



2021/0210(COD)

28.6.2022

## СТАНОВИЩЕ

на комисията по промишленост, изследвания и енергетика

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно предложението 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 (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Докладчик по становище: Размус Андресен

PA\_Legam

## КРАТКА ОБОСНОВКА

Констатациите в последния доклад на Междуправителствения комитет по изменение на климата (МКИК) са недвусмислени: атмосферата, океаните и земята са се затоплили поради въздействието на човека и това предизвикано от човека изменение на климата вече оказва въздействие върху многобройни екстремни метеорологични и климатични явления също и в цяла Европа<sup>1</sup>. За да се предотврати по-нататъшното глобално затопляне с над 1,5°C в сравнение с нивата от прединдустриалния период, сега е наложително да се предприемат бързи и амбициозни международни и европейски действия в областта на климата във всички икономически сектори.

Общите амбиции на целта на ЕС за неутралност по отношение на климата за 2050 г., целта за намаляване на емисиите на парникови газове до 2030 г. и предложенията в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“ са само скромно начало: за да ограничи глобалното затопляне до 1,5 °C и да изпълни задълженията си във връзка с Парижкото споразумение относно изменението на климата, ЕС трябва да постигне високо енергийно ефективна и изцяло основана на възобновяеми източници икономика с нулеви емисии най-късно до 2040 г. Проучванията показват, че такава система е не само технологично възможна, но и икономически и социално полезна за ЕС<sup>2</sup>.

Като се има предвид, че морският трафик е отговорен за около 11% от всички емисии на CO<sub>2</sub> в ЕС от транспорта и за 3 – 4% от общите емисии на CO<sub>2</sub> в ЕС, стимулирането на бързия екологичен преход на морския сектор е от особено значение. Всъщност, ако не бъдат предприети по-нататъшни действия, се очаква до 2050 г. емисиите от морския транспорт на европейско равнище да нараснат с още 86% в сравнение с нивата от 1990 г.<sup>3</sup>, като същевременно се очаква използването на мерки за енергийна ефективност и възобновяеми енергийни източници да остане ограничено.

Предложението на Комисията за FuelEU Maritime започва с добри намерения, но в него липсва амбиция в редица аспекти, които докладчикът се стреми да разгледа, за да се даде по-силен тласък за справедливия екологичен преход на цялата верига за създаване на стойност и работната сила в морския сектор.

Европейският морски сектор ще играе водеща роля в прехода на световния сектор на морския транспорт. Амбицията на докладчика е да подкрепя и насърчава усилията на сектора за енергийния преход и да гарантира устойчива конкурентоспособност на световния пазар. Нашата промишленост ще бъде укрепена посредством ясна европейска законодателна рамка и по-големи усилия за насърчаване на европейските иновации в морския сектор.

### Насърчаване на оперативни мерки и на мерки за енергийна ефективност

---

<sup>1</sup> IPCC, 2021: Summary for Policymakers. In: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, and B. Zhou (eds.)]. In Press.

<sup>2</sup> Вж. напр. CAN Europe “Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario”: <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/> ii) Mark Z. Jacobson (2020). 100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSSBook/WWSSBook.html>; iii) LUT University for SolarPower Europe: [100% Renewable Europe – SolarPower Europe](https://www.solarpower.eu/)

<sup>3</sup> Четвърто проучване на ММО относно парниковите газове.

Намаляването на енергийните нужди и подобряването на енергийната ефективност са предварително условие за постигане на неутралност по отношение на климата при възможно най-ниски разходи<sup>4</sup>. За съжаление, към днешна дата нито един законодателен акт на ЕС не стимулира ефективно мерките за енергийна ефективност в морския сектор. Това от своя страна представлява сериозен риск за способността на сектора скоро да постигне нулеви емисии.

Поради тази причина докладчикът следва насоките относно прилагането на принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място<sup>5</sup> и възприема интегриран подход, при който се установява цел за стимулиране на бързото въвеждане на оперативни мерки и мерки за енергийна ефективност от страна на корабоплавателните дружества, така че на първо място да бъде необходимо минимално количество енергия за различните морски дейности. Той отразява и допълва вече гласуваното от Европейския парламент във връзка с Регламента относно мониторинга, докладването и проверката (COM(2019)0038)<sup>6</sup> (преговорите по този въпрос в момента са замразени от Съвета). Докладчикът счита, че тази цел е особено подходяща в рамките на настоящия регламент, в който изрично се разглежда декарбонизацията на сектора. Целта за намаляване на емисиите за отделните транспортни дейности всъщност може да стимулира корабособствениците и операторите да прилагат наличните оперативни мерки и мерки за енергийна ефективност, които според тях са по-подходящи за техните нужди, като плаване на бавен ход, оптимизиране на скоростта и планирането, задвижване с помощта на вятъра, покрития срещу обрастване на подводната част на корабите, електрификация от възобновяеми източници и съхранение на енергия, а също и оптимизиране на цифровизацията и логистиката.

Освен това докладчикът предлага по-точно и пропорционално да се възнаграждат и по този начин да се стимулират по-ефективните в енергийно отношение енергийни източници или технологиите за задвижване за енергопотребление в морето и на котвена стоянка, за да се спазят разпоредбите на настоящия регламент.

### **Засилване на целите за намаляване на емисиите на парникови газове**

Освен оперативните мерки и мерките за енергийна ефективност е необходимо с течение на времето да се въведе по-строга цел за интензитета на емисиите на парникови газове, за да се стимулира преминаването от изкопаеми горива към устойчиви алтернативи на основата на възобновяеми източници. Първоначално предложените от Комисията равнища обаче не само че не успяват да достигнат нулеви емисии и по този начин

---

<sup>4</sup> Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Европейския съвет, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите „Европейският зелен пакт“, COM(2019)640 final.

<sup>5</sup> Препоръка (ЕС) 2021/1749 на Комисията от 28.9. 2021 г. относно принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място: от принципите към практиката – Насоки и примери за прилагането на принципа при вземането на решения в енергийния сектор и извън него от принципите към практиката – Насоки и примери за прилагането на принципа при вземането на решения в енергийния сектор и извън него

<sup>6</sup> Изменения, приети от Европейския парламент на 16 септември 2020 г. относно предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел подходящо съобразяване с глобалната система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите ([COM\(2019\)0038](#) – C8-0043/2019 – [2019/0017\(COD\)](#))

противоречат на задължението на сектора съгласно Парижкото споразумение<sup>7</sup>, но и не успяват да гарантират, че за постигането на целта се насърчават само възобновяеми източници.

За докладчика е от съществено значение да се даде силен регулаторен сигнал за стимулиране на екологосъобразните иновации и за насърчаване на пионерите в тази област<sup>8</sup>. Поради това той предлага начин за намаляване на емисиите на парникови газове, съвместим с изцяло основана на възобновяеми източници икономика на ЕС с висока енергийна ефективност до 2040 г., като се използват най-добрите налични научни изследвания. Техническият университет Лапенранта-Лахти (LUT, Финландия) е в процес на финализиране на подобно моделиране, като също така предоставя за първи път начин за достигане на нулеви емисии до 2040 г. за сектора на корабоплаването<sup>9</sup>. Тази обща цел беше също така определена от дружества, действащи в световен мащаб, и от важни икономически заинтересовани страни като осъществима и като желателна и представлява изключително важна регулаторна подкрепа за прехода на сектора<sup>10</sup>.

В контекста на засилването на амбициите и гарантирането, че всеки изпълнява своята справедливо полагащата му се роля, докладчикът предлага да се разшири приложното поле на регламента, така че да обхване широк набор от категории кораби с брутен тонаж над 400 тона. Първоначално предложеният праг оставя 45% от корабите нерегулирани и изчисленията въз основа на данните от морския референтен показател показват, че 15% вместо предполагаемите 10% от емисиите ще останат нерегулирани. На практика това би означавало непрекъснато да се отделят общо до 25,8 млн. тона емисии – сравними с общите емисии на CO<sub>2</sub> на Дания през 2020 г. – без ясен начин за стимулиране на намаляването на емисиите в бъдеще<sup>11</sup>. С оглед на факта, че за по-малките кораби вече са налични технологии с нулеви емисии (и по-специално зелени водородни горивни клетки и електрически батерии), от решаващо значение е да се насърчи тяхното по-нататъшно внедряване, а оттам и развитието на пазара на такива технологии, така че те да станат по-лесно достъпни и за по-големите кораби.

### **Насърчаване на въвеждането на устойчиви възобновяеми енергийни източници**

Целта на доклада на комисията ITRE следва да бъде да се определи ясен път за това как да се насърчават само онези енергийни източници и алтернативни горива, които са наистина устойчиви, възобновяеми и с възможност за адаптиране на мащаба.

