следва да се основава на мощността, инсталирана на борда на плавателния съд, изразена в мегавати, умножена по фиксирана санкция в евро на час престой на котвена стоянка. Поради липсата на точни данни за разходите за предоставяне на OPS в Съюза тази ставка следва да се основава на *средната* цена на електроенергията в ЕС за небитови потребители, умножена по коефициент две, за да се отчетат други такси, свързани с предоставянето на услугата, включително, наред с другото, разходите за свързване и елементите за възстановяване на

енергията, използвана на борда, подлежат на санкция с възпиращ ефект. Санкцията следва да бъде пропорционална на степента на несъответствие и да премахва всяко икономическо предимство от несъответствието, като по този начин се запазват еднакви условия на конкуренция в сектора. Тя следва да *бъде поне два пъти по-високи от разликата между цената на горивото, използвано от кораба, и количеството и цената на най-ефективното от гледна точка на разходите възобновяемо гориво.*

*Изменение*

(36) Санкцията, наложена за всяко неотговарящо на изискванията влизане в пристанище, следва да бъде пропорционална на разходите за използване на електроенергията и на достатъчно равнище, за да има възпиращ ефект по отношение на използване на по-замърсяващи енергийни източници. Санкцията следва да се основава на мощността, инсталирана на борда на плавателния съд, изразена в мегавати, умножена по фиксирана санкция в евро на час престой на котвена стоянка. Поради липсата на точни данни за разходите за предоставяне на OPS в Съюза тази ставка следва да се основава на *най-новата средна* цена на електроенергията в ЕС за небитови потребители *в момента на налагане на санкцията*, умножена по коефициент две, за да се отчетат други такси, свързани с предоставянето на услугата, включително, наред с другото,

инвестициите.

разходите за свързване и елементите за възстановяване на инвестициите.

***Когато корабът не може да се свърже с OPS поради липсата на достатъчна и подходяща инфраструктура, пристанището следва да заплати санкцията.***

## Изменение 50

### Предложение за регламент Съображение 37

*Текст, предложен от Комисията*

(37) Приходите, получени от плащането на санкции, следва да се използват за насърчаване на разпространението и използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор и за подпомагане на морските оператори да постигнат своите цели в областта на климата и околната среда. За целта ***приходите*** следва да бъдат разпределени към Фонда за ***иновации***, посочен в член 10а, параграф 8 от Директива 2003/87/ЕО.

*Изменение*

(37) Приходите, получени от плащането на санкции, следва да се използват ***изключително*** за насърчаване на разпространението и използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор и за подпомагане на морските оператори да постигнат своите цели в областта на климата и околната среда. За целта ***тези приходи*** следва да бъдат разпределени към Фонда за ***океаните***, създаден с Директива 2003/87/ЕО.

## Изменение 51

### Предложение за регламент Съображение 37а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(37а) Повишаването на квалификацията и преквалифицирането на работниците в корабостроенето и сектора на морските технологии продължава да е от жизненоважно значение, по-специално във връзка с екологичните и цифровите умения. Пактът на ЕС за уменията за сектора следва да гарантира, че заинтересованите***

*страни, включително работодателите, профсъюзите, университетите и доставчиците на услуги в областта на професионалното обучение, могат да подготвят работната сила за технологичните промени на бъдещето и да се гарантира, че никой работник или регион не е изоставен.*

## **Изменение 52**

### **Предложение за регламент Съображение 37б (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(37б) Качественият социален диалог на всички равнища и спазването на Директивата на ЕС относно европейските работнически съвети<sup>1а</sup> са от съществено значение за постигането на справедлив преход към иновативен сектор на корабоплаването с качествени работни места.*

---

*<sup>1а</sup> Директива 2009/38/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 месец май 2009 г. за създаване на европейски работнически съвет*

## **Изменение 53**

### **Предложение за регламент Съображение 39**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

(39) Като се има предвид значението на последиците, които мерките, предприети от проверяващите органи съгласно настоящия регламент, могат да имат за засегнатите дружества, по-специално по отношение на определянето на несъответстващи

(39) Като се има предвид значението на последиците, които мерките, предприети от проверяващите органи съгласно настоящия регламент, могат да имат за засегнатите дружества, по-специално по отношение на определянето на несъответстващи

посещения в пристанища, изчисляването на размера на санкциите и отказа за издаване на свидетелство за съответствие FuelEU, тези дружества следва да имат право да подадат заявление за преразглеждане на тези мерки пред компетентния орган в държавата членка, в която проверяващият орган е акредитиран. Като се има предвид основното право на ефективни правни средства за защита, залегнало в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, решенията, взети от компетентните органи и управителните органи на пристанищата съгласно настоящия регламент, следва да подлежат на съдебен контрол, който се извършва в съответствие с националното право на съответната държава членка.

посещения в пристанища, **събирането на информация** за изчисляването на размера на санкциите и отказа за издаване на свидетелство за съответствие FuelEU, тези дружества следва да имат право да подадат заявление за преразглеждане на тези мерки пред компетентния орган в държавата членка, в която проверяващият орган е акредитиран. Като се има предвид основното право на ефективни правни средства за защита, залегнало в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, решенията, взети от компетентните органи и управителните органи на пристанищата съгласно настоящия регламент, следва да подлежат на съдебен контрол, който се извършва в съответствие с националното право на съответната държава членка.

## Изменение 54

### Предложение за регламент Съображение 40

*Текст, предложен от Комисията*

(40) С цел да се поддържат еднакви условия на конкуренция чрез ефективното функциониране на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на списъка на емисионните фактори „от сондажа до килватера“, изменението на списъка на приложимите технологии с нулеви емисии или критериите за тяхното използване, **за установяване на правилата за провеждане на лабораторни изпитвания и преки измервания на емисиите, адаптиране на наказателния коефициент**, акредитиране на проверяващите органи,

*Изменение*

(40) С цел да се поддържат еднакви условия на конкуренция чрез ефективното функциониране на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на списъка на емисионните фактори „от сондажа до килватера“, изменението на списъка на приложимите технологии с нулеви емисии или критериите за тяхното използване, **адаптиране на наказателния коефициент, санкциите за пристанищата**, акредитиране на проверяващите органи, адаптиране на коефициента на санкция, условията на плащане на санкциите,

адаптиране на коефициента на санкция **и на** условията на плащане на санкциите. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

**определяне на системата за обозначаване на екологичните показатели на корабите.** От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

## Изменение 55

### Предложение за регламент Съображение 41а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(41а) Европейската комисия и всички държави – членки на ЕС, подкрепиха декларация в Комитета за опазване на морската околна среда на ММО, в която се отбелязва анализът на МКИК на антропогенното глобално затопляне, дължащо се на минали и настоящи емисии, и в контекста на настоящите тенденции, описани в докладите на МКИК, и се признава, че достигането на нулеви емисии на парникови газове от страна на международното корабоплаване до 2050 г. е от съществено значение, за да останат целите на Парижкото споразумение по отношение на повишаването на**



## Изменение 56

### Предложение за регламент Съображение 42

*Текст, предложен от Комисията*

(42) Като се има предвид международното измерение на морския сектор, за предпочитане е да се възприеме глобален подход за ограничаване на интензитета на емисии на парникови газове на енергията, използвана от корабите, тъй като той би могъл да се смята за **по-ефективен** поради по-широкия си обхват. В този контекст и с цел да се улесни разработването на международни правила в рамките на ММО, Комисията следва да споделя значима информация относно прилагането на настоящия регламент с ММО и други имащи отношение международни организации и да предава съответните материали в ММО. Когато бъде постигнато споразумение по глобален подход по въпроси от значение за настоящия регламент, Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед на привеждането му в съответствие, когато е целесъобразно, с международните правила.

*Изменение*

(42) Като се има предвид международното измерение на морския сектор, за предпочитане е да се възприеме глобален, **също така ефективен и амбициозен** подход за ограничаване на интензитета на емисии на парникови газове на енергията, използвана от корабите, тъй като той би могъл да се смята за **създаващ по-голямо въздействие** поради по-широкия си обхват. В този контекст и с цел да се улесни разработването на международни правила в рамките на ММО, Комисията следва да споделя значима информация относно прилагането на настоящия регламент с ММО и други имащи отношение международни организации и да предава съответните материали в ММО, **за да се повиши амбицията и да се улесни увеличаването в международен план на използването на морски горива от възобновяеми източници и необходимата инфраструктура в пристанищата**. Когато бъде постигнато споразумение по **такъв също така ефективен и амбициозен** глобален подход по въпроси от значение за настоящия регламент, Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед на привеждането му в съответствие, когато е целесъобразно **и без да се намалява амбицията**, с международните правила.

## Изменение 57

### Предложение за регламент Съображение 42а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(42а) Декарбонизацията на морския транспорт следва да включва създаването на зони с ниски емисии – зона за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) и зона за контрол на емисиите на азотни оксиди (NECA), съгласно решението на страните по Конвенцията за защита на морската среда и на крайбрежните райони в Средиземноморието (Барселонска конвенция) през 2021 г., планирана да влезе в сила на 1 януари 2025 г., след ратифицирано приемане с резолюция от Комитета за опазване на морската среда (MEPC) към Международната морска организация. Разширяването на зоните SECA и NECA следва да се прилага за всички европейски морета, и по-специално за Средиземно море, което страда от постоянни източници на замърсяване с отрицателно въздействие върху здравето на човека и морското биологично разнообразие.*

## Изменение 58

### Предложение за регламент Съображение 42б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(42б) Стремежът за намаляване на парниковите газове, както и за увеличаване на поглъщането на въглерод в световен мащаб е глобално предизвикателство и поради това Съюзът следва да насърчава международните партньори на равнище международни форуми, като*

*например предстоящата сесия на РКОНИК COP27 и COP28, да поемат и допълнителни ангажименти за намаляване на парниковите газове, както и за увеличаване на поглъщането на въглерод.*

## **Изменение 59**

### **Предложение за регламент Съображение 42в (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(42в) В Декларацията от Клайдбанк за коридори за екологосъобразно корабоплаване се предвижда положителна международна инициатива за улесняване на инфраструктура за горива от възобновяеми източници по международните корабоплавателни маршрути. Предвид че това би могло да даде възможност за пълно декарбонизиране на всички плавания към пристанища в ЕС, Комисията и държавите членки следва да се застъпят за бързо и амбициозно привеждане в действие и разрастване на инициативата.*

## **Изменение 60**

### **Предложение за регламент Съображение 42 г (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(42г) За да се гарантират еднакви условия на конкуренция в международен план и да се увеличи максимално екологосъобразността на законодателството за горивата от възобновяеми източници, Европейската комисия и държавите членки следва да насърчават в рамките на ММО и други*

*международни организации системи за надеждно проследяване и проверка за биогоривата и горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход.*