Това изисква цялостен подход, който да отчита точно емисиите на метан, например от втечен природен газ (ВПГ), като се има предвид значителният краткосрочен потенциал на метана по отношение на глобалното затопляне. Тъй като ВПГ е

---

<sup>7</sup> Правен съвет: включване на емисиите от международното въздухоплаване и корабоплаване в национално определения принос; 2021; E. Dehon, lawyer; Published by Transport and Environment (T&E)

<sup>8</sup> Следва да отбележим пионерите, които поемат ангажимент за корабоплаване с нулеви емисии до 2040 г. <https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fd8e8131ddd0>

<sup>9</sup> Verts/ALE & LUT, 2022 г., предварителни резултати за вътрешни анализи; пълното проучване ще бъде публикувано в началото на пролетта;

<sup>10</sup> [https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement\\_2021-10-18-145014\\_wfcp.pdf](https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf)

<sup>11</sup> Транспорт и околна среда; (2022 г.); Въздействие върху изменението на климата на предложенията на ЕС в областта на корабоплаването; [https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate\\_Impacts\\_of\\_Shipping\\_Exemptions\\_Report-1.pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf)

изкопаемо гориво, което отделя големи количества метан през целия си жизнен цикъл, а използването му като корабно гориво е по-вредно за климата, отколкото изкопаемостозелово гориво, което заменя, той не следва да получава каквато и да е подкрепа в рамките на политиките, както наскоро беше препоръчано от Световната банка<sup>12</sup>. В анализа на Световната банка също така се констатира, че последиците от инвестиционното обединяване при двуетапното преминаване (от нефт към ВПГ, а след това от ВПГ към нулеви въглеродни емисии) биха могли да доведат до допълнителни инвестиционни разходи в размер до 186 милиарда щатски долара в сравнение с едноетапното преминаване от сегашните получавани при нефтопреработка корабни горива директно към корабни горива с нулеви въглеродни емисии.

За да се гарантират устойчиви бизнес модели, такъв цялостен подход включва и оценка на целия жизнен цикъл на различните технологии, в т.ч. биогоривата. Това включва отчитане на ограничената наличност на биогорива от ново поколение, търсенето на такива биогорива в други сектори, в които намаляването на емисиите е трудно, като например въздухоплаването, и ограничените цялостни възможности на нашата планета, в чиито рамки прекомерното разчитане на биогорива от селскостопански култури би довело до по-високи цени на храните и значителни емисии на парникови газове от разширяването на обработваемата земя в световен мащаб<sup>13</sup>.

Поради това докладчикът предлага инструментите за подкрепа на политиката да се съсредоточат върху онези алтернативи на основата на възобновяеми източници, които са наистина устойчиви и с възможност за адаптиране на мащаба. Той също така предлага задължителен минимален дял на горива от възобновяеми източници от небиологичен произход, както и фактор за умножаване, който по-специално възнагражда инвестициите в горива от възобновяеми източници от небиологичен произход, когато става въпрос за изчисляване на спазването на целите за интензитета на емисиите на парникови газове. Тези мерки, съчетани с ограничаване на механизма за обединяване до горивата с нулеви емисии и технологиите с нулеви емисии, допълнително ще засилят икономическите аргументи за инвестиции в това отношение и следователно ще ги направят по-конкурентоспособни по отношение на разходите и ще стимулират тяхното внедряване.

## **Гарантиране на европейската водеща роля и конкурентоспособност**

Като комисията по промишленост и докладчикът е твърдо убеден, че позицията на комисията ITRE трябва да стимулира в още по-голяма степен водещата роля на Европа в областта на зелените технологии в сектора, а оттам и нейната конкурентоспособност в сектора на корабоплаването в световен мащаб.

Настоящият доклад се стреми също така и към силен мандат на ЕС и неговите държави членки да се застъпват за допълващи решения с еднакви или по-високи амбиции на равнището на ММО и да подкрепят такива решения. Да бъдем пионери в областта на регулирането е не само начин да гарантираме, че ЕС е в състояние да оказва проактивно влияние върху световните стандарти, но и възможност за запазване на

<sup>12</sup> Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping. World Bank, Washington, DC. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437> License: CC BY 3.0 IGO.

<sup>13</sup> Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors; 2021; A. Christensen; <https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>

европейското технологично лидерство и за създаване и поддържане на добре платени работни места по цялата верига за създаване на стойност в морския сектор в Европа.

Въпреки това докладчикът признава, че преходът ще породи значителни предизвикателства за различните европейски сектори, и поради това решително подкрепя предложението за насочване на плащанията по санкции чрез специален океански фонд обратно към прехода на сектора. За да се гарантира оптималното използване на тези ресурси, докладчикът предлага в рамките на настоящия регламент да се уточни допълнително целевото заделяне на средства и предназначението на тези средства, така че те да бъдат насочвани там, където са най-необходими. Това включва бързо подобряване на енергийната и оперативната ефективност на корабите, внедряване на технологии за задвижване с нулеви емисии, основаващи се на възобновяеми енергийни източници, и навлизане на възобновяеми горива, както и преквалификация и повишаване на квалификацията. В допълнение, 2% от годишните приходи, получавани от събраните плащания по санкции, трябва да се използват за подпомагане на опазването, възстановяването и по-доброто управление на морските екосистеми. Този подход е в пряко съответствие с поддържаната от ЕП позиция относно Регламента относно мониторинга, докладването и проверката (COM(2019)0038).

### **Засилване на прозрачността и на събирането и публикуването на данни**

За да се гарантира успешното и ефективно прилагане, докладчикът предлага да се засили участието на публичните органи и прозрачността по отношение на обществеността. По-ясно изразена роля на публичните органи, а по този начин и публичен надзор, ще се постигне чрез възлагане на администриращия орган на отговорността за налагането на санкции и събирането на плащанията по тях. Чрез още подобрения при събирането и публикуването на данните в публична, отворена и прозрачна база данни допълнително се повишава способността на обществеността, включително на Европейския парламент, научните изследователи и гражданското общество, за упражняване на контрол върху спазването на изискванията.

## **ИЗМЕНЕНИЯ**

Комисията по промишленост, изследвания и енергетика приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да вземе предвид следните изменения:

### **Изменение 1**

#### **Предложение за регламент Заглавие 1**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

Предложение за  
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ

Предложение за  
РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ

AD\1259339BG.docx

7/126

PE704.703v04-00



## ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

### Изменение 2

#### 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

## ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива **и енергийни източници** в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО

(текст от значение за ЕИП)

*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. **Емисиите на CO<sub>2</sub> от морския транспорт на световно равнище и на европейско равнище се очаква до 2050 г. да нараснат с 86% в сравнение с нивата от 1990 г., освен ако не се предприемат допълнителни действия.** 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 **и са необходими бързи действия по отношение неговото въздействие върху околната среда и климата.** 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, **като се вземат предвид и специфичните**



съществува риск операторите на кораби или пристанищата да бъдат поставени в по-неблагоприятно положение в 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.

**национални обстоятелства, произтичащи от външни фактори като климат, метеорологични условия или географска морфология.** Стабилността и просперитетът на пазара на морския транспорт и на икономическите субекти, осъществяващи дейност на този пазар, имат нужда от ясна, **предвидима** 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 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, **до по-малко работни места** и до ограничаване на свързаност на гражданите и предприятията. **Поради това е от съществено значение Съюзът да определи амбициозен път за бързия екологичен преход на морския сектор, за да се запазят и допълнително да се насърчат неговите водещи позиции и конкурентно предимство в световен мащаб в областта на зелените технологии, услуги и решения в сектора и допълнително да се поощрява създаването и трансформирането на работни места в свързаните вериги на стойността.**

### Изменение 3

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

**(1a) В морския сектор са заети 2 милиона европейци, а приносът му към икономиката е 149 милиарда евро. За всеки милион евро, който секторът на корабоплаването създава, се създават 1,8 милиона евро другаде в икономиката на Съюза. Морският транспорт е също така ключов фактор за свързване на островите и периферните райони на континента.**

#### Изменение 4

##### Предложение за регламент Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

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 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**

(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. **За да се гарантира, че морският сектор ще постигне целта за нулеви емисии до 2050 г., са необходими различни допълнителни**

*произведени горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници, и да се въведат такива горива в сектора на морския транспорт. Разработването и внедряването на необходимите технологии трябва да се осъществи до 2030 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

## **Изменение 5**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*инструменти на политиката, за да се подобри първо енергийната и оперативната ефективност на сектора и след това да се насърчи бързото внедряване и производство на устойчива енергия от възобновяеми източници. Необходимите промени и необходимото разработване и внедряване на технологии трябва да се осъществят възможно най-скоро, за да се гарантира, че Съюзът е на път да постигне своята цел в областта на климата и енергетиката за 2030 г., както и неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г.*

---

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

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

*Изменение*

*(2а) Понастоящем горивният микс в морския сектор разчита изцяло на изкопаеми горива. По процентно съдържание почти 40% от самата морска търговия се състои от изкопаеми горива. Почти изключителната зависимост от изкопаеми горива и бавното прилагане на мерките за енергийна ефективност и намаляване на емисиите в сектора представляват сериозен риск за климата и способността на сектора да постигне скоро нулеви емисии. Важно е да се отбележи, че комбинацията от изместване на емисиите на CO<sub>2</sub> и метан и пропуски на гориво в двигателя през целия жизнен цикъл на горивото – от производството до изгарянето („от сондажа до килватера“) – може да доведе до*