## Изменение 61

### Предложение за регламент Съображение 43

*Текст, предложен от Комисията*

(43) Налагането на използването на горива от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници и заместващи източници на енергия от корабите, които пристигат и пребивават в пристанища под юрисдикцията на държава членка в рамките на Съюза, или отплават от такива пристанища, не е цел, която може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, без риск от въвеждане на пречки пред вътрешния пазар и нарушаване на конкуренцията между пристанищата и между морските оператори. Тази цел може да бъде постигната по-добре чрез въвеждането на единни правила на равнището на Съюза, които създават икономически стимули за морските оператори да продължат да работят безпрепятствено, като същевременно изпълняват задълженията си за използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници. Съответно Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

*Изменение*

(43) Налагането на използването на горива от възобновяеми източници и заместващи източници на енергия от корабите, които пристигат и пребивават в пристанища под юрисдикцията на държава членка в рамките на Съюза, или отплават от такива пристанища, не е цел, която може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, без риск от въвеждане на пречки пред вътрешния пазар и нарушаване на конкуренцията между пристанищата и между морските оператори. Тази цел може да бъде постигната по-добре чрез въвеждането на единни правила на равнището на Съюза, които създават икономически стимули за морските оператори да продължат да работят безпрепятствено, като същевременно изпълняват задълженията си за използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници. Съответно Съюзът може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, заложен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

## Изменение 62

### Предложение за регламент Съображение 43 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(43а) Комисията следва да осигури прилагането и наличието на инструменти за сътрудничество и обмен на най-добри практики за сектора на морския транспорт, както е определено в Насоките за по-добро регулиране.<sup>1а</sup> От съществено значение е установените разпоредби в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“ – Зеленият пакт, СТЕ на ЕС, както и Механизмът за възстановяване и устойчивост – да са съгласувани и да свързват участниците от сектора на морския транспорт, което да постави ЕС на водеща позиция в областта на „екологичните кораби“.**

---

<sup>1а</sup> Работен документ на службите на Комисията, Насоки за по-добро регулиране, SWD(2021)305 final, Европейска комисия, Брюксел.

#### *Обосновка*

*Инструментите за сътрудничество и обмен на най-добри практики, като например секторните пътни карти, биха могли да помогнат на сектора да прилага новите разпоредби в регламента и по този начин да се постигне по-бързо намаляване на емисиите.*

## Изменение 63

### Предложение за регламент Съображение 43 б (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(43б) Като се отчита колко е важно да се отговори на специфичните нужди на островите и отдалечените райони с оглед осигуряване на свързаност, следва да се осигури**

*гъвкавост на сектора на морския каботаж на пътници, както е предвидено в Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета, за да се адаптира към схемата, без да се компрометира настоящото ниво на транспортните услуги.*

## Изменение 64

### Предложение за регламент Съображение 43 в (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(43в) Успешният преход към нулеви емисии и „екологични кораби“ изисква да се излезе извън границите на едностранчивия подход и да се приложи интегриран подход за насърчаване на иновативни мерки за „по-екологични кораби“ в съответствие с европейското законодателство, като например Регламента относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт или Регламента за СТЕ. Например по отношение на конструкцията на корпусите, новите двигатели и устойчивите алтернативни горива, задвижването с вятърна енергия и оперативните мерки, които могат да бъдат приложени в краткосрочен план за намаляване на потреблението на гориво и съответно на емисиите, като например бързото намаляване или по-доброто планиране на маршрута. Намаляването на скоростта, наричано още бавен ход, беше изпробвано в голям мащаб между 2006 г. и 2012 г. поради резкия скок на цените на горивата: намаляване на скоростта с 10% доведе до намаляване на потреблението на гориво с 19 %<sup>1а</sup> и до съответното намаляване на*

*емисиите.*

---

*<sup>1a</sup> The impact of international shipping on European air quality and climate forcing („Въздействието на международното корабоплаване върху качеството на въздуха в Европа и изменението на климата“), Европейска агенция за околна среда, технически доклад № 4/2013.*

## **Изменение 65**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – параграф 1 – буква -а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*-а) намаляването на емисиите на парникови газове (ПГ) за единица транспортна работа като средна стойност за флот от кораби, управлявани от същата компания, които пристигат, пребивават в пристанища под юрисдикцията на държава членка или отплават от такива пристанища;*

## **Изменение 66**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – параграф 1 – буква а**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове (ПГ) на енергията, използвана на борда на кораб, който пристига, пребивава в пристанища под юрисдикцията на държава членка, или отплава от такива пристанища, **и**

а) пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове (ПГ) на енергията, използвана на борда на кораб, който пристига, пребивава в пристанища под юрисдикцията на държава членка или отплава от такива пристанища;

## **Изменение 67**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – алинея 1 – буква а а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*aa) задължението за използване на дестилати, устойчиви горива от възобновяеми източници или технологии с нулеви емисии за енергията, използвана от кораби, плаващи през Арктика и които пристигат, пребивават в пристанища под юрисдикцията на държава членка или отплават от такива пристанища;*

**Изменение 68**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – алинея 1 – буква а б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*аб) задължението за използване на дял от възобновяеми горива от небиологичен произход от кораб, който пристига, пребивава в пристанища под юрисдикцията на държава членка или отплава от такива пристанища;*

**Изменение 69**

**Предложение за регламент**  
**Член 1 – параграф 1 – буква б**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

б) задължение за използване на брегово електрозахранване или технология с нулеви емисии в пристанищата под юрисдикцията на държава членка, с цел да се увеличи последователното използване на горива от възобновяеми **и нисковъглеродни**

б) задължение за използване на брегово електрозахранване или технология с нулеви емисии в пристанищата под юрисдикцията на държава членка, с цел да се увеличи последователното използване на горива от възобновяеми източници и



източници и заместващи източници на енергия в целия Съюз, като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт и се избягват нарушения на вътрешния пазар.

заместващи източници на енергия в целия Съюз, като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт и се избягват нарушения на вътрешния пазар.

## Изменение 70

### Предложение за регламент Член 1 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

с цел да се увеличи последователното използване на **горива** от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници и заместващи източници на енергия в целия Съюз, като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт и се избягват нарушения на вътрешния пазар.

*Изменение*

с цел да се **повиши енергийната ефективност на операциите по корабоплаване и да се** увеличи последователното използване на **устойчива енергия** от възобновяеми източници и заместващи източници на енергия **вместо изкопаеми горива в сектора на морския транспорт** в целия Съюз, **в съответствие с целта за неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. и с целите на Парижкото споразумение**, като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт и се избягват нарушения на вътрешния пазар.

## Изменение 71

### Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

Настоящият регламент се прилага за всички кораби с брутен тонаж **над 5000** тона, независимо под какъв флаг плават,

*Изменение*

Настоящият регламент се прилага за **доставчиците на морски горива и за** всички кораби с брутен тонаж **400 и повече** тона, независимо под какъв флаг

по отношение на:

плават, по отношение на:

## Изменение 72

### Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

в) половината от енергията, използвана при плаванията, заминаващи от пристанище на акостиране или пристигащи в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, когато последното или следващото пристанище на акостиране е под юрисдикцията на трета държава.

*Изменение*

в) **цялата енергия**, използвана при плаванията, заминаващи от пристанище на акостиране или пристигащи в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, когато последното или следващото пристанище на акостиране е под юрисдикцията на трета държава.

## Изменение 73

### Предложение за регламент Член 2 – параграф 1 – буква в а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

ва) **цялата енергия, използвана на борда при плаванията през Арктика, заминаващи от или пристигащи на пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка;**

## Изменение 74

### Предложение за регламент Член 2 – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Плаванията на кораби с брутен тонаж между 400 и 5000 тона, които действат в териториални води на държава членка при максимално непрекъснато време на експлоатация от не повече от 72 експлоатационни часа, са освободени от приноса към**

*целите, посочени в членове 4 и 4а.*

## Изменение 75

### Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

а) „емисии на парникови газове“ означава изпускането на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), метан (CH<sub>4</sub>) и **азотни оксиди** (N<sub>2</sub>O) в атмосферата;

*Изменение*

а) „емисии на парникови газове“ означава изпускането на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), метан (CH<sub>4</sub>) и **диазотен оксид** (N<sub>2</sub>O) в атмосферата **и прякото отделяне на емисиите на индустриални сажиди**;

## Изменение 76

### Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква д а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

да) „**доставчик на морско гориво**“ означава **доставчик на гориво, както е определен в член 2, втори параграф, точка 38 от Директива (ЕС) 2018/2001, който доставя морско гориво в пристанище в Съюза**;

## Изменение 77

### Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква ж

*Текст, предложен от Комисията*

ж) „технология с нулеви емисии“ означава технология, отговаряща на изискванията на приложение III, която не предполага изпускането на следните парникови газове и замърсители на въздуха в атмосферата от кораби: въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), метан (CH<sub>4</sub>), азотни оксиди (N<sub>2</sub>O), серни оксиди

*Изменение*

ж) „технология с нулеви емисии“ означава технология, отговаряща на изискванията на приложение III, която не предполага изпускането на следните парникови газове и замърсители на въздуха в атмосферата от кораби: въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), **индустриални сажиди**, метан (CH<sub>4</sub>),

(SO<sub>x</sub>), азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) и прахови частици (PM);

азотни оксиди (N<sub>2</sub>O), серни оксиди (SO<sub>x</sub>), азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) и прахови частици (PM);

## Изменение 78

### Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква и

*Текст, предложен от Комисията*

и) „пристанище на акостиране“ означава пристанище на **акостиране** *съгласно определението в член 3, буква б)* от Регламент (ЕС) № 2015/757;

*Изменение*

и) „пристанище на акостиране“ означава пристанище, **в което корабът спира да натовари или разтовари съществена част от своите товари, или да качи или да свали пътници; следователно са изключени спирането с цел единствено зареждане на гориво, попълване на запасите, смяна на екипаж, въвеждане в сух док или извършване на ремонт на кораба и/или неговото оборудване, спирането в пристанище поради нужда от помощ или бедствено положение, прехвърлянето от кораб на кораб, извършено извън пристанищата, както и спирането единствено с цел подслон от неблагоприятни метеорологични условия или необходимо поради дейности по издирване и спасяване;**

## Изменение 79

### Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква к

*Текст, предложен от Комисията*

к) „дружество“ означава **дружество** *съгласно определението в член 3, буква г)* от Регламент (ЕС) № 2015/757;

*Изменение*

к) „дружество“ означава **корабособственикът или всяка друга организация или лице, като например управител, времеви чартърор или чартърор на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорността за търговската експлоатация на**

*кораба от корабособственика и е отговорно за плащането на консумираното от кораба гориво;*

## Изменение 80

### Предложение за регламент

#### Член 3 – параграф 1 – буква к а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ка) „търговски оператор на кораб“ означава оператор, който срещу възнаграждение предоставя планирани или непланирани морски транспортни услуги за превоз на пътници или товари и има право да взема решения относно търговските операции на кораба като качеството и количеството на използваното от кораба гориво;*

## Изменение 81

### Предложение за регламент

#### Член 3 – параграф 1 – буква н

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*н) „потребление на енергия на борда“ означава количеството енергия, изразено в мегаджаули (MJ), използвано от кораб за задвижване и за използване на всякакво бордово оборудване, в морето или на котвена стоянка;*