*много вредни последици за климата.*

## **Изменение 6**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(2б) Метанът е мощен парников газ, над 80 пъти по-силен от CO<sub>2</sub> за период от 20 години, което го прави втори най-важен парников газ, както и прекурсор на замърсители за тропосферния озон (O<sub>3</sub>), допринасящ за около една четвърт от глобалното затопляне, наблюдавано днес. Сценариите, моделирани въз основа на специалния доклад относно глобалното затопляне с 1,5°C на Междуправителствения комитет по изменение на климата (МКИК), шестия доклад за оценка на МКИК и глобалната оценка на метана от 2021 г. на Програмата на ООН за околната среда (ЮНЕП), които ограничават глобалното затопляне до 1,5°C със или без ограничено превишаване, включват значително намаляване на емисиите на метан. Тъй като по-голямата прозрачност относно краткосрочните последици от емисиите на метан за глобалното затопляне би спомогнала политиките на Съюза в областта на климата да се основават на по-добро информироване, при докладването Комисията следва също така да анализира потенциалните последици от използването на 20-годишен времеви хоризонт за потенциала за глобално затопляне като допълнение към 100-годишната времева рамка, която понастоящем се използва в съответствие с насоките на РКООНИК относно инвентаризациите на емисиите на парниковите газове.*

## Изменение 7

### 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 окажат 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 осъществява при условията на лоялна конкуренция на

*Изменение*

(3) В контекста на прехода на горива от възобновяеми 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 ставките за морските товарни превози**. Разликите в изискванията към горивата между държавите – членки на Съюза, могат значително да повлияят на икономическите показатели на корабните оператори и да окажат 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, **което също би могло да допринесе за риска от загуба на конкурентоспособност на пристанищата на Съюза спрямо пристанищата извън Съюза**. 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

пазара на морския транспорт в ЕС.

държавите членки. С настоящия регламент следва да се определят мерки, за да се гарантира, че навлизането на горива от възобновяеми източници **и** с ниски въглеродни емисии на пазара на корабни горива се осъществява при условията на лоялна конкуренция на пазара на морския транспорт в ЕС.

## Изменение 8

### 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 регулаторните рамки 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 предварително условие за привличане на нови инвестиции и запазване на конкурентоспособността на европейските пристанища, корабособственици и корабни оператори.*

## Изменение 9

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(3б)** *Други законодателни предложения като пакета „Подготвени за цел 55“, приет като част от Европейския зелен пакт, засягат морския сектор, включително разпоредбите в Регламента за*

*инфраструктурата за алтернативни горива, преразгледаната Директива за енергията от възобновяеми източници, включването на морския сектор в схемата на ЕС за търговия с емисии и преразглеждането на Директивата за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията. Важно е да се осигури съгласуваност между тези досиета за определяне на амбициозна, стабилна и предвидима законодателна рамка за екологичния преход на морската екосистема, по-специално за необходимото експоненциално развитие, производство и внедряване на технологии за устойчиви възобновяеми източници и на алтернативни морски горива, както и за разгръщането на съответната инфраструктура. Важно е да се привлече и развие промишлената верига за създаване на стойност за такива технологии за устойчиви възобновяеми източници и алтернативни морски горива в рамките на Съюза, да се създадат възможности за промишлеността, сферата на труда и научните изследвания във всички държави членки и да се гарантира водещата роля на Съюза в световен мащаб и конкурентното му предимство. В това отношение създаването на изследователски център на ЕС за технологии за устойчиви възобновяеми източници и алтернативни морски горива би могло да спомогне за координирането на заинтересованите страни, изследователите и гражданското общество, както и за съфинансирането на проекти.*

## **Изменение 10**



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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(5a) За да се осигурят еднакви условия на конкуренция за корабите, конструирани да плават в покрити с лед води по пътя им към, от или между пристанища на държави членки, специфичната информация, свързана с ледовия клас на кораба и с плаването му в заледени води, следва да бъде взета предвид при изчисляването на намаленията на емисиите на парникови газове за всеки отделен кораб, както и в данните, наблюдавани и докладвани въз основа на Регламент (ЕС) 2015/757<sup>1а</sup>.**

---

<sup>1а</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 11**

**Предложение за регламент  
Съображение 6**

*Текст, предложен от Комисията*

*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 чартър на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорността за **експлоатацията** на кораба от

(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, **времеви чартър** или чартър на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорността за **търговската експлоатация** на кораба

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

## Изменение 12

### Предложение за регламент Съображение 8

*Текст, предложен от Комисията*

(8) Разработването и внедряването

от корабособственика и което *е отговорно за заплащането на изразходваното от кораба гориво* и 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 субектът, което отговаря за избора на гориво, маршрут и скорост 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).

*Изменение*

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

## Изменение 13

### Предложение за регламент Съображение 9

*Текст, предложен от Комисията*

(9) Въпреки че инструменти като ценообразуването на въглеродните

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. ***Подходящи стимули и икономии от мащаба от страна на предлагането следва да улеснят по-нататъшното развитие на тези нови горива.*** 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 ***и други възобновяеми източници на енергия.***

---

<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).

*Изменение*

(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.

емисии или целите за въглеродната интензивност на дейността **могат да** насърчават **известни** подобрения в енергийната **и оперативната** 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 14

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(9а) В съответствие с препоръката на Комисията от 28 септември 2021 г. „относно принципа за поставяне на енергийната ефективност на първо място: от принципите към практиката – Насоки и примери за прилагането на принципа при вземането на решения в енергийния сектор и извън него“ е необходимо да се гарантира, че се изисква минимално количество енергия за различните морски дейности, в допълнение към насърчаването на преминаването към горива от устойчиви възобновяеми енергийни източници. В първия си доклад относно функционирането на настоящия регламент Комисията следва да направи оценка и да определи количествено постигнатата в морския сектор оперативна и енергийна ефективност, породена от съответните предложения в рамките**

*на „Подготвени за цел 55“, а в случай на недостатъчни действия следва да обмисли възможни изменения на настоящия регламент, за да включи специални разпоредби за насърчаване на корабособствениците и операторите да прилагат наличните мерки за оперативна и енергийна ефективност в съответствие с техните нужди, като например плаване на бавен ход, оптимизиране на скоростта и планирането, вятърно задвижване, покрития срещу обрастване на подводната част на корабите, електрификация от възобновяеми източници и съхранение на енергия, а също така и цифровизация и оптимизиране на логистиката. Възнаграждаването и следователно стимулирането на енергийните източници, осигуряващи по-голяма енергийна ефективност, или на технологиите за задвижване за енергопотребление в морето и на котвена стоянка, за да се спазят разпоредбите на настоящия регламент, е също толкова важно, колкото правилното прилагане на насоките за поставяне на енергийната ефективност на първо място.*

## Изменение 15

### 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

*Изменение*

(10) **Макар и да е възможно технологиите с нулеви емисии да не са налични в съвсем краткосрочен план**, политическата намеса за стимулиране на търсенето на морски горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници следва да се основава на цели и да зачита **принципите за поставяне на**

енергията, използвана на борда на корабите, **без да се предписва използването** на конкретно гориво или технология.

**енергийната ефективност на първо място.** Съответно следва да се определят ограничения за интензитета на емисиите на парниковите газове на енергията, използвана на борда на корабите, **което също така ще осигури необходимото признание на енергийната ефективност и устойчивост** на конкретно гориво или технология. **Освен това е целесъобразно да се използват 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, при които не е налична по-енергийно ефективна и устойчива алтернатива, основана на възобновяеми източници, като например пряка електрификация на основата на възобновяеми източници.**

## Изменение 16

### 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

*Изменение*

(11) Следва да се насърчава с **приоритет** разработването и внедряването на **най-устойчивите решения на основата на** възобновяеми и нисковъглеродни източници с висок потенциал за **енергийна ефективност, както и потенциалът** за иновации и растеж, за да се отговори на **нуждите на морските дейности, при които намаляването на емисиите е най-трудно**. Това ще подпомогне създаването на иновативни и конкурентни пазари на горива и ще осигури достатъчно доставки на устойчиви **и нисковъглеродни** морски горива **от възобновяеми източници и**

усилията на Съюза за постигане на 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.

**на технологии за задвижване на основата на възобновяеми източници** в краткосрочен и дългосрочен план, и ще допринесе за амбициите на Съюза **в областта на климата, енергетиката и декарбонизацията** на транспорта, като същевременно ще се подкрепят усилията на Съюза за постигане на 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 **започване на декарбонизацията** на морския транспорт още в краткосрочен план.

## Изменение 17

### Предложение за регламент Съображение 13

*Текст, предложен от Комисията*

(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

*Изменение*

(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*.

## Изменение 18

### 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

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 *изкопаеми горива*.

*Изменение*

(14) Дългите срокове, свързани с разработването и внедряването на нови горива ***от възобновяеми източници*** 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, ***обсъдена със заинтересованите страни и гражданското общество и***

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.

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 **алтернативни** горива и енергийни решения **на основата на възобновяеми източници** 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, **докато се постигнат нулеви емисии** 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 19

### 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

*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. Използването на заместващи източници на енергия **в морето и на котвена стоянка**, като например вятърна **енергия, слънчева** енергия или

методиката.

електроенергия, също следва да бъде отразено в методиката.