*н) „потребление на енергия на борда“ означава количеството енергия, изразено в мегаджаули (MJ), използвано от кораб за задвижване и за използване на всякакво бордово оборудване, в морето или на котвена стоянка, **без допълнителната енергия, използвана поради техническите характеристики на кораб с ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, и допълнителната енергия, използвана от кораб с ледови клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, поради плаване в заледени води;***

## Изменение 82

### Предложение за регламент

#### Член 3 – параграф 1 – буква р а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ра) „ледови клас“ означава обозначение, дадено на кораб от компетентните национални органи на държавата на знамето или от организация, призната от тази държава, което показва, че корабът е бил проектиран за плаване в заледени морски води.*

## Изменение 83

### Предложение за регламент

#### Член 3 – параграф 1 – буква с

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

с) „електрозахранваща уредба, разположена на брега“ означава уредба за захранване с електроенергия на кораби при престой на котвена стоянка, за ниско или високо напрежение, за променлив или постоянен ток, включваща инсталациите, разположени на брега и тези, разположени на кораба, когато директно се захранва главното разпределително табло на кораба с енергия за захранване на жилищната част или оборудването на кораба или за зареждане на вторични акумулаторни батерии;

с) „електрозахранваща уредба, разположена на брега“ означава уредба за захранване с електроенергия на кораби при престой на котвена стоянка, за ниско или високо напрежение, за променлив или постоянен ток, включваща инсталациите, разположени на брега и тези, разположени на кораба, **както и мобилни инсталации на сушата или във водата**, когато директно се захранва главното разпределително табло на кораба с енергия за захранване на жилищната част или оборудването на кораба или за зареждане на вторични акумулаторни батерии;

## Изменение 84

### Предложение за регламент

#### Член 3 – параграф 1 – буква та (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*та) „администриращ орган“ по отношение на корабно дружество означава: а) в случай на корабно дружество, регистрирано в държава членка — държавата членка, в която е регистрирано корабното дружество; б) в случай на корабно дружество, която не е регистрирано в държава членка — държавата членка с най-голям оценен брой посещения на пристанища от плавания, извършени от това корабно дружество през последните две години на наблюдение и попадащи в обхвата, посочен в член 2; в) в случай на корабно дружество, което не е регистрирано в държава членка и което не е извършило нито един рейс, попадащ в обхвата, посочен в член 2, през предходните две години на мониторинг, администрацията орган е държавата членка, от която корабното дружество е започнало първия си рейс, попадащ в обхвата, посочен в член 2;*

## **Изменение 85**

**Предложение за регламент**

**Член 3 – параграф 1 – буква ч а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*ча) „несъответстващо на изискванията плаване през Арктика“ означава плаване на кораб, което не отговаря на изискванията, посочени в член 4г;*

## **Изменение 86**

**Предложение за регламент**

**Член 3 – параграф 1 – буква ш**

*Текст, предложен от Комисията*

ш) „най-малко благоприятен начин на производство“ означава начинът на производство с най-висок **въглероден** интензитет, използван за производството на дадено гориво;

*Изменение*

ш) „най-малко благоприятен начин на производство“ означава начинът на производство с най-висок интензитет **на парникови газове**, използван за производството на дадено гориво;

## **Изменение 87**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 3 – параграф 1 – буква щ**

*Текст, предложен от Комисията*

щ) „еквивалент на CO<sub>2</sub>“ означава мярка, използвана за изчисляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O въз основа на потенциала им за глобално затопляне, получена като се преобразуват количествата CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O в еквивалентното им количество въглероден диоксид със същия потенциал за глобално затопляне;

*Изменение*

щ) „еквивалент на CO<sub>2</sub>“ означава мярка, използвана за изчисляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, **индустриални сажди** и N<sub>2</sub>O въз основа на потенциала им за глобално затопляне, получена като се преобразуват количествата CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O в еквивалентното им количество въглероден диоксид със същия потенциал за глобално затопляне **20 години след изпускането в атмосферата („GWP 20“)**;

## **Изменение 88**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 3 – параграф 1 – точка дд а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**дда) „плаване в заледени води“ означава плаване на кораб от ледови клас в морска зона в границите на леда.**

## **Изменение 89**

### **Предложение за регламент**

#### **Член 3 – параграф 1 – буква дд б (нова)**



*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ddd) „граница на леда“ се определя в параграф 4.4. от Номенклатурата на морския лед на Световната метеорологична организация (WMO) от март 2014 г. като границата във всеки един момент между открито море и морския лед от всякакъв вид, независимо дали е неподвижен или плаващ.**

## **Изменение 90**

### **Предложение за регламент Член 4 – заглавие**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба

Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба, **и задължение за използване на възобновяеми горива от небиологичен произход**

## **Изменение 91**

### **Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – тире 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— **-2 %** от 1 януари 2025 г.;

— **[-5 %]** от 1 януари 2025 г.:

## **Изменение 92**

### **Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – тире 2**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— **-6 %** от 1 януари 2030 г.;

— **[-14 %]** от 1 януари 2030 г.:

### Изменение 93

#### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – тире 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— -13 % от 1 януари 2035 г.;

— **[-26 %]** от 1 януари 2035 г.;

### Изменение 94

#### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – тире 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— -26 % от 1 януари 2040 г.;

— **[-55 %]** от 1 януари 2040 г.;

### Изменение 95

#### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – тире 5

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— -59 % от 1 януари 2045 г.;

— **[-80 %]** от 1 януари 2045 г.;

### Изменение 96

#### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 – тире 6

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— -75 % от 1 януари 2050 г.;

— **[-100 %]** от 1 януари 2050 г.;

### Изменение 97

#### Предложение за регламент Член 4 – параграф 3 – алинея 1 а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**На Комисията се предоставя**

*правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение I с цел въвеждане или актуализиране на референтни стандарти за точно измерване и отчитане на приноса на заместващите източници на енергия в светлината на научно-техническия прогрес.*

## Изменение 98

### Предложение за регламент Член 4 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение II с цел **включване на** емисионни фактори „от сондажа до килватера“, свързани с нови източници на енергия, или адаптиране на съществуващите емисионни фактори, за да се осигури съгласуваност с бъдещи международни стандарти или **със** законодателството на Съюза в областта на енергетиката.

*Изменение*

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение II с цел **да се гарантира, че емисионните фактори са възможно най-представителни за реалните емисии според най-добрите налични научни и технически познания, да се включат** емисионни фактори „от сондажа до килватера“, свързани с **индустриалните сажди или** нови източници на енергия или адаптиране на съществуващите емисионни фактори, за да се осигури съгласуваност с бъдещи международни стандарти или законодателството на Съюза в областта на енергетиката, **климата и околната среда.**

## Изменение 99

### Предложение за регламент Член 4 – параграф 4а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а. До 1 януари 2025 г. Комисията приема делегиран акт съгласно член 26 за изменение на приложение II**

*с цел разграничаване на емисионните фактори „от източника до резервоара“ на горивата в категория „Изкопаеми“ въз основа на произхода, като се уточняват и включват най-малко съответните емисии нагоре по веригата, транспортирането и в случай на ВПГ – допълнително емисиите от втечняването, съхранението и натоварването на кораба.*

## **Изменение 100**

### **Предложение за регламент Член 4а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 4а**

**Минимална квота за горива от възобновяеми източници от небиологичен произход за кораби**

**1. Годишният дял на горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход от енергията или прякото използване на енергия от възобновяеми източници, използвана на борда на кораб по време на отчетен период, е най-малко със следните стойности:**

- 6 % от 1 януари 2030 г.;**
- 12 % от 1 януари 2035 г.;**
- 24 % от 1 януари 2040 г.;**
- 48 % от 1 януари 2045 г.;**
- 70 % от 1 януари 2050 г.;**

## **Изменение 101**

### **Предложение за регламент Член 4б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 4б**

##### **Задължения на доставчиците на морско гориво за докладване**

**До 31 март на всяка отчетна година доставчиците на морско гориво докладват в базата данни за съответствие, посочена в член 1б, следната информация за отчетния период:**

- а) обема на горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници в пристанища под юрисдикцията на държава членка и за всеки вид енергия;**
- б) емисиите през целия жизнен цикъл, произхода на суровините и процеса на преобразуване на всеки вид гориво от възобновяеми и нисковъглеродни източници, доставяно в пристанища под юрисдикцията на държава членка.**

#### **Изменение 102**

##### **Предложение за регламент Член 4 в (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

##### **Член 4, буква в)**

**Минимален дял на горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход, наличен в пристанищата в Съюза**

**1. Доставчиците на морски горива гарантират, че общото количество морско гориво, продадено в хода на дадена година на кораби в пристанищата в Съюза, отговаря на стойностите и датите на прилагане, определени в член 4а, за да предоставят необходимите горива на корабите.**

## Изменение 103

### Предложение за регламент Член 4 г (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 4г**

***Оперативна и енергийна ефективност: Интензитет на емисиите на парникови газове за транспортна работа***

- 1. Дружествата намаляват линейно годишните емисии на парникови газове на транспортна работа с най-малко 40 % средно до 2030 г. за всички кораби, за които носят отговорност, в сравнение със средните резултати за всяка категория кораби със същия размер и тип, докладвани съгласно настоящия регламент или, когато е целесъобразно, съгласно Регламент (ЕС) 2015/757.***
- 2. Когато през даден отчетен период дадено дружество не спази годишното намаление, посочено в параграф 1 от настоящия член, администрацията орган по отношение на дружеството налага ефективна, пропорционална и възпираща финансова санкция. Плащането на санкцията за превишено количество емисии не освобождава дружеството от задължението му по параграф 1 от настоящия член. За дружествата, които не са спазили ограниченията за емисии, определени съгласно настоящия член, се прилагат разпоредбите на член 23, параграф 3.***
- 3. Комисията приема делегирани актове не по-късно от... [6 месеца след влизането в сила на настоящия регламент] в съответствие с член 26 с цел допълване на настоящия регламент чрез:***

- i) определяне на средните показатели за всяка категория кораби, посочени в параграф 1;*
- ii) определяне на базовата линия и годишния линеен коефициент на намаление, който да се прилага за всяка категория кораби, като се използват данните от THETIS-MRV, включително задължителният параметър „превозван товар“, и ССД на ИМО, ако е на разположение, като същевременно напълно се отчитат намаленията на емисиите, които вече са предприети от дружествата, които са пионери в декарбонизацията, така че да се постигне целта, посочена в параграф 1;*
- iii) определяне на правилата и средствата за изчисляване и събиране на санкцията за извънредно количество емисии, посочена в параграф 2; iv) определяне на всички други правила и методи, необходими за наблюдението, спазването и проверката на съответствието с настоящия член, за всички кораби, попадащи в обхвата на настоящия регламент.*

#### **Изменение 104**

##### **Предложение за регламент**

##### **Член 5 – параграф 2 – буква б а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

- ба) кораби за насипни товари;*

#### **Изменение 105**

##### **Предложение за регламент**

##### **Член 5 – параграф 2 – буква б б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**бб) петролни танкери**

#### **Изменение 106**

**Предложение за регламент**

**Член 5 – параграф 2 – буква б в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**бв) всички останали кораби, определени в член 2, до [1 януари 2035 г.].**