## Изменение 20

### 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*

(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, **както течни, така и газообразни**, обаче следва да се оценява единствено като се използват възприети емисионни фактори, **които следва редовно да се актуализират на основата на най-новите технологични и научни развития**, както е предвидено в настоящия регламент. **В бъдеще би могло да се разреши използването на актуални и сертифицирани емисионни фактори, покриващи частта на емисиите при пропуски на гориво от емисиите на изкопаеми горива „от източника до резервоара“, при условие че съответният механизъм за сертифициране и проверка бъде въведен от Комисията чрез делегиран акт.**

## Изменение 21

### 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>, 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*

(18) Необходим е всеобхватен подход по отношение на всички най-значими емисии на парникови газове (CO<sub>2</sub>, **BC**, 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, **саждите** и азотните оксиди, пределната стойност, определена в настоящия регламент, следва да бъде изразена като „еквивалент на CO<sub>2</sub>“. **Комисията следва да изчисли референтната стойност не по-късно от декември 2022 г. и тази стойност следва да съответства на средния за флота интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на корабите през 2020 г., определен въз основа на данните, наблюдавани и докладвани в рамките на Регламент (ЕС) 2015/757, като използва методиката и приетите стойности, определени в приложения I и II към настоящия регламент.**

## Изменение 22

### 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**

*Изменение*

(19) Използването на възобновяеми енергийни източници и алтернативно задвижване, **включително, но не само,** 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

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.*

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 чрез най-добрите налични до момента средства за измерване или когато измерването се окаже технически невъзможно, чрез най-добрите налични приблизителни оценки. ММО предоставя някои насоки относно третирането на иновативната технология за енергийна ефективност<sup>1а</sup>, включително за оценка на енергията от ветроспомагателно задвижване и се разработват други методи за оценка.*

---

***1a 2021 GUIDANCE ON TREATMENT OF INNOVATIVE ENERGY EFFICIENCY TECHNOLOGIES FOR CALCULATION AND VERIFICATION OF THE ATTAINED EEDI AND EEXI (НАСОКИ ОТНОСНО ТРЕТИРАНЕТО НА ИНОВАТИВНИТЕ ТЕХНОЛОГИИ ЗА ЕНЕРГИЙНА ЕФЕКТИВНОСТ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ И ПРОВЕРКА НА ПОСТИГНАТИЯ EEDI И EEXI) (MEPC.1/Circ.896)***

## Изменение 23

### 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.

*Изменение*

(20) **Според приблизителните изчисления** замърсяването на въздуха, причинено от кораби (серни оксиди, азотни оксиди и прахови частици), **е отговорно годишно за над 50 000 смъртни случая в Съюза и** е сериозен

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.

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 **пристанищата**. 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, **а след тях следва да се разглеждат емисиите за всички останали кораби, за да се подобри качеството на въздуха в крайбрежните райони възможно най-скоро.**

## Изменение 24

### 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, мерки за намаляване на използването им могат да допринесат за справяне със замърсяването на въздуха и изменението на климата. Определянето на строги стойности за интензитета на емисиите на парникови газове, стимулирането на оперативната и енергийната ефективност и отчитането на саждите в целта за интензивност на емисиите на парникови газове би могло да спомогне за намаляване както на емисиите на CO<sub>2</sub>, така и на***

*емисиите на сажди. В доклада си Комисията следва да оцени дали може да са необходими допълнителни мерки за справяне с изпускането на сажди в близост до или в Арктика.*

## Изменение 25

### Предложение за регламент Съображение 21

*Текст, предложен от Комисията*

(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.

*Изменение*

(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. OPS осигуряват все по-полезно захранване на корабите при престоя им на котвена стоянка, което ще бъде толкова чисто, колкото е делът на възобновяемите енергийни източници в електроенергийния микс на ЕС.** 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 **и стимули**, с които да се разреши използването на OPS от **всички** кораби, **попадащи в обхвата на настоящия регламент.**

## Изменение 26

### Предложение за регламент Съображение 21 а (ново)



**(21a) Координацията между пристанищата, корабните оператори и всички съответни заинтересовани страни е от решаващо значение, за да се гарантира оптималното използване на електрозахранващата уредба, намираща се на брега (OPS). По-специално корабните оператори следва да осигурят на пристанището на акостиране адекватна и навременна информация за намерението си да използват OPS и за очакваните си нужди от електроенергия, по-специално когато тези нужди превишават очакваните нужди за тази категория кораби, също и с цел да се осигури предвидимо използване на електроенергийната мрежа. Държавите членки следва да работят в тясно сътрудничество със съответните заинтересовани страни, за да гарантират извършването на необходимите инвестиции и осигуряването на достатъчен капацитет и стабилност на мрежата. Задължението на пристанищата да осигурят електрозахранваща уредба, разположена на брега, следва да бъде допълнено със съответното задължение корабите да се свързват към такава инфраструктура за зареждане, докато са на котвена стоянка, за да се гарантира ефективност и да се избегнат блокирани активи.**

**За да се избегне несъвместимост между инсталациите за брегово електрозахранване на борда и в пристанищата, Комисията следва да предостави необходимата подкрепа, за да гарантира, че корабите и пристанищата прилагат всички съществуващи и бъдещи изисквания за стандартизация, особено по отношение на преобразуването на**

*електрическата честота, когато е необходимо.*

## Изменение 27

### 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, **по отношение на намаляването на замърсяването на въздуха и емисиите на парникови газове,** на използването на OPS, корабът следва да бъде освободен от използването на OPS.

## Изменение 28

### Предложение за регламент Съображение 23

*Текст, предложен от Комисията*

(23) Изключения от използването на OPS следва също така да бъдат предвидени по редица обективни причини, удостоверени от управителния орган на пристанището на акостиране и ограничени до непланирани спириания в пристанища от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето, за кратки престои на кораби на котвена стоянка под два часа, тъй като това е минималното време, необходимо за свързване, както и за използването на генерирана на борда

*Изменение*

(23) Изключения от използването на OPS следва също така да бъдат предвидени по редица обективни причини, удостоверени от управителния орган на пристанището на акостиране, **оператора на терминала и/или компетентния орган, в зависимост от модела на управление на пристанищата в различните държави членки.** **Тези изключения следва да бъдат** ограничени до непланирани спириания в пристанища от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето,

енергия при извънредни ситуации.

за кратки престои на кораби на котвена стоянка под два часа, тъй като това е минималното време, необходимо за свързване, както и за използването на генерирана на борда енергия при извънредни ситуации.

## Изменение 29

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

*Изменение*

(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. **Следва да се запазят до 2040 г.** ограничен брой изключения в случай на липса на OPS, за да се осигури възможност за промени в последния момент в графиците за акостиране в пристанища и акостиране в пристанища с несъвместимо оборудване. **За да се стимулира допълнително използването на OPS, държавите членки следва да прилагат разпоредбите на член 14 от Директива (ЕС).../... [Директива за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията], която предоставя пълни или частични освобождавания за електроенергията, подавана пряко за плавателни съдове**

*при престоя им на котвена стоянка в пристанища, или за мобилни батерии на плавателни съдове, зареждани на котвена стоянка.*

## Изменение 30

### Предложение за регламент Съображение 25

*Текст, предложен от Комисията*

(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, 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*

(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) 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 и морските **и административните** органи.

## Изменение 31

### 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

*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 **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.

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. **Трябва да се докладва информация за плаването в заледени води и друга съответна информация за корабите с ледови клас, за да се приложи специфичният метод, посочен в приложенията.**

## Изменение 32

### Предложение за регламент Съображение 26 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(26а) Следва да се насърчава използването на технологии на разпределения регистър, за да се направят процесите на мониторинг и докладване, установени в съответствие с настоящия регламент, по-сигурни, по-точни и по-добре проследими за целите на проверката.**

## Изменение 33

### 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 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.

*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 **и квотата за възобновяеми горива от небиологичен произход.** **Проверяващият орган следва също така ежегодно да обобщава поотделно всеки вид гориво или енергия, консумирани на котвена стоянка и в морето, включително за всеки изразходван заместващ източник на енергия като електроенергия, вятърна енергия или слънчева енергия.** 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.

## Изменение 34

## 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 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.

*Изменение*

(30) Комисията следва да създаде и осигури функционирането на **централно управлявана** електронна база данни **за регистриране на** показателите на всеки кораб, **както и за събиране на данни относно потреблението на енергия, санкциите, възможностите за гъвкавост и изключенията и всяка друга относима информация, и да** гарантира неговото съответствие с настоящия регламент. 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. **За да се повиши прозрачността, като същевременно се намали административната тежест за корабособствениците и операторите, проверяващите органи следва да обобщават на равнището на отделните кораби данните за съответствието, докладвани от корабособствениците и операторите. 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 35



## Предложение за регламент Съображение 31

*Текст, предложен от Комисията*

(31) Спазването на настоящия регламент може да зависи от елементи, които биха могли да бъдат извън контрола на дружеството, като например въпроси, свързани с наличността или качеството на горивото. Поради това на дружествата следва да се даде възможност за гъвкавост по отношение на прехвърлянето на излишъка на съответствие от една година в друга или заемането на авансов излишък на съответствие, в рамките на определени граници, от следващата година. Тъй като използването на OPS при престой на котвена стоянка е от голямо значение за качеството на въздуха в пристанищните градове и крайбрежните райони, подобни разпоредби за гъвкавост не би трябвало да могат да се прилагат за него.

## Изменение 36

### 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

*Изменение*

(31) Спазването на настоящия регламент може да зависи от елементи, които биха могли да бъдат извън контрола на дружеството, като например въпроси, свързани с наличността или качеството на горивото. Поради това на дружествата следва да се даде възможност за гъвкавост по отношение на прехвърлянето на излишъка на съответствие от една година в друга или заемането на авансов излишък на съответствие, **генериран от енергия от възобновяеми източници**, в рамките на определени граници, от следващата година. Тъй като използването на OPS **и всяка друга технология с ниски емисии** при престой на котвена стоянка е от голямо значение за качеството на въздуха в пристанищните градове и крайбрежните райони, подобни разпоредби за гъвкавост не би трябвало да могат да се прилагат за него.

*Изменение*

(32) За да се избегне технологична зависимост и да продължи да се подкрепя внедряването на **решения, които са с най-голяма енергийна ефективност и устойчивост**, 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

се стимулират инвестициите в по-напреднали технологии. Възможността да се избере обединяване на съответствието следва да остане доброволна и да подлежи на одобрение от съответните дружества.

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 от съответните дружества.

## Изменение 37

### 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, **на изискванията за възобновяеми горива от небиологичен произход** и на изискванията за използване на OPS при престоя на котвена стоянка. Проверяващите органи следва да информират Комисията за издаването на подобни документи.

## Изменение 38

### 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 39

### 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 инвестициите.

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 **надхвърля** количеството гориво от възобновяеми и нисковъглеродни източници, които корабите е трябвало да използват, и разходите за него, за да се съобразят с изискванията на настоящия регламент.

*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-актуалната** 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 инвестициите.

## Изменение 40

### 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 **бъдат изцяло инвестирани отново в морския сектор** и да се използват за насърчаване на **екологичния справедлив преход на този сектор чрез бързо подобряване на енергийната и оперативната ефективност на корабите, включително в морския транспорт на къси разстояния и пристанищата, внедряването на технологии за задвижване с нулеви емисии и възприемането на устойчиво използване на енергия** от възобновяеми източници, **включително вятърна, както и за улесняване на изграждането на съответните съоръжения за бункероване или на точки за електрическа връзка в пристанищата, като така се подпомагат** морските оператори да постигнат своите цели в областта на климата и околната среда. **Успоредно с това приходите следва да се използват и за подпомагане на преразпределението, 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 съобразени с околната среда умения и технологии, необходими за прехода. Обученията за морските навигатори и капитани по-специално следва да се съсредоточат и върху ползите и повишаването на ефективността от плаването на бавен ход, оптимизирането на**

*маршрутите и логистиката на товарите, както и повишаването на осведомеността за морските екосистеми и за проблема с морските отпадъци. За целта приходите следва да бъдат предоставени на Фонда за океаните, посочен в член [XX] от Директива 2003/87/ЕО, и разпределени за проекти в морския сектор в съответствие с целите, определени в настоящия регламент. 20% от ежегодно събираните приходи от Фонда за океаните следва да се използват за допринасяне за опазването, възстановяването и подобро 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.*

## Изменение 41

### Предложение за регламент Съображение 39

*Текст, предложен от Комисията*

(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,

*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 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

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.

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 42

### 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, 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, заложиени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април

*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 **допълването на измененията във връзка с определянето или актуализирането на стандартите за измерване и отчитане на заместващите източници на енергия**, изменението на списъка на емисионните фактори „от сондажа до килватера“, **изчислението на емисиите в еквивалент на CO<sub>2</sub>, включително за индустриални сажди**, изменението на списъка на приложимите технологии с нулеви емисии **на котвена стоянка** или критериите за тяхното използване **или измерването на техния принос към енергийния баланс на корабите, за определяне на образеца за плановете за мониторинг**, за установяване на правилата за провеждане на лабораторни изпитвания и преки измервания на емисиите, адаптиране на наказателния коефициент, акредитиране

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.

на проверяващите органи, адаптиране на коефициента на санкция **и на формулите, както** 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, заложиени в Междуинституционалното 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 43

#### Предложение за регламент Съображение 40 а (ново)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***(40а) Неутралните по отношение на климата технологии в областта на морския сектор, бързо развиваща се област на научноизследователска и развойна дейност. В срок до ... [две години след влизането в сила на настоящия регламент] Комисията следва да изготви доклад, в който да анализира развитието - както в областта на научните изследвания и иновациите, така и на пазара - на технологиите с нулеви емисии на котвена стоянка и на технологиите за горива с нулеви емисии.***



## Изменение 44

### Предложение за регламент Съображение 41

*Текст, предложен от Комисията*

(41) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>27</sup>. **При установяването чрез актове за изпълнение на образците за стандартизирани мониторингови планове, включително техническите правила за тяхното единно прилагане, Комисията следва да вземе предвид възможността за повторно използване на информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.**

---

<sup>27</sup> Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр.13).

## Изменение 45

### 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

*Изменение*

(41) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Регламент (ЕС) №182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр.13).

*Изменение*

(42) Като се има предвид международното измерение на морския сектор, **може да се окаже** за предпочитане да се възприеме глобален

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.

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. **Това следва да не възпрепятства способността на Съюза да бъде по-амбициозен от международните стандарти.** В този контекст и с цел **да се повишат амбициите и** 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 **материалите** се предават в ММО, **като се насърчава възприемането в световен мащаб на мерките, съдържащи се в настоящия регламент.** ЕС трябва да продължи усилията си за насърчаване на по-амбициозни цели за декарбонизация на морския транспорт в рамките на ММО. Когато бъде постигнато споразумение по глобален подход **и той се докаже като ефективен и амбициозен** 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 46

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**(42a) В допълнение към принципите на субсидиарност и пропорционалност, процедурата на преразглеждане следва да се ръководи от принципа на отмяна на предишни тежести при въвеждане на нови.**

*Принципът на отмяна на предишни тежести при въвеждане на нови е важен инструмент, чиято цел е да се облекчава административната и регулаторната тежест и който следва да бъде допълнен от качествени мерки, за да се осигури готово за бъдещето и ефективно законотворчество в съответствие с дългосрочните цели на Съюза.*

#### **Изменение 47**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*(43а) Като се отчита колко е важно да се отговори на специфичните нужди на островите и отдалечените райони на Съюза и с цел да се осигури 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 застрашава настоящото ниво на транспортни услуги.*

#### **Изменение 48**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*аа) задължение 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, и задължение да бъде снабдяван от доставчици на*

## Изменение 49

### Предложение за регламент

#### Член 1 – параграф 1 – алинея 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 стимулират по-ефективни в енергийно отношение операции по корабоплаване и* да се увеличи последователното използване на *устойчива енергия* от нисковъглеродни източници и заместващи източници на енергия *в морския транспорт* в целия Съюз *и да се постигнат нулеви емисии в сектора най-късно до 2050 г. в съответствие с целта на Съюза за неутралност по отношение на климата и с целите на Парижкото споразумение*, като същевременно се гарантира *неговото безпрепятствено* функциониране и се избягват нарушения на вътрешния пазар, *които произтичат и от оператори извън ЕС.*

## Изменение 50

### Предложение за регламент

#### Член 2 – параграф 1 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Настоящият регламент се прилага за всички доставчици на горива по отношение на горива от възобновяеми източници от небиологичен произход, доставяни на кораби, попадащи в обхвата на настоящия регламент.*

## Изменение 51

### Предложение за регламент

#### Член 2 – параграф 2 а 1 (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*Държавите членки могат да освободят от прилагането на буква б) от параграф 1 до 31 декември 2029 г. пътнически и ро-ро пътнически кораби, които акостират в пристанища на острови в рамките на същата държава членка, които имат по-малко от 50 000 постоянни жители според последното официално национално преброяване на населението. Държавите членки уведомяват Комисията за маршрутите, корабите и островите, които са освободени, както и за всякакви промени по отношение на тях.*

## **Изменение 52**

### **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 азотни оксиди (N<sub>2</sub>O) в атмосферата **и прякото отделяне на емисиите на индустриални сажди**;

## **Изменение 53**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

ea) „**нисковъглеродни горива**“ означава **нисковъглеродни горива, както са определени в член ... от Директива (ЕС) .../... [Директива относно общите правила за вътрешните пазари на възобновяеми**

## Изменение 54

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

*Изменение*

ж) „технология с нулеви емисии **на котвена стоянка**“ означава технология, отговаряща на изискванията на приложение III, която не предполага изпускането в отработилите газове 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 (SO<sub>x</sub>), азотни оксиди (NO<sub>x</sub>), прахови частици (PM) **и индустриални сажди**;

## Изменение 55

### 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, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 2015/757**;

*Изменение*

и) „пристанище на акостиране“ означава **пристанището, в което корабът спира, за да натовари или разтовари съществена част от своите товари, или за да качи или да сваля пътници; следователно са изключени спирането с цел единствено зареждане на гориво, получаване на доставки, смяна на екипажа, въвеждане в сух док или извършване на ремонт на кораба и/или на неговото оборудване, спирането в пристанище поради това, че корабът се нуждае от помощ или се намира в 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 56**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*иа) „пристанищна зона“ означава пристанищна зона съгласно определението в член 2, буква с) от Директива (ЕС) 2009/45;*