#### **Изменение 107**

**Предложение за регламент**

**Член 5 – параграф 3 – буква д**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**д) които не са в състояние да се свържат с електрозахранващата уредба, разположена на брега, тъй като бреговата инсталация в пристанището е несъвместима с бордовото електрооборудване за свързване с оборудването на брега;**

**заличава се**

#### **Изменение 108**

**Предложение за регламент**

**Член 5 – параграф 3 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**За. За. Корабните оператори информират предварително пристанищата, в които акостираат, за намеренията си да се свържат с електрозахранващата уредба, разположена на брега, и посочват количеството електроенергия, от**



*което се нуждаят по време на съответния престой, и бордовото електрооборудване.*

## Изменение 109

### Предложение за регламент Член 5 – параграф 3 б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3б. До 1 януари 2025 г. Комисията приема акт за изпълнение за определяне на съдържанието, формата и сроковете, в които корабните оператори трябва да предоставят информацията, изисквана в параграф 3а, на органите на пристанището на акостиране.**

## Изменение 110

### Предложение за регламент Член 5 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение III с цел включване на позовавания на нови технологии в списъка на приложимите технологии с нулеви емисии или **критерии** за тяхната употреба, когато с оглед на научно-техническия прогрес тези нови технологии бъдат признати за еквивалентни на технологиите, изброени в посоченото приложение.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение III с цел включване на позовавания на нови технологии в списъка на приложимите технологии с нулеви емисии или **изменение на критериите** за тяхната употреба, когато с оглед на научно-техническия прогрес тези нови технологии **или критериите за употреба** бъдат признати за еквивалентни на **или по-добри от** технологиите, изброени в посоченото приложение.

## Изменение 111

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 5а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**5а. Пристанището на акостиране осигурява достатъчно брегово електрозахранване за корабите и бреговата инсталация позволява използването на най-често използваното бордово електрооборудване на брега в съответствие с изискванията, посочени в [AFIR COM/2021/559 final].**

**Изменение 112**

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 6**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

6. От 1 януари 2035 г. **изключенията, изброени** в параграф 3, **букви г) и д)**, не **могат** да се **прилагат** за даден кораб повече от общо пет пъти в рамките на една отчетна година. Акостирането в пристанище не се взема предвид за целите на спазването на настоящата разпоредба, ако дружеството докаже, че не е могло логично да предполага, че корабът няма да може да се свърже към OPS по причини, посочени в параграф 3, **букви г) и д)**.

6. От 1 януари 2035 г. **изключението, посочено** в параграф 3, **буква г)**, не **може** да се **прилага** за даден кораб повече от общо пет пъти в рамките на една отчетна година. Акостирането в пристанище не се взема предвид за целите на спазването на настоящата разпоредба, ако дружеството докаже, че не е могло логично да предполага, че корабът няма да може да се свърже към OPS по причини, посочени в параграф 3, **буква д)**.

**Изменение 113**

**Предложение за регламент**  
**Член 5а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Член 5а**

**Допълнително изискване за енергията, използвана за плавания**

*през Арктика*

- 1. Кораб, който плава през Арктика, използва за своите енергийни нужди дестилати или устойчиви възобновяеми горива, освен ако е изцяло задвижван от технологии с нулеви емисии, както е определено в приложение III.*
- 2. Параграф 1 не засяга по-амбициозните изисквания, които могат да произтекат от прилагането на членове 4, 4а и 5.*
- 3. Комисията приема тези делегирани актове не по-късно от... [6 месеца след влизането в сила на настоящия регламент] в съответствие с член 26 с цел допълване на настоящия регламент, като определя правилата и методите, необходими за наблюдението, спазването и проверката на съответствието с настоящия член.*

**Изменение 114**

**Предложение за регламент  
Член 5 б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Член 5б**

*Системи за пречистване на отработени газове с отворен цикъл*

- 1. Изхвърлянето на отпадъци от системи за пречистване на отработени газове с отворен цикъл („скрубери“) в открити води при плавания, които попадат в обхвата на настоящия регламент, се забранява от 1 януари 2027 г.*
- 2. До 1 януари 2024 г. Комисията приема делегиран акт, в който се посочват подробните изисквания за спазването на това задължение.*

## Изменение 115

### Предложение за регламент Член 6 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Мониторингът и докладването са последователни и сравними за различни периоди от време. За тази цел дружествата използват за мониторинга едни и същи методики и масиви от данни, като отчитат евентуални изменения, преминали през оценка от страна на проверяващия орган. Дружествата **трябва да осигуряват разумна степен на увереност във** валидността на данните, подлежащи на мониторинг и докладване.

*Изменение*

3. Мониторингът и докладването са последователни и сравними за различни периоди от време. За тази цел дружествата използват за мониторинга едни и същи методики и масиви от данни, като отчитат евентуални изменения, преминали през оценка от страна на проверяващия орган. Дружествата **гарантират** валидността на данните, подлежащи на мониторинг и докладване.

## Изменение 116

### Предложение за регламент Член 6 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

5. При извършване на дейностите по мониторинг и докладване, посочени в членове 7 – 9 и **член** 14 от настоящия регламент, когато е целесъобразно, се използват информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.

*Изменение*

5. При извършване на дейностите по мониторинг и докладване, посочени в членове 7, **8** и 14 от настоящия регламент, когато е целесъобразно, се използват информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.

## Изменение 117

### Предложение за регламент Член 7 – параграф 3 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

г) описание, от което става ясно, че на кораба е инсталирано и сертифицирано оборудване,

*Изменение*

г) описание, от което става ясно, че на кораба е инсталирано и сертифицирано оборудване,

позволяващо свързване към уредба за електрозахранване, разположена на брега, за определено напрежение и честота, включително апаратът, посочен в IЕС/IEEE 8005–1 (високо напрежение) и IЕС/IEEE 80005–3 (ниско напрежение), или е оборудван със заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии, както е посочено в приложение III;

позволяващо свързване към уредба за електрозахранване, разположена на брега, за определено напрежение и честота, включително апаратът, посочен в IЕС/IEEE 8005–1 (високо напрежение) и IЕС/IEEE 80005–3 (ниско напрежение), или е оборудван със заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии, както е посочено в приложение III, **заедно с описание на техните основни технически спецификации, включително техният капацитет, изразен в мегаджаули (MJ), когато е целесъобразно;**

## Изменение 118

### Предложение за регламент Член 7 – параграф 3 – буква д

*Текст, предложен от Комисията*

д) описание на планирания(те) източник(ци) на енергия, който(които) ще се използва(т) на борда по време на плаване и на котвена стоянка, за да се спазят изискванията, посочени в членове 4 и 5;

*Изменение*

д) описание на планирания(-те) източник(-ци) на енергия, който(които) ще се използва(т) на борда по време на плаване и на котвена стоянка, за да се спазят изискванията, посочени в членове 4, 5, **включително източниците на енергия, предназначени за захранване на технологията с нулеви емисии, посочени в приложение III, като основен планиран източник на енергия за захранване на акумулирането на електроенергия на борда и захранване на горивните клетки, както и в член 5а;**

## Изменение 119

### Предложение за регламент Член 7 – параграф 3 – буква к

*Текст, предложен от Комисията*

к) описание на метода, използван за

*Изменение*

к) описание на **предприетите**

определяне на заместващи данни за попълване на пропуски в данните;

**мерки за предотвратяване на пропуски в данните и на измами, както и на метода, използван за определяне на заместващи данни за попълване на неизбежните пропуски в данните, както и методи за идентифициране на грешки в данните;**

## Изменение 120

**Предложение за регламент  
Член 7 – параграф 3 – точка 1 а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ла) информация за ледовия клас на кораба, ако допълнителната енергия, дължаща се на ледовия клас на кораба, трябва да бъде изключена от обхвата на енергията, използвана на борда;**

## Изменение 121

**Предложение за регламент  
Член 7 – параграф 3 – точка л б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**лб) списък на персонала, който има право да въвежда данни в плана за мониторинг, и документация за неговото обучение.**

## Изменение 122

**Предложение за регламент  
Член 7 – параграф 3 – буква л в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**лв) описание на процедурата за наблюдение на изминатото разстояние за цялото пътуване и при плаване в заледени води, датата и часа при плаване в заледени води,**

*разхода на гориво и енергията, осигурена от заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии, както е посочено в приложение III, при плаване в заледени води, ако допълнителната енергия, дължаща се на плаване в заледени води, трябва да бъде изключена от обхвата на енергията, използвана на борда.*

## Изменение 123

### Предложение за регламент Член 7 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. Дружествата използват стандартизирани мониторингови планове, основаващи се на образци. **Чрез** актове за изпълнение **Комисията определя тези образци**, включително техническите правила за еднаквото им прилагане. **Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.**

*Изменение*

4. Дружествата използват стандартизирани мониторингови планове, основаващи се на образци. **Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 26 за допълване на настоящия регламент чрез установяване на стандартизирани планове за мониторинг въз основа на образци**, включително техническите правила за еднаквото им прилагане и използване.

## Изменение 124

### Предложение за регламент Член 8 – параграф 2 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

2. Дружествата изменят мониторинговия план във всеки един от следните случаи:

*Изменение*

2. Дружествата изменят мониторинговия план **без необосновано забавяне** във всеки един от следните случаи:

## Изменение 125

### Предложение за регламент Член 8 – параграф 2 – буква д а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*да) когато методите за предотвратяване на пропуски в данните и за установяване на грешки в данните са счетени за неподходящи за гарантиране на основателността и прозрачността на данните.*

## **Изменение 126**

### **Предложение за регламент Член 8 – параграф 4**

*Текст, предложен от Комисията*

4. Измененията на мониторинговия план, посочени в параграф 2, букви б), в) и г) от настоящия член, подлежат на оценка от проверяващия орган. След проверката проверяващият орган уведомява засегнатото дружество дали измененията са в съответствие с член 6.

*Изменение*

4. Измененията на мониторинговия план, посочени в параграф 2, букви б), в), г) и **да)** от настоящия член, подлежат на оценка от проверяващия орган. След проверката проверяващият орган уведомява засегнатото дружество дали измененията са в съответствие с член 6.

## **Изменение 127**

### **Предложение за регламент Член 8а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 8а**

**Сертификат за доставено корабно гориво FuelEU Maritime**

1. **Доставчиците на корабно гориво предоставят на капитана на кораба „Сертификат за доставено корабно гориво FuelEU Maritime“, което следва да бъде приложено към разписката за доставено гориво. Доставчикът на гориво отговаря за точността на информацията.**

2. **На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение в съответствие с член 26**



за създаване на образец на  
сертификата за доставено корабно  
гориво *FuelEU Maritime*, посочено в  
параграф 1 от настоящия член.