## **Изменение 57**

### **Предложение за регламент Член 3 – параграф 1 – буква и б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*иб) „доставчик на морско гориво“ означава доставчик на гориво, както е определен в член 2, параграф 2, точка 38 от Директива (ЕС) 2018/2001, който доставя морско гориво в морско пристанище под юрисдикцията на държава членка;“*

## **Изменение 58**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

*к) „дружество“ означава корабособственикът или всяка друга организация или лице, например управител, временен чартърор или беърбоут чартърор, което е поело отговорността за търговската*



*експлоатация на кораба от корабособственика и е отговорно за заплащането на горивото, изразходвано от кораба;*

## Изменение 59

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

*Текст, предложен от Комисията*

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;

*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 **без допълнителната енергия, използвана поради техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, и допълнителната енергия, използвана от кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, поради плаване в заледени води;**

## Изменение 60

### Предложение за регламент Член 1 – параграф 1 – буква с

*Текст, предложен от Комисията*

с) „електрозахранваща уредба, разположена на брега“ означава уредба за хранване 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 хранва главното разпределително табло на кораба с енергия за хранване на жилищната част или оборудването на

*Изменение*

с) „електрозахранваща уредба, разположена на брега“ означава уредба за хранване с електроенергия на кораби при престой на котвена стоянка, за ниско или високо напрежение, за променлив или постоянен ток, включваща **неподвижно монтираните, плаващите и мобилните инсталации**, разположени на брега и тези, разположени на кораба, когато директно се хранва главното разпределително табло на кораба с

кораба или за зареждане на вторични акумулаторни батерии;

енергия за хранване на жилищната част или оборудването на кораба или за зареждане на вторични акумулаторни батерии;

## Изменение 61

### 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-високи емисии на парникови газове**, използван за производството на дадено гориво;

## Изменение 62

### 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 индустриални сажди, CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O в еквивалентното им количество въглероден диоксид със същия потенциал за глобално затопляне;

## Изменение 63

### Предложение за регламент

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**дда) „администриращ орган по отношение на корабно дружество“**

означава:

- i) в случай на дружество, регистрирано в държава членка — държавата членка, в която е регистрирано дружеството;*
- ii) в случай на дружество, което не е регистрирано в държава членка — държавата членка, в която по приблизителни оценки има най-голям брой спирания в пристанища от плавания, извършени от това дружество през последните две години на наблюдение и попадащи в обхвата, посочен в член 2;*
- iii) в случай на дружество, което не е регистрирано в държава членка и което не е извършило нито едно плаване, попадащо в обхвата на член 2, през предходните две години на наблюдение, администрацията орган е държавата членка, от която дружеството е започнало първото си плаване, попадащо в обхвата на член 2.*

#### Изменение 64

Предложение за регламент

Член 5 – параграф 1 – буква дд б (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

#### Изменение 65

Предложение за регламент

Член 3 – параграф 1 – буква дд в (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 66**

**Предложение за регламент**

**Член 3 – параграф 1 – буква дд г (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 67**

**Предложение за регламент**

**Член 4 – заглавие**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

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

## **Изменение 68**

**Предложение за регламент**

**Член 4 – параграф 2 – тире 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— - 13 % от 1 януари 2035 г.;

— - 25% от 1 януари 2035 г.;

#### **Изменение 69**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— - 26 % от 1 януари 2040 г.;

— - 50% от 1 януари 2040 г.;

#### **Изменение 70**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

— - 59 % от 1 януари 2045 г.;

— - 75% от 1 януари 2045 г.;

#### **Изменение 71**

##### **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 72**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

[\* Референтната стойност, **която** ще бъде изчислена **на по-късен етап от законодателната процедура**, съответства на средния интензитет на емисиите на парникови газове на флота, използван на борда на корабите през

[\* Референтната стойност ще бъде изчислена **в срок до 31 декември 2022 г. и ще** съответства на средния интензитет на емисиите на парникови газове на флота, на енергията, използвана на борда на корабите през 2020 г.,

2020 г., определен въз основа на данните, наблюдавани и докладвани в рамките на Регламент (ЕС) 2015/757, с използване на методиката и приетите стойности, определени в приложение I към *посочения* регламент.]

определен въз основа на данните, наблюдавани и докладвани в рамките на Регламент (ЕС) 2015/757, с използване на методиката и приетите стойности, определени в приложение I и *приложение II* към *настоящия* регламент.]

## Изменение 73

### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2а.** *Годишният дял на горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход от енергията, използвана на борда на кораб по време на отчетен период, възлиза най-малко на следните стойности:*

*- 2% от 1 януари 2030 г.;*

*- 6% от 1 януари 2035 г.*

## Изменение 74

### Предложение за регламент Член 4 – параграф 2 б (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**2б.** *Доставчиците на морски горива гарантират, че общото количество горива от възобновяеми източници от небиологичен произход, продадено в течение на дадена година на кораби в пристанищата в Съюза, отговаря на стойностите и датите на прилагане, определени в параграф 2а, за да предоставят необходимите горива на корабите;*

## Изменение 75

## Предложение за регламент

### Член 4 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

3. Интензитетът на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба, се изчислява като количеството на емисиите на парникови газове за единица енергия в съответствие с методиката, посочена в приложение I.

*Изменение*

3. Интензитетът на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба, се изчислява като количеството на емисиите на парникови газове за единица енергия в съответствие с методиката, посочена в приложение I, **включително корекционен коефициент за корабите от ледови клас, с който се приспада по-високият разход на гориво, свързан с плаването в заледени води. Като основа за изчисляването на емисионните фактори, в приложение II към настоящия регламент са предоставени приети стойности.**

## Изменение 76

### Предложение за регламент

#### Член 4 – параграф 3 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**3а. На Комисията се предоставя правомощието да приеме делегиран акт 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 77

### 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 съгласно най-добрите налични научни и технически познания**, да се включат емисионни фактори „от сондажа до килватера“, свързани с **индустриалните сажди и** нови източници на енергия, **да се актуализират редовно** съществуващите емисионни фактори **на съществуващите източници на енергия**, за да се осигури съгласуваност с **по-амбициозни** бъдещи международни стандарти или **законодателни актове** на Съюза в областта на енергетиката, **околната среда и климата, както и да се отчитат последните технологични, научни и търговски тенденции.**

## Изменение 78

### Предложение за регламент Член 5 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

1. **От 1 януари 2030 г.** кораб на котвена стоянка в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка се свързва към електрозахранваща уредба, разположена на брега, и я използва за всички енергийни нужди, докато е на котвена стоянка.

*Изменение*

1. Кораб на котвена стоянка **в границите на пристанищна зона** в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка се свързва към електрозахранваща уредба, разположена на брега, и я използва за всички енергийни нужди, докато е на котвена стоянка.

## Изменение 79

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 2 – уводна част**

*Текст, предложен от Комисията*

2. Параграф 1 се прилага за:

*Изменение*

2. **От 1 януари 2030 г.** параграф 1 се прилага за:

**Изменение 80**

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 2 – буква б а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ба) кораби за насипни товари;**

**Изменение 81**

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 5 – буква б б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**бб) нефтени танкери;**

**Изменение 82**

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 2 – алинея 1 а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Параграф 1 се прилага за всички останали кораби, попадащи в обхвата на настоящия регламент, считано от 1 януари 2035 г.**

**Изменение 83**

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 3 – буква в**

*Текст, предложен от Комисията*

в) които трябва да извършат непредвидени акостириания от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето.

*Изменение*

в) които трябва да извършат непредвидени акостириания от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето, **или при извънредни ситуации, или при форсмажорни обстоятелства;**

#### **Изменение 84**

##### **Предложение за регламент Член 5 – параграф 3 – буква д**

*Текст, предложен от Комисията*

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;**

*Изменение*

**заличава се**

#### **Изменение 85**

##### **Предложение за регламент Член 5 – 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 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.

*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 **на котвена стоянка** или **изменение на критериите** за тяхната употреба, когато с оглед на научно-техническия прогрес, както и на промените в законодателството на Съюза в областта на климата, на околната среда и на енергетиката, тези нови технологии **или критерии за други видове използване**

бъдат признати за еквивалентни *или по-добри по отношение на намаляването на емисиите* спрямо технологиите и критериите за видовете използване, изброени в посоченото приложение.

## Изменение 86

### Предложение за регламент Член 5 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

5. Управителният орган на пристанището на акостиране определя дали се прилагат изключенията, посочени в параграф 3, и издава или отказва да издаде свидетелство в съответствие с изискванията, посочени в приложение IV.

*Изменение*

5. Управителният орган на пристанището на акостиране *или, когато е приложимо, операторът на терминала или компетентният орган* определя дали се прилагат изключенията, посочени в параграф 3, и издава или отказва да издаде свидетелство в съответствие с изискванията, посочени в приложение IV.

## Изменение 87

### Предложение за регламент Член 5 – параграф 6

*Текст, предложен от Комисията*

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).*

*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. *От 1 януари 2040 г. изброените в параграф 3, буква г) изключения вече не се прилагат.*

## Изменение 88

**Предложение за регламент**  
**Член 5 – параграф 7 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**7а. Корабните оператори информират пристанищата, в които акостираат, за намеренията си да се свържат с брегово електрозахранване, и посочват количеството електроенергия, от което се нуждаят по време на съответния престой, и бордовото електрооборудване.**

**Комисията предоставя всички необходими насоки, за да гарантира съвместимостта между електрозахранващите инсталации на борда и на брега, особено по отношение на преобразуването на честотата на електричеството. В срок 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 настоящия параграф, на пристанищните органи.**

**Изменение 89**

**Предложение за регламент**  
**Член 6 – параграф 3**

*Текст, предложен от Комисията*

*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 трябва да **осигуряват** разумна степен на увереност във валидността на данните, подлежащи на

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 **гарантират** разумна степен на увереност във валидността на данните, подлежащи на

мониторинг и докладване.

мониторинг и докладване.

## Изменение 90

### Предложение за регламент Член 6 – параграф 4

*Текст, предложен от Комисията*

4. Дружествата получават, записват, събират, анализират и документират данните от мониторинга, включително допускания, позовавания, емисионни фактори и данни за дейността, по прозрачен и точен начин, така че проверяващият орган да може да определи интензитета на парниковите газове за енергията, използвана от корабите на борда.

*Изменение*

4. Дружествата получават, записват, събират, анализират и документират данните от мониторинга, включително допускания, позовавания, емисионни фактори и данни за дейността, по прозрачен, пълен и точен начин, така че проверяващият орган да може да определи интензитета на парниковите газове за енергията, използвана от корабите на борда, **дела на горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход и всяка друга информация, която се изисква, за да се постигне съответствие с настоящия регламент.**

## Изменение 91

### 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**, 9 и 14 от настоящия регламент, когато е целесъобразно, се използват информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.

## Изменение 92

### 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, 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;

*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, **заедно с описание на техните основни технически спецификации, включително техният капацитет, изразен в мегаджаули (MJ), когато е целесъобразно;**

## **Изменение 93**

### **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 и 5, **включително източниците на енергия, предназначени за захранване на технологията с нулеви емисии на котвена стоянка, посочени в приложение III, например основен планиран източник на енергия за захранване на акумулирането на електроенергия на борда и захранване на горивните клетки;**

## **Изменение 94**



**Предложение за регламент**  
**Член 7 – параграф 3 – буква е**

*Текст, предложен от Комисията*

е) описание на процедурите за следене на разхода на гориво на кораба, както и на енергията, осигурявана от заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии, както е посочено в приложение III;

*Изменение*

е) описание на процедурите за следене **и отчитане** на разхода на гориво на кораба, както и на енергията, осигурявана от заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии **на котвена стоянка**, както е посочено в приложение III;

**Изменение 95**

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

*Текст, предложен от Комисията*

к) описание на метода, използван за определяне на заместващи данни за попълване на пропуски в данните;

*Изменение*

к) описание на метода, използван **за предотвратяване на пропуски в данните и** за определяне на заместващи данни за попълване на неизбежни пропуски в данните, **както и методи за идентифициране на грешки в данните;**

**Изменение 96**

**Предложение за регламент**  
**Член 7 – параграф 3 – буква л**

*Текст, предложен от Комисията*

л) лист за отразяване на измененията, в който се отбелязват всички данни за преработването на плана.

*Изменение*

л) лист за отразяване на измененията, в който се отбелязват всички данни за преработването на плана;

**Изменение 97**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

## **Изменение 98**

**Предложение за регламент**

**Член 7 – параграф 3 – буква л б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**лб) описание на процедурата за наблюдение на изминатото разстояние за цялото пътуване и при плаване в заледени води, датата и часа на настъпване на такива обстоятелства, 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, следва да бъде изключена от обхвата на енергията, използвана на борда.**

## **Изменение 99**

**Предложение за регламент**

**Член 7 – параграф 4**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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**

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**

*се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.*

*планове за наблюдение въз основа на образци, включително техническите правила за еднаквото им прилагане и използване.*

## Изменение 100

**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 сметени за неподходящи за гарантиране на солидността и прозрачността на данните.*

## Изменение 101

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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.

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 102

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Когато биогоривата, биогазът, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива, определени в Директива (ЕС) 2018/2001, трябва да бъдат взети

1. Когато биогоривата, биогазът и възобновяемите горива от небиологичен произход, определени в Директива (ЕС) 2018/2001, **както и други горива или газове**, трябва да бъдат взети предвид за

предвид за целите, посочени в член 4, **параграф 1** от настоящия регламент, се прилагат следните правила:

целите, посочени в член 4 от настоящия регламент, се прилагат следните правила:

### Изменение 103

#### 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**, 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;

*Изменение*

б) емисионните фактори на парниковите газове за възобновяемите горива от небиологичен произход отговарят на праговете за намаления на емисиите на парникови газове, посочени в член 27, параграф 3 от Директива (ЕС) 2018/2001, **и свързаните с нея делегирани актове относно допълняемостта и методиката относно емисиите на парникови газове**, и се определят в съответствие с методиките, посочени в същата директива;

### Изменение 104

#### 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), **както и всички други получени от водород синтетични горива или видове водород**, имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид горива.

### Изменение 105

## 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 рециклираното въглеродно гориво, проверени чрез схема, призната от Комисията в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001.

## Изменение 106

## 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“ **на горива от възобновяеми източници и нисковъглеродни горива**, при условие че действителните стойности са сертифицирани посредством лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите **в съответствие с действащите схеми за сертифициране и проверка, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001 и Директива (ЕС) .../... [Директива за природния газ (ЕС) XX/XXXX]. Ефективността на изкопаемите горива се оценява единствено като се използват приети емисионни фактори, както е предвидено в настоящия регламент. Дружествата имат право да се отклоняват от установените приети стойности за пропуски или неорганизираните емисии „от сондажа до килватера“ за**

*изкопаеми горива, при условие че съответният механизъм за сертифициране и проверка е въведен от Комисията чрез делегиран акт. За целта* 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 *сертифициране на уредби за преобразуване на енергията или потребяващи гориво съоръжения, включително на изпитвателен стенд или* лабораторни изпитвания и преки измервания на емисиите *за изкопаеми горива и пропуски на газ.*

## Изменение 107

### 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 неоправдано 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 108

## Предложение за регламент

### Член 10 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

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.

*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 **без неоправдано забавяне** неверните декларации или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи навреме.

## Изменение 109

### Предложение за регламент

#### Член 11 – параграф 3 – буква г

*Текст, предложен от Комисията*

г) съответните корабни записи са пълни и последователни.

*Изменение*

г) съответните корабни записи са пълни, **прозрачни** и последователни.

## Изменение 110

### 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 и грешки в данните.**

## Изменение 111



**Предложение за регламент**  
**Член 13 – параграф 1**

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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 неоправдано забавяне Комисията за списъка на акредитирани проверяващи органи заедно с информацията, която позволява идентифицирането им, и ги записва в базата данни.***

**Изменение 112**

**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, ***както и за задължителни процедури за повторна акредитация с цел да се предприемат мерки във връзка с новите сложни елементи и особености в развитието на новите алтернативни горива и технологии с нулеви емисии.*** 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 113**

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

*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, **които са сартифицирани в съответствие с член 5, параграф 5;**

**Изменение 114**

**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, захранващ технологиите за нулеви емисии на котвена стоянка,**

**Изменение 115**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**Изменение 116**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**Изменение 117**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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.

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

**Изменение 118**

**Предложение за регламент**  
**Член 14 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**Член 14а**

*Доклад за липса на гориво съгласно  
FuelEU — сектор „Морско  
пространство“*

- 1. Ако въпреки всички положени усилия даден кораб не успее да получи в пристанище под юрисдикцията на държава членка горива, които му позволят да спази ограниченията, посочени в член 4, параграф 2, той докладва тази липса на компетентния орган на съответната държава членка и на компетентния орган на пристанището на местоназначение, ако това пристанище също е под юрисдикцията на държава членка, чрез доклад за липса на гориво съгласно FuelEU. Този доклад следва да включва причините за липсата на горива, например недостиг на горива и липса на пристанищна инфраструктура.*
- 2. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение в съответствие с член 26 за създаване на образец на доклада за липса на гориво съгласно FuelEU — сектор „Морско пространство“, посочен в параграф 1 от настоящия член.*
- 3. Компетентните органи на държавата членка докладват в базата данни за съответствие, посочена в член 16, случаите на липса на гориво.*
- 4. Държавата членка на пристанището проучва докладите за липса на гориво.*

**Изменение 119**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*-а) изчислява, когато е приложимо, процента на горивата от възобновяеми източници от небиологичен произход от средногодишното количество енергия, използвано на борда на съответния кораб;*

## **Изменение 120**

**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*

## **Изменение 121**

**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), з), 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 122**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**гб) събира горепосочената информация и я представя на компетентния орган по отношение на корабоплавателното дружество.**