## Изменение 128

### Предложение за регламент 9 – заглавие

*Текст, предложен от Комисията*

Сертифициране на биогорива, биогаз,  
възобновяеми течни и газообразни  
транспортни горива от небиологичен  
произход и **рециклирани въглеродни  
горива**

*Изменение*

Сертифициране на биогорива, биогаз,  
възобновяеми течни и газообразни  
транспортни горива от небиологичен  
произход и **други горива**

## Изменение 129

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

1. Когато биогоривата, биогазът,  
възобновяемите горива от небиологичен  
произход и **рециклираните въглеродни  
горива**, определени в Директива (ЕС)  
2018/2001, трябва да бъдат взети  
предвид за целите, посочени в член 4,  
**параграф 1** от настоящия регламент, се  
прилагат следните правила:

*Изменение*

1. Когато биогоривата, биогазът,  
възобновяемите горива от небиологичен  
произход и **други** горива, определени в  
Директива (ЕС) 2018/2001, трябва да  
бъдат взети предвид за целите, посочени  
в член 4 от настоящия регламент, се  
прилагат следните правила:

## Изменение 130

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

б) емисионните фактори на  
парниковите газове за възобновяемите  
горива от небиологичен произход и  
**рециклираните въглеродни** горива,

*Изменение*

б) емисионните фактори на  
парниковите газове за възобновяемите  
горива от небиологичен произход и  
**други** горива отговарят на праговете за

**които** отговарят на праговете за намаления на емисиите на парникови газове, посочени в **член 27, параграф 3** от Директива (ЕС) 2018/2001, се определят в съответствие с методиките, посочени в същата директива;

намаления на емисиите на парникови газове, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001, **и всички съответни делегирани актове относно допълняемостта и методиката относно емисиите на парникови газове** се определят в съответствие с методиките, посочени в същата директива;

## Изменение 131

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

в) смята се, че биогоривата и биогазът, които не отговарят на изискванията по буква а) или са произведени от хранителни или фуражни култури, имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид гориво;

*Изменение*

в) смята се, че биогоривата и биогазът, които не отговарят на изискванията по буква а) или са произведени от хранителни или фуражни култури, **включително междинни култури, както и дестилати от палмови мастни киселини**, имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид гориво;

## Изменение 132

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 1 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

г) смята се, че възобновяемите горива от небиологичен произход **и рециклираните въглеродни горива**, които не отговарят на изискванията по буква б), имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид горива.

*Изменение*

г) смята се, че възобновяемите горива от небиологичен произход, които не отговарят на изискванията по буква б) **и всяко друго гориво, което не отговаря на критериите за устойчивост и за намаляване на емисиите на парникови газове, определени в Директива (ЕС) 2018/2000**, имат същите емисионни

фактори като най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид горива.

## Изменение 133

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Дружествата предоставят точни и надеждни данни за интензитета на емисиите на парникови газове и характеристиките за устойчивост на биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и **рециклираното въглеродно гориво**, проверени чрез схема, призната от Комисията в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001.

*Изменение*

2. Дружествата предоставят точни, **пълни** и надеждни данни за интензитета на емисиите на парникови газове и характеристиките за устойчивост на биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и **други горива**, проверени чрез схема, призната от Комисията в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001.

## Изменение 134

### Предложение за регламент Член 9 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Дружествата имат право да се отклоняват от установените приети стойности за емисионните фактори „от сондажа до килватера“, при условие че действителните стойности са сертифицирани посредством **лабораторни изпитвания или** преки измервания на емисиите. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 с цел допълване на настоящия регламент чрез определяне на правилата за провеждане на **лабораторни изпитвания и** преки измервания на емисиите.

*Изменение*

3. Дружествата имат право да се отклоняват от установените приети стойности за емисионните фактори „от сондажа до килватера“, при условие че действителните стойности са сертифицирани посредством преки измервания на емисиите **в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001**. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 с цел допълване на настоящия регламент чрез определяне на правилата за провеждане на преки измервания на емисиите. **За**

*действителните стойности, свързани с горива от възобновяеми източници от небиологичен произход, стойностите следва да бъдат разработени в съответствие с приложение V от Директива (ЕС) 2018/2001 и предстоящите делегирани актове относно допълняемостта и методологията за парниковите газове за горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход.*

## Изменение 135

### Предложение за регламент Член 10 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Проверяващият орган оценява съответствието на мониторинговия план с изискванията, установени в членове 6 – 9. Когато при оценката на проверяващия орган се установи несъответствие с посочените изисквания, съответното дружество преработва своя мониторингов план по съответен начин и представя преработения план за окончателна оценка от проверяващия орган преди началото на отчетния период. Засегнатото дружество съгласува с проверяващия орган срока, необходим за въвеждането на преработения план. Този срок във всички случаи не може да приключва *след* началото на отчетния период.

*Изменение*

1. Проверяващият орган оценява съответствието на мониторинговия план с изискванията, установени в членове 6 – 9. Когато при оценката на проверяващия орган се установи несъответствие с посочените изисквания, съответното дружество преработва **без необосновано забавяне** своя мониторингов план по съответен начин и представя преработения план за окончателна оценка от проверяващия орган преди началото на отчетния период. Засегнатото дружество съгласува с проверяващия орган срока, необходим за въвеждането на преработения план. Този срок във всички случаи не може да приключва **по-късно от един месец преди** началото на отчетния период.

## Изменение 136

### Предложение за регламент Член 10 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Когато при оценката на

*Изменение*

3. Когато при оценката на

проверката се установят неправилни твърдения или несъответствия с настоящия регламент, проверяващият орган своевременно информира засегнатото дружество за това. След това дружеството коригира неверните декларации или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи навреме.

проверката се установят неправилни твърдения или несъответствия с настоящия регламент, проверяващият орган своевременно информира засегнатото дружество за това. След това дружеството коригира **без необосновано забавяне** неверните декларации или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи навреме.

## Изменение 137

### Предложение за регламент

#### Член 11 – параграф 2 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

г) използването на уредба за електрозахранване, разположена на брега, или наличието на изключения, сертифицирани в съответствие с член 5, параграф 5.

*Изменение*

г) използването на уредба за електрозахранване, разположена на брега, или наличието на изключения, **посочени в член 5, параграф 3**, сертифицирани в съответствие с член 5, параграф 5.

## Изменение 138

### Предложение за регламент

#### Член 11 – параграф 2 – буква г а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**га) докладваните енергийни източници, използвани за постигане на съответствие с разпоредбите, определени в член 5а;**

## Изменение 139

### Предложение за регламент

#### Член 11 – параграф 2 – буква г б (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**гб) съответните корабни записи са пълни, прозрачни и**

*последователни.*

## Изменение 140

### Предложение за регламент Член 12 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните **емисии** на **CO2** с прогнозни данни, основаващи се на проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите. Ако бъдат установени **значителни** отклонения, проверяващият орган провежда допълнителни анализи.

*Изменение*

1. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните **количество, вид и емисионен фактор на енергията, използвана на борда на кораб**, с прогнозни данни, основаващи се на проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите. Ако бъдат установени отклонения, проверяващият орган провежда допълнителни анализи.

## Изменение 141

### Предложение за регламент Член 12 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а. Проверяващият орган предоставя за всеки от корабите, които са под негов надзор, индивидуална програма за управление на качеството, съдържаща мерки, които следва да бъдат предприети с цел предотвратяване на пропуски в данните и грешки.**

## Изменение 142

### Предложение за регламент Член 13 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Проверяващите органи се акредитират за дейности в обхвата на настоящия регламент от национален орган по акредитация съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008.

1. Проверяващите органи се акредитират за дейности в обхвата на настоящия регламент от национален орган по акредитация съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008.

***Националният орган по акредитация уведомява без необосновано забавяне Комисията за списъка на акредитираните проверяващи органи заедно с информацията, която позволява идентифицирането им, и ги записва в базата данни.***

## Изменение 143

### Предложение за регламент Член 13 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 с цел допълване на настоящия регламент чрез определяне на допълнителни методи и критерии за акредитиране на проверяващите органи. Методите, посочени в делегираните актове се основават на принципите за проверка, посочени в членове 10 и 11, както и на съответните международно възприети стандарти.

*Изменение*

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 с цел допълване на настоящия регламент чрез определяне на допълнителни методи и критерии за акредитиране ***на проверяващите органи и гарантиране на независимостта и безпристрастността*** на проверяващите органи. Методите, посочени в делегираните актове се основават на принципите за проверка, посочени в членове 10 и 11, както и на съответните международно възприети стандарти.

## Изменение 144

### Предложение за регламент Член 14 – параграф 1 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

б) за всеки кораб, за който се прилага изискването на член 5, параграф 1, свързането към уредба за електрозахранване, разположена на

*Изменение*

б) за всеки кораб, за който се прилага изискването на член 5, параграф 1, свързането към уредба за електрозахранване, разположена на

брега, и използването на такава уредба, или наличието на някое от изключенията, изброени в член 5, параграф 3;

брега, и използването на такава уредба, или наличието на някое от изключенията, изброени в член 5, параграф 3, **сертифицирани в съответствие с член 5, параграф 5;**

#### Изменение 145

##### Предложение за регламент Член 14 – параграф 1 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

в) количеството на всеки вид гориво, изразходвано на котвена стоянка и в морето;

*Изменение*

в) количеството на всеки вид гориво, изразходвано на котвена стоянка, **в пристанище** и в морето;

#### Изменение 146

##### Предложение за регламент Член 14 – параграф 1 – буква д

*Текст, предложен от Комисията*

д) количеството на всеки заместващ източник на енергия, изразходван на котвена стоянка и в морето.

*Изменение*

д) количеството на всеки **вид** заместващ източник на енергия, изразходван на котвена стоянка и в морето, **включително количеството от всеки източник на енергия, запазващ технологиите за нулеви емисии, като например вятърна енергия, слънчева енергия, източник на електроенергия, съхранявана в акумулаторни батерии, вида горива, запазващи горивните клетки и акумулаторите.**

#### Изменение 147

##### Предложение за регламент Член 14 – параграф 1 – буква д а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

да) **когато е приложимо, датата, часа и географското местоположение**



*на влизане/напускане на Арктика и количеството от всеки вид гориво, консумирано на котвена стоянка и в морето;*

#### **Изменение 148**

**Предложение за регламент**

**Член 14 – параграф 1 – буква д б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*дб) ледовия клас на кораба, ако допълнителната енергия, дължаща се на ледовия клас на кораба, трябва да бъде изключена от обхвата на енергията, използвана на борда;*

#### **Изменение 149**

**Предложение за регламент**

**Член 14 – параграф 1 – буква д в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*дв) датата и часа на плаване в заледени води, количеството на всеки вид гориво, консумирано при плаване в заледени води, количеството на всеки вид заместващ източник на енергия, консумиран при плаване в заледени води, разстоянието, изминато при плаване в заледени води, разстоянието, изминато по време на пътуването, количеството на всеки вид гориво, консумирано в морето, количеството на всеки вид заместващ източник на енергия, консумиран в морето, ако допълнителната енергия, дължаща се на плаване в заледени води, трябва да бъде изключена от обхвата на енергията, използвана на борда;*

#### **Изменение 150**

**Предложение за регламент**  
**Член 14 – параграф 2**

*Текст, предложен от Комисията*

2. **Всяка година дружествата** записват информацията и данните, изброени в параграф 1, по прозрачен начин, **който позволява** проверката на спазването на настоящия регламент от проверяващия орган.

*Изменение*

2. **Дружествата** записват информацията и данните, изброени в параграф 1, **в базата данни за съответствието по член 16 своевременно и** по прозрачен начин **и ги събират всяка година, за да осигурят възможност за** проверката на спазването на настоящия регламент от проверяващия орган.

**Изменение 151**

**Предложение за регламент**  
**Член 15 – параграф 2 – буква а а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**аа) изчислява, когато е приложимо, процента на възобновяемите горива от небиологичен произход спрямо средното годишно количество енергия, използвана на борда на съответния кораб;**

**Изменение 152**

**Предложение за регламент**  
**Член 15 – параграф 2 – буква в а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ва) оценява, когато е приложимо, съответствието с изискванията, посочени в член 5а (нов);**

**Изменение 153**

**Предложение за регламент**  
**Член 15 – параграф 2 – буква г**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**г) изчислява размера на санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2.**

**заличава се**

*Обосновка*

*Преместено, за да се постави като задача за компетентните органи.*

## **Изменение 154**

**Предложение за регламент**

**Член 15 – параграф 2 – буква г а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**га) обобщава поотделно на годишна основа наблюдаваната и записана информация в съответствие с член 14, параграф 1, букви в), г), д) и да) за всеки кораб и я предоставя на дружествата за целите на представяната от тях информация за базата данни в съответствие с член 16, параграф 3;**

## **Изменение 155**

**Предложение за регламент**

**Член 15 – параграф 2 – буква г б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**гб) събира горепосочената информация и я предоставя на компетентния орган на държавата членка.**

## **Изменение 156**

**Предложение за регламент**

**Член 15 – параграф 2 – буква г в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*2в) оценява качеството и съгласуваността на плана за мониторинг, входящите данни и придържането към системата за управление на качеството.*

## **Изменение 157**

### **Предложение за регламент Член 15 – параграф 3 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*3а. Въз основа на информацията, предоставена от проверяващия орган, компетентният орган на държавата членка изчислява размера на санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2.*

## **Изменение 158**

### **Предложение за регламент Член 16 – заглавие**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**База данни за съответствие и докладване**

**База данни за съответствие, докладване и публикуване на информация**

## **Изменение 159**

### **Предложение за регламент Член 16 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Комисията разработва, осигурява функционирането и актуализира електронна база данни за съответствие за целите на мониторинга на съответствието с членове 4 и 5. Базата данни за съответствие се използва за водене на регистър на баланса на

1. Комисията разработва, осигурява функционирането и актуализира **централно управляваната** електронна база данни за съответствие, **за да бъде включена в системата THETIS-MRV, създадена съгласно Регламент (ЕО) 2015/757** за целите на мониторинга на

съответствието на корабите и използването на механизмите за гъвкавост, посочени в членове 17 и 18. **Тя** е достъпна за дружествата, проверяващите органи, компетентните органи и **Комисията**.

съответствието с членове **4, 4а, 4в, 5, 5а и за съхранението и публикуването на информацията, представена от дружествата съгласно параграф 3 от настоящия член**. Базата данни за съответствие се използва за водене на регистър на баланса на съответствието на корабите, **използването на изключенията, посочени в член 5, параграф 3**, и използването на механизмите за гъвкавост, посочени в членове 17 и 18, **санкциите, налагани съгласно член 20, списъка с компетентни органи, посочен в член 25 и информацията, представяна съгласно параграф 3**. Базата данни е достъпна за дружествата, проверяващите органи, компетентните органи, **Комисията и широката общественост по прозрачен и лесен за използване начин**. **Информацията, включена в базата данни, се предоставя в отворен формат на данните без анонимизиране или агрегиране**.

## Изменение 160

### Предложение за регламент Член 16 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Чрез актове за изпълнение Комисията определя правилата за **правата за достъп** и функционалните и технически спецификации на базата данни за съответствието. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.

*Изменение*

2. Чрез актове за изпълнение Комисията определя правилата за **достъпност** и функционалните и технически спецификации на базата данни за съответствието. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.

## Изменение 161

### Предложение за регламент Член 16 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. До 30 април всяка година дружеството записва в базата данни за съответствие за всеки от своите кораби информацията, посочена в член 15, параграф 2, както е установена от проверяващия орган, заедно с информация, която позволява да се идентифицира корабът, дружеството и проверяващият орган, извършил оценката.

*Изменение*

3. До 30 април всяка година дружеството записва в базата данни за съответствие за всеки от своите кораби информацията, посочена в член 15, параграф 2, както е установена **и изчислена** от проверяващия орган, **използването на механизмите за гъвкавост, посочени в членове 17 и 18, ежегодните изключения, прилагани съгласно член 5, параграф 3, ако има такива**, заедно с информация, която позволява да се идентифицира корабът, дружеството и проверяващият орган, извършил оценката.

## **Изменение 162**

### **Предложение за регламент Член 17 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

1. Когато за отчетния период корабът има излишък по отношение на съответствието, дружеството може да го прехвърли към баланс за съответствие на същия кораб за следващия отчетен период. Дружеството записва натрупването на излишъка на съответствие за следващия отчетен период в базата данни за съответствието, при условие че това действие бъде одобрено от неговия проверяващ орган. След издаването на свидетелството за съответствие FuelEU дружеството вече не може да прехвърля излишъка на съответствие.

*Изменение*

1. Когато за отчетния период корабът има излишък по отношение на съответствието, дружеството може да го прехвърли към баланс за съответствие на същия кораб за следващия отчетен период. Дружеството записва натрупването на излишъка на съответствие за следващия отчетен период в базата данни за съответствието, при условие че това действие бъде одобрено от неговия проверяващ орган. След издаването на свидетелството за съответствие FuelEU дружеството вече не може да прехвърля излишъка на съответствие.

***Неизползваният излишък на съответствие за следващия отчетен период има валидност три години.***

## **Изменение 163**

**Предложение за регламент**  
**Член 17 – параграф 1 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1а.** *На дружествата се разрешава да натрупват излишък на съответствие от кораби, задвижвани изцяло с възобновяема енергия, като например вятърна или слънчева енергия, стига тези кораби да не се използват само с цел отдих.*

**Изменение 164**

**Предложение за регламент**  
**Член 17 – параграф 2 – буква б а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ба)** *от кораб, който е в последна година на експлоатация;*

**Изменение 165**

**Предложение за регламент**  
**Член 18 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Балансите за съответствие на два или повече кораба, които се проверяват от един и същ проверяващ орган, могат да бъдат обединени за целите на изпълнението на изискванията на член 4. Балансът за съответствие на даден кораб не може да бъде включен в повече от едно обединение през един и същи отчетен период.

1. Балансите за съответствие на два или повече кораба, които се проверяват от един и същ проверяващ орган, могат да бъдат обединени за целите на изпълнението на изискванията на член 4 **до 31 декември 2039 г.** Балансът за съответствие на даден кораб не може да бъде включен в повече от едно обединение през един и същи отчетен период.

**Изменение 166**

**Предложение за регламент**  
**Член 20 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

1. Ако на 1 май в годината, следваща отчетния **периода**, корабът има недостиг на съответствие, дружеството заплаща санкция. **Проверяващият** орган изчислява размера на санкцията въз основа на формулата, посочена в приложение V.

*Изменение*

1. Ако на 1 май в годината, следваща отчетния **период**, корабът има недостиг на съответствие, **този недостиг се добавя към баланса за съответствие на кораба през следващия отчетен период и** дружеството заплаща санкция. **Администриращият** орган на **корабното дружество** изчислява размера на санкцията въз основа на формулата, посочена в приложение V.

## Изменение 167

### Предложение за регламент Член 20 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Дружеството заплаща санкция за всяко неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище. **Проверяващият** орган изчислява размера на санкцията, като умножава сумата 250 EUR по стойността на инсталираната на борда мощност в мегавати, и по броя на **часовете** престой на котвена стоянка.

*Изменение*

2. Дружеството заплаща санкция за всяко неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище. **Администриращият** орган на **корабното дружество** изчислява размера на санкцията, като умножава сумата 250 EUR по стойността на инсталираната на борда мощност в мегавати, и по броя на **закръглените часове** престой на котвена стоянка.

**Когато даден кораб не спазва задълженията относно възобновяемите горива от небιологичен произход, определени в член 4а, съответната разлика от квотата в процентни пунктове се умножава по 2 и се добавя към ограничението в член 4, параграф 2 като удръжка, освен ако неспазването на квотата се дължи на липсата на доставки на гориво.**

## Изменение 168



**Предложение за регламент**  
**Член 20 – параграф 2а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2а.** До 1 януари 2025 г. Комисията приема делегиран акт съгласно член 26, за да определи реда и условията на санкцията по алинея 2, критериите за прилагане и правилата за изпълнение.

**Изменение 169**

**Предложение за регламент**  
**Член 20 - параграф 2б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2б.** Дружеството заплаща възпираща санкция за всяко неотговарящо на изискванията пътуване в Арктика. До 1 януари 2025 г. Комисията приема делегиран акт съгласно член 26, за да определи формулата за изчисляването на размера на санкцията за неотговарящо на изискванията пътуване в Арктика.

**Изменение 170**

**Предложение за регламент**  
**Член 20 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

3. Независимо от член 19, параграф 1, проверяващият орган издава свидетелство за съответствие FuelEU, след като бъдат платени санкциите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член. Действията, посочени в настоящия член, както и доказателството за финансовите плащания в съответствие с член 21 се

3. Независимо от член 19, параграф 1, проверяващият орган издава свидетелство за съответствие FuelEU, след като бъдат платени санкциите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член. **Проверяващият орган издава свидетелство за съответствие FuelEU чрез заплащането на санкции на дадено дружество за максимум два**

записват в свидетелството за съответствие FuelEU.

*последователни години. За втората последователна година несъответствие санкцията, изчислена въз основа на посочената в приложение V формула, и недостигът на съответствие на кораба през следващия период се удвояват. През следващите отчетни периоди проверяващият орган не издава свидетелство за съответствие FuelEU. Действията, посочени в настоящия член, както и доказателството за финансовите плащания в съответствие с член 21 се записват в свидетелството за съответствие FuelEU.*

## **Изменение 171**

### **Предложение за регламент Член 20 – параграф 3 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*3а. Дружеството има право срещу търговския оператор на кораба на възстановяване на разходите и обезщетение за отговорностите, поети от дружеството като регулиран субект по настоящия регламент.*

## **Изменение 172**

### **Предложение за регламент Член 20 – параграф 4**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение V с цел адаптиране на формулата, посочена в параграф 1 от настоящия член, и за изменение на размера на фиксираната

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение V с цел адаптиране на формулата, посочена в параграф 1 от настоящия член, и за изменение на размера на фиксираната

санкция, предвидена в параграф 2 от настоящия член, като **взема** предвид промените в цената на енергията.