## **Изменение 123**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

База данни за съответствие и докладване

**База данни на FuelEU - сектор „Морско стопанство“, докладване и публикуване на информация**

## **Изменение 124**

### **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 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.

1. Комисията разработва **централно управлявана електронна база данни FuelEU с цел водене на регистър на данните, предоставени в съответствие с настоящия регламент, и осигурява нейното функциониране, актуализирането, съхранението и публикуването на информацията, предоставена от дружествата, проверяващите органи и националния орган по акредитация. Базата данни за съответствието следва да се основава на съществуващия модел THETIS-MRV, когато е възможно, и се използва за мониторинг** на съответствието с членове 4 и 5, за водене на регистър на баланса за съответствие на корабите, **за използването на изключенията, посочени в член 5, параграф 3, за използването на механизмите за**

гъвкавост, посочени в членове 17 и 18, **за санкциите, посочени в член 20, за данните, предоставени в съответствие с параграф 3 от настоящия член, за санкциите, съобщени в съответствие с член 23, и за списъка на компетентните органи, посочен в член 25, параграф 1. По отношение на базата данни се осигурява публичен достъп в отворен формат за данни и тя е свободно достъпна за дружествата, проверяващите органи, компетентните органи, Комисията и широката общественост по прозрачен, позволяващ изтегляне и удобен за ползване начин.**

## Изменение 125

### 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 126

### Предложение за регламент Член 16 – параграф 3 а (нов)



**3а.** До 30 юни всяка година Комисията оповестява публично цялата информация, записана в базата данни за даден отчетен период. Информацията за предходен отчетен период остава публично достъпна по всяко време. Информацията се предоставя в отворен, позволяващ изтегляне и суров формат без по-нататъшно обобщаване или анонимизиране, с изключение на данните за наказанията и санкциите, които се анонимизират.

## Изменение 127

### Предложение за регламент Член 16 – параграф 3 б (нов)

**3б.** Когато поради специфични обстоятелства анонимизираното оповестяване на данни, свързани с наказания и санкции, по изключение би накърнило защитата на търговски интереси, заслужаващи защита като законен икономически интерес, който има предимство пред обществения интерес от разкриване на информация съгласно Регламент (ЕО) № 1367/2006<sup>1а</sup>, по искане на дружеството се прилага различно равнище на обобщаване на тези конкретни данни, за да се защитят тези интереси. Когато прилагането на различно ниво на обобщаване е невъзможно, Комисията не осигурява публичен достъп до тези данни.

---

<sup>1а</sup> Регламент (ЕО) № 1367/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 6 септември 2006 година относно

*прилагането на разпоредбите на Орхуската конвенция за достъп до информация, публично участие в процеса на вземане на решения и достъп до правосъдие по въпроси на околната среда към институциите и органите на Общността (ОВ L 264, 25.9.2006 г., стр. 13).*

## Изменение 128

### Предложение за регламент Член 17 – параграф 2 – уводна част

*Текст, предложен от Комисията*

2. Когато за отчетния период корабът има недостиг на съответствие, дружеството може авансово да вземе назаем излишък на съответствие със съответния размер от баланса за съответствие за следващия отчетен период. Взетият в аванс излишък на съответствие се добавя към баланса на кораба през отчетния период и се изважда от баланса на същия кораб през следващия отчетен период. Количеството, което трябва да се приспадне през следващия отчетен период, е равно на взетия в аванс излишък на съответствие, умножен по 1,1. Взетият в аванс излишък на съответствие не може да бъде взет назаем:

*Изменение*

2. Когато за отчетния период корабът има недостиг на съответствие, дружеството може авансово да вземе назаем излишък на съответствие със съответния размер от баланса за съответствие за следващия отчетен период. Взетият в аванс излишък на съответствие се добавя към баланса на кораба през отчетния период и се изважда от баланса на същия кораб през следващия отчетен период. Количеството, което трябва да се приспадне през следващия отчетен период, е равно на взетия в аванс излишък на съответствие, умножен по 1.1. ***Ако корабът прекрати дейността си, преди да покрие авансовия си излишък на съответствие, той заплаща санкция, изчислена в съответствие с член 20.*** Взетият в аванс излишък на съответствие не може да бъде взет назаем:

## Изменение 129

### Предложение за регламент Член 17 – параграф 2 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

б) за два последователни отчетни

PE704.703v04-00

*Изменение*

б) за два последователни отчетни

80/126

AD\1259339BG.docx

периода.

периода;

### Изменение 130

#### Предложение за регламент

#### Член 17 – параграф 2 – буква б а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

### Изменение 131

#### Предложение за регламент

#### Член 17 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

3. До 30 април на годината, следваща отчетния период, дружеството вписва взетия в аванс излишък на съответствие в базата данни **за съответствието**, след като това действие бъде одобрено от проверяващия орган.

3. До 30 април на годината, следваща отчетния период, дружеството вписва взетия в аванс излишък на съответствие в базата данни, **посочена в член 16**, след като това действие бъде одобрено от проверяващия орган.

### Изменение 132

#### Предложение за регламент

#### Член 20 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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.

1. Ако на 1 май в годината, следваща отчетния периода, корабът има недостиг на съответствие, дружеството **трябва да заплати възпираща** санкция, **чийто размер надхвърля количеството на и разходите за горива от възобновяеми източници и нисковъглеродни горива, които корабите е трябвало да използват, за да изпълнят изискванията на настоящия регламент.** **Администрацията** орган **по**

*отношение на корабоплавателното дружество* изчислява размера на санкцията въз основа на формулата, посочена в приложение V.

## Изменение 133

### 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 **възпираща** санкция за всяко неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище.  
**Администриращият** орган **по отношение на корабоплавателното дружество** 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 134

### Предложение за регламент Член 20 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

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 записват в свидетелството за съответствие FuelEU.

*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, **за максимален период от четири поредни години. Считано от третата поредна година на неспазване, натрупаните годишни дефицити на съответствие се добавят към баланса на кораба през следващия отчетен период. Ако има пета година на несъответствие, проверяващият орган не издава сертификат 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 135

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***За. Когато корабоплавателното дружество сключи договор с търговски оператор, в който се посочва, че този оператор е отговорен за закупуването на горивото или експлоатацията на кораба, корабоплавателното дружество и съответният търговски оператор, посредством договорно споразумение, определят, че последният носи отговорност за плащането на разходите, произтичащи от санкциите, посочени в настоящия член. За целите на настоящия параграф носенето на отговорност за експлоатацията на кораба означава определяне на превозвания товар, маршрута, трасето и/или скоростта на кораба. Държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че корабоплавателното дружество разполага с подходящи и ефективни мерки за възстановяване на разходите, произтичащи от санкциите, посочени в настоящия член.***

## Изменение 136

### Предложение за регламент Член 20 – 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 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.

*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 санкция, предвидена в параграф 2 от настоящия член, **в момента, в който промените в цената на енергията започнат да отслабват възпиращото действие на тези санкции.**

### Изменение 137

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**4а. В срок до 1 януари 2027 г. Комисията приема делегиран акт в съответствие с член 26 за допълване на настоящия регламент чрез определяне на формулата за изчисляване на размера на санкцията за неспазване на мандата за горива от възобновяеми източници от небιологичен произход, посочен в член 4, параграф 2, буква б), критериите за нейното прилагане и правилата за гарантиране на нейното изпълнение.**

### Изменение 138

#### Предложение за регламент Член 21 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

1. Средствата от санкциите, посочени в член 20, **параграфи 1 и 2**, се

1. Средствата от санкциите, посочени в член 20, се разпределят в

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

подкрепа на общи проекти, насочени към **ускоряване на справедливия екологосъобразен преход на морския сектор** чрез бързото **подобряване на енергийната и оперативната ефективност на корабите, внедряването на технологии за задвижване с нулеви емисии и използването на устойчива енергия от възобновяеми** източници в морския сектор, както и към **подпомагане на опазването, възстановяването и подобро управление на морските екосистеми**. Проектите, финансирани от средствата, събрани от санкциите, **прилагат принципа „енергийната ефективност преди всичко“** и стимулират производството на по-големи количества **устойчиви** горива от възобновяеми **източници и решенията за производство на енергия на борда от възобновяеми** източници за морския сектор, улесняват изграждането на **съответните** съоръжения за бункероване или на **точки** за електрическа връзка в пристанищата, **подпомагат инвестициите за осигуряване на съвместимост между електрозахранващите инсталации на борда и на брега** и подпомагат разработването, изпитването и внедряването на най-иновативните европейски технологии във флотите, **като също така стимулират подновяването на флотата**, с цел **възможно най-скорошното** постигане на **морски сектор с нулеви емисии и висока степен на енергийна ефективност, който се основава изцяло на енергия от възобновяеми източници**. Проектите, финансирани от събраните средства, **подкрепят на практика, в диалог със социалните партньори, преразпределението, преквалификацията и повишаването на квалификацията на работниците, за да се осигурят екологичните и свързаните с технологиите умения, необходими за прехода, както и мерки**



*за безопасност, обучение и защита на работниците, използващи нови морски горива.*

## Изменение 139

### 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. За целта приходите от санкции, посочени в параграф 1, следва да бъдат разпределени към Фонда за **океаните**, посочен в член **[XX]** от Директива 2003/87/ЕО **и да се заделят за финансирането на програми в съответствие с принципите и целите, установени 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 140

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

*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, **и реда и условията за осигуряване на публичен достъп до информацията относно подпомаганите проекти.**

## Изменение 141

## Предложение за регламент

### Член 23 – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

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 [дд/мм/20гг], и уведомяват незабавно Комисията