санкция, предвидена в параграф 2 от настоящия член, като **вземат** предвид промените в цената на енергията **и се гарантира възпиращото действие на санкциите. По-специално, Комисията гарантира, че санкциите остават поне два пъти по-високи от разликата между цената на горивото, използвано от кораба, и количеството и цената на най-ефективното от гледна точка на разходите възобновяемо гориво.**

## Изменение 173

### Предложение за регламент Член 20 – параграф 4 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а. Доставчикът на корабно гориво заплаща глоба за непредоставяне на необходимите горива в пристанищата на Съюза, както е посочено в член 4б.**

**До 1 януари 2025 г. Комисията приема делегиран акт съгласно член 26, за да определи формулата за изчисляването на размера на санкцията и за критериите за прилагане и правилата за изпълнение.**

## Изменение 174

### Предложение за регламент Член 20 – параграф 4 б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4б. Пристанището на акостиране заплаща санкция за неосигуряване на достатъчно брегово електрозахранване чрез брегова инсталация, която позволява използването на най-често използваното бордово**

*електрооборудване за свързване с оборудването на брега.*

*До 1 януари 2025 г. Комисията приема делегиран акт съгласно член 26, за да определи формулата за изчисляването на размера на санкцията и за критериите за прилагане и правилата за изпълнение.*

## Изменение 175

### Предложение за регламент Член 21 – заглавие

*Текст, предложен от Комисията*

Налагане на санкции в подкрепа на горивата от възобновяеми **и нисковъглеродни** източници в морския сектор.

*Изменение*

Налагане на санкции в подкрепа на горивата от възобновяеми източници в морския сектор

## Изменение 176

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. Средствата от санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2, се разпределят **в подкрепа на общи проекти, насочени към бързото внедряване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор. Проектите, финансирани от средствата, събрани от санкциите, стимулират производството на по-големи количества** горива от възобновяеми и **нисковъглеродни източници за морския сектор, улесняват изграждането на подходящи съоръжения за бункероване или на щепсели за електрическа връзка в пристанищата и подпомагат разработването, изпитването и**

*Изменение*

1. Средствата от санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2, се разпределят **с цел подобряване на енергийната ефективност на корабите и подпомагане на инвестициите в иновативни технологии и инфраструктура за декарбонизация на морския сектор, включително в морския транспорт на къси разстояния и в пристанищата, както и на внедряването на устойчиви алтернативни горива, като водород и амоняк, произведени от възобновяеми енергийни източници, и технологии за задвижване с нулеви емисии, включително технологии за вятърна енергия. 20 % от ежегодно събираните суми от санкции се**

*внедряването на най-иновативните европейски технологии във флотите с цел постигане на значително намаляване на емисиите.*

*използват като принос за опазването, възстановяването и по-доброто управление на морските екосистеми, засегнати от глобалното затопляне, например защитените морски зони, както и за насърчаване на междусекторна устойчива синя икономика, например морска енергия от възобновяеми източници. Всички подпомогнати от събирането на суми от санкции проекти следва да се оповестяват публично и да са в съответствие с целите на настоящия регламент.*

## Изменение 177

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. *За целта приходите* от санкции, посочени в параграф 1, следва да бъдат разпределени към Фонда за *иновации*, посочен в *член 10а, параграф 8* от Директива 2003/87/ЕО. Тези приходи са външни целеви приходи в съответствие с член 21, параграф 5 от Финансовия регламент и се изпълняват в съответствие с правилата, приложими за Фонда за иновации.

*Изменение*

2. *Приходите* от санкции, посочени в параграф 1, следва да бъдат разпределени към Фонда за *океаните*, посочен в *[член X]* от Директива 2003/87/ЕО, *и да се използват съгласно посоченото в параграф 1*. Тези приходи са външни целеви приходи в съответствие с член 21, параграф 5 от Финансовия регламент и се изпълняват в съответствие с правилата, приложими за Фонда за иновации.

## Изменение 178

### Предложение за регламент Член 21 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за допълване на настоящия регламент относно реда и условията за плащане на

*Изменение*

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за допълване на настоящия регламент относно реда и условията за плащане на

санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2.

санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2, **и реда и условията за осигуряване на публичен достъп до информацията относно подпомаганите проекти.**

## Изменение 179

### Предложение за регламент Член 22а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

#### **Член 22а**

##### **Обозначаване на екологичните показатели на корабите**

- 1. С цел да се стимулира намаляването на емисиите и да се увеличи прозрачността на информацията, Комисията създава цялостна система на Съюза за обозначаване на екологичните показатели на корабите, която се прилага спрямо корабите, попадащи в обхвата на настоящия регламент.**
- 2. В срок до 1 юли 2023 г. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 26 за допълване на настоящия регламент, в които се определят подробните разпоредби за функционирането на системата на Съюза за обозначаване на екологичните показатели на корабите, както и техническите стандарти, които стоят в нейната основа.**

## Изменение 180

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Държавите членки установяват

1. Държавите членки установяват

система от санкции, приложими при нарушение на разпоредби на настоящия регламент, и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки уведомяват Комисията за тези разпоредби до [dd/мм/20gg], и уведомяват незабавно Комисията за всякакви последващи изменения.

система от санкции, приложими при нарушение на разпоредби на настоящия регламент, и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки уведомяват Комисията за тези разпоредби до **[6 месеца след влизането в сила на настоящия регламент]** и уведомяват незабавно Комисията за всякакви последващи изменения. *До... [влизането в сила на настоящия регламент] Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за прегледа на националните мерки, определени от държавите членки, и редовно докладва за всички последващи изменения.*

## Изменение 181

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 2 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2а. Комисията предоставя техническа помощ на държавите членки, когато е целесъобразно, за изпълнение на задълженията, произтичащи от настоящия регламент.**

## Изменение 182

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

3. Когато кораб не е представил валидно свидетелство за съответствие FuelEU в продължение на два или повече последователни отчетни периода

3. Когато кораб не е представил валидно свидетелство за съответствие FuelEU в продължение на два или повече последователни отчетни периода

и когато други мерки за изпълнение не са успели да осигурят спазването му, компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране **може**, след като даде възможност на съответното дружество да представи своите забележки, **да издаде** заповед за експулсиране. Компетентният орган на държавата членка уведомява Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето за заповедта за експулсиране. Всяка държава членка, с изключение на държавата членка, под чието знаме плава корабът, отказва влизането на кораба, който е обект на заповед за експулсиране, в което и да е от нейните пристанища, докато дружеството не изпълни задълженията си. Когато корабът плава под знамето на държава членка, съответната държава членка, след като даде възможност на съответното дружество да представи своите забележки, разпорежда задържане на кораба, докато дружеството не изпълни задълженията си.

## Изменение 183

### Предложение за регламент Член 25 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

Държавите членки определят един или повече компетентни органи, които отговарят за прилагането и правоприлагането на настоящия регламент („компетентните органи“). Те съобщават своите имена и информация за контакт на Комисията. Комисията публикува на своя уебсайт списъка на компетентните органи.

и когато други мерки за изпълнение не са успели да осигурят спазването му, компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране, след като даде възможност на съответното дружество да представи своите забележки, **издава** заповед за експулсиране. Компетентният орган на държавата членка уведомява Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето за заповедта за експулсиране. Всяка държава членка, с изключение на държавата членка, под чието знаме плава корабът, отказва влизането на кораба, който е обект на заповед за експулсиране, в което и да е от нейните пристанища, докато дружеството не изпълни задълженията си. Когато корабът плава под знамето на държава членка, съответната държава членка, след като даде възможност на съответното дружество да представи своите забележки, разпорежда задържане на кораба, докато дружеството не изпълни задълженията си.

*Изменение*

Държавите членки определят един или повече **независими** компетентни органи, които отговарят за прилагането и правоприлагането на настоящия регламент („компетентните органи“). Те съобщават своите имена и информация за контакт на Комисията. Комисията публикува на своя уебсайт **и в базата данни** списъка на компетентните органи.



## Изменение 184

### Предложение за регламент Член 26 – параграф 2

*Текст, предложен от Комисията*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 6, член 5, параграф 4, член 9, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4 **и** член 21, параграф 3 се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

*Изменение*

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 3, член 4, **параграф 4, член 5, параграф 4, член 8, буква б) (нов)**, член 9, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4, член 21, параграф 3 се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

## Изменение 185

### Предложение за регламент Член 26 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 7, член 5, параграф 4, член 9, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4 **и** член 21, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

*Изменение*

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 3, член 4, **параграф 4, член 5, параграф 4, член 8, буква б) (нов)**, член 9, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4, член 21, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

## Изменение 186

### Предложение за регламент Член 26 – параграф 6

*Текст, предложен от Комисията*

6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 7, член 5, параграф 4, член 9, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4 и член 21, параграф 3 влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

*Изменение*

6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 4, **член 4, параграф 5**, член 5, параграф 4, член 5а, параграф 2, член 13, параграф 3, член 20, параграф 2б, **член 20, параграф 4**, член 21, параграф 3, **член 21б, параграф 2** влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

## Изменение 187

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 1 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

1. До 1 януари **2030** г. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета резултатите от оценката на функционирането на настоящия регламент и на развитието на технологиите и пазара на горива от възобновяеми и **нисковъглеродни източници** в морския транспорт и неговото въздействие върху морския сектор в Съюза. Комисията разглежда възможни изменения на:

*Изменение*

1. До 1 януари **2027** г. **и на всеки три години след това** Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета резултатите от оценката на функционирането на настоящия регламент и на развитието на технологиите и пазара на горива от възобновяеми **източници и технологии с нулеви емисии** в морския транспорт и неговото въздействие върху морския сектор в Съюза, **включително неговата конкурентоспособност и възможното изместване на въглеродни емисии. В оценката се оценява и екологосъобразността на настоящия регламент във връзка с ангажиментите, определени в Парижкото споразумение и в Регламент (ЕС) 2021/1119.** Комисията

разглежда **по-специално** възможни изменения на:

## Изменение 188

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 1 – буква а

*Текст, предложен от Комисията*

а) **пределната стойност**, посочена в член 4, параграф 2;

*Изменение*

а) **пределните стойности и цели**, посочени в членове 4 и 4а;

## Изменение 189

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 1 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

б) типове кораби, за които се прилага член 5, параграф 1;

*Изменение*

б) **разширението на** типове кораби, за които се прилага член 5, параграф 1;

## Изменение 190

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 1 – буква б а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

ба) **прага на брутния тонаж**, посочен в член 2, параграф 1;

*Изменение*

ба) **прага на брутния тонаж**, посочен в член 2, параграф 1;

## Изменение 191

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 1 – буква в а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

ва) **обединяването на съответствието**, посочено в член 18, параграф 1;

*Изменение*

ва) **обединяването на съответствието**, посочено в член 18, параграф 1;

## Изменение 192

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 1 – буква в б (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**вб) включването на отработеното масло за готвене и животинските мазнини от категория III като най-неблагоприятния начин на действие в член 9, параграф 1, буква в).**

## Изменение 193

### Предложение за регламент Член 28 – параграф 1а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1а. В случай на приемане от Международната морска организация на глобален стандарт за гориво и преди това или съответните мерки да влязат в сила, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който разглежда амбицията и цялостната екологосъобразност на мерките, определени от ММО, включително тяхната обща амбиция по отношение на целите по Парижкото споразумение, към целта за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика на Съюза за 2030 г. и към целта за неутралност на климата, както е определено в Регламент (ЕС) ... /... [Европейския закон за климата].**

**Когато е целесъобразно, Комисията може да придружава доклада, посочен в параграф 1а, със законодателно предложение до Европейския парламент и до Съвета за изменение на настоящия регламент по начин,**

*който е съвместим с целта за запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата, по-специално целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от цялата икономика до 2030 г. и целта за неутралност по отношение на климата, определена в Регламент (ЕС) .../... [Европейския закон за климата].“*

## **Изменение 194**

### **Предложение за регламент Член 28 – параграф 1 б (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*1б. До 1 януари 2024 г. Комисията изготвя доклад относно социалните въздействия, както и относно потребностите от заетост и обучение до 2030 и 2050 г. във връзка с настоящия регламент.*

## **Изменение 195**

**Предложение за регламент ПРИЛОЖЕНИЕ I – Формула 2 МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРЕДЕЛНАТА СТОЙНОСТ НА ИНТЕНЗИТЕТА НА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ ЗА ЕНЕРГИЯТА, ИЗПОЛЗВАНА НА БОРДА НА КОРАБА**

Текст, предложен от Комисията

Термин	Обяснение
$i$	Индекс, съответстващ на горивата, доставени на кораба през референтния период
$j$	Индекс, съответстващ на горивните съоръжения на борда на кораба. За целите на настоящия регламент разглежданите съоръжения са основният(те) двигател(и), спомагателният(те) двигател(и) и котлите с мазут.
$k$	Индекс, съответстващ на точките на свързване ( $c$ ), където се подава електроенергия за всяка точка на свързване.
$c$	Индекс, съответстващ на броя точки за зареждане с електроенергия
$m$	Индекс, съответстващ на броя консуматори на енергия
$M_{i,j}$	Маса на конкретното гориво $i$ , подложено на окисление в консуматор $j$ [gFuel]
$E_k$	Електроенергия, подадена на кораба за точка на свързване $k$ , ако е повече от един [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Емисионен фактор на ПГ WtT на гориво $i$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Емисионен фактор на ПГ WtT, свързан с електроенергията, подавана на кораба на котвена стойка за всяка точка на свързване $k$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Долна топлина на изгаряне на горивото $i$ , [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Коефициент на пропуски на гориво в двигателя (неизгорено гориво) като процент от масата на горивото $i$ , използвано от горивното съоръжение $j$ , [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изгорено гориво в горивно съоръжение $j$ в [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Емисии на еквивалент на CO <sub>2</sub> TtW на изгореното гориво $i$ в горивно съоръжение $j$ [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изтекло гориво в горивно съоръжение $j$ , [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Емисии на еквивалент на CO <sub>2</sub> TtW на изтекло гориво $i$ в горивно съоръжение $j$ , [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Потенциал за глобално затопляне на CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O за 100 години
<i>Изменение</i>	
Термин	Обяснение

$i$	Индекс, съответстващ на горивата, доставени на кораба през референтния период
$j$	Индекс, съответстващ на горивните съоръжения на борда на кораба. За целите на настоящия регламент разглежданите съоръжения са основният(те) двигател(и), спомагателният(те) двигател(и) и котлите с мазут.
$K$	Индекс, съответстващ на точките на свързване ( $c$ ), където се подава електроенергия за всяка точка на свързване.
$c$	Индекс, съответстващ на броя точки за зареждане с електроенергия
$m$	Индекс, съответстващ на броя консуматори на енергия
$M_{i,j}$	Маса на конкретното гориво $i$ , подложено на окисление в консуматор $j$ [gFuel]
$E_k$	Електроенергия, подадена на кораба за точка на свързване $k$ , ако е повече от един [MJ] + <b>електроенергия, доставена на кораба за вятърна енергия [MJ] + електроенергия, доставена на кораба за слънчева енергия [MJ]</b>
$CO_{2eq\ WtT, i}$	Емисионен фактор на ПГ WtT на гориво $i$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	Емисионен фактор на ПГ WtT, свързан с електроенергията, подавана на кораба на котвена стойка за всяка точка на свързване $k$ [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Долна топлина на изгаряне на горивото $i$ , [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Коефициент на пропуски на гориво в двигателя (неизгорено гориво) като процент от масата на горивото $i$ , използвано от горивното съоръжение $j$ , [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изгорено гориво в горивно съоръжение $j$ в [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Емисии на еквивалент на CO <sub>2</sub> TtW на изгореното гориво $i$ в горивно съоръжение $j$ [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изтекло гориво в горивно съоръжение $j$ , [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Емисии на еквивалент на CO <sub>2</sub> TtW на изтекло гориво $i$ в горивно съоръжение $j$ , [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$GWP_{CO_2}$	Потенциал за глобално затопляне на CO <sub>2</sub> , за 100 години
$GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	<b>Потенциал за глобално затопляне на CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O за 20 години</b>

## Изменение 196

### Предложение за регламент Приложение I – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

Масата  $[M_i]$  на горивото се определя, като се използва докладваното количество в съответствие с рамката за докладване съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 за плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент, въз основа на избраната от дружеството методика за мониторинг.

*Изменение*

Масата на горивото  $[M_i]$  се определя, като се използва докладваното количество в съответствие с рамката за докладване съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 за плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент, въз основа на избраната от дружеството методика за мониторинг. **Коригираната маса на горивото  $[M_{iA}]$  може да се използва вместо масата на горивото  $[M_i]$  за кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен ледови клас. Коригираната маса  $[M_{iA}]$  е определена в приложение X.**

## Изменение 197

### Предложение за регламент ПРИЛОЖЕНИЕ III

*Текст, предложен от Комисията*

Таблицата по-долу съдържа списък на технологиите с нулеви емисии, посочени в член 5, параграф 3, буква б), както и специфични критерии за тяхното използване, според случая.	
Технология с нулеви емисии	Критерии за използване
Горивни елементи	Горивните елементи, използвани на борда за производство на електроенергия <b>при престой на котвена стоянка</b> , следва да се <b>захранват изцяло от възобновяеми и нисковъглеродни горива.</b>
Акумулиране на електроенергия на борда	Акумулирането на електроенергия на борда е разрешено независимо от източника на енергия, който е произвел акумулираната електроенергия (генериране на борда или на сушата в случай на замяна на акумулаторни батерии).
Производство на електроенергия на борда	Всеки кораб, който е в състояние да



от вятърна и слънчева енергия	удовлетворява енергийните нужди при престой на котвена стоянка чрез използването на вятърна и слънчева енергия.
С използването на технологиите с нулеви емисии трябва неизменно да се постигат емисии, <b>които са сравними с намаленията на емисиите</b> , които биха били постигнати чрез използване на уредба за брегово електрозахранване.	

*Изменение*

Таблицата по-долу съдържа списък на технологиите с нулеви емисии, посочени в член 5, параграф 3, буква б), както и специфични критерии за тяхното използване, според случая.	
Технология с нулеви емисии	Критерии за използване
Горивни елементи	Горивните елементи, използвани на борда за производство на електроенергия, следва да се захранват изцяло от възобновяеми <b>източници на енергия</b> .
Акумулиране на електроенергия на борда	Акумулирането на електроенергия на борда е разрешено независимо от източника на енергия, който е произвел акумулираната електроенергия (генериране на борда или на сушата в случай на замяна на акумулаторни батерии).
Производство на електроенергия на борда от вятърна и слънчева енергия	Всеки кораб, който е в състояние да удовлетворява енергийните нужди при престой на котвена стоянка чрез използването на вятърна и слънчева енергия.
С използването на технологиите с нулеви емисии трябва неизменно да се постигат <b>същите намаления на емисиите на парникови газове и на замърсителите на въздуха</b> , които биха били постигнати чрез използване на уредба за брегово електрозахранване.	

## Изменение 198

### Предложение за регламент ПРИЛОЖЕНИЕ V

*Текст, предложен от Комисията*

Формула за изчисляване на баланса за съответствие на кораба

За целите на изчисляването на баланса за съответствие на даден кораб се прилага следната формула:

Баланс на съответствието [gCO <sub>2eq</sub> /MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
където:	

<i>gCO<sub>2eq</sub></i>	Грамове еквивалент на CO <sub>2</sub>
GHGIE <sub>target</sub>	Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб съгласно член 4, параграф 2 от настоящия регламент
GHGIE <sub>actual</sub>	Годишна средна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб, изчислена за съответния отчетен период

Формули за изчисляване на санкцията, предвидена в член 20, параграф 1

Размерът на санкцията, предвидена в член 20, параграф 1, се изчислява, както следва:

Санкция =	$(\text{Баланс на съответствието} / GHGIE_{actual}) \times \text{коэффициент на преобразуване от MJ към тонове VLSFO (41,0 MJ/kg)} \times 2400 \text{ EUR}$
-----------	---

*Изменение*

Формула за изчисляване на баланса за съответствие на кораба

За целите на изчисляването на баланса за съответствие на даден кораб се прилага следната формула:

Баланс на съответствието [gCO <sub>2eq</sub> ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
където:	

<i>gCO<sub>2eq</sub></i>	Грамове еквивалент на CO <sub>2</sub>
GHGIE <sub>target</sub>	Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб съгласно член 4, параграф 2 от настоящия регламент
GHGIE <sub>actual</sub>	Годишна средна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб, изчислена за съответния отчетен период

Формули за изчисляване на санкцията, предвидена в член 20, параграф 1

Размерът на санкцията, предвидена в член 20, параграф 1, се изчислява, както следва:

Санкция =	$\text{Санкция} = (- \text{баланс на съответствието}) / \text{GHGIEactual} / (\text{LCV}_{\text{VLSFO}} * 1000 * 4500 \text{ EUR/t})$ <p>където: <math>\text{LCV}_{\text{VLSFO}} = 41,0 \text{ MJ/kg}</math></p>
-----------	--

## ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

<b>Заглавие</b>	Използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО
<b>Позовавания</b>	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
<b>Водеща комисия</b> Дата на обявяване в заседание	TRAN 13.9.2021
<b>Дадено становище</b> Дата на обявяване в заседание	ENVI 13.9.2021
<b>Процедура с асоциирани комисии – дата на обявяване в заседание</b>	11.11.2021
<b>Докладчик по становище</b> Дата на назначаване	Тимо Вьолкен 17.9.2021
<b>Разглеждане в комисия</b>	14.2.2022
<b>Дата на приемане</b>	28.4.2022
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 48 –: 24 0: 14
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O’Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
<b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b>	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

## ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

48	+
NI	Athanasios Konstantinou, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Maria Spyraiki
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sogaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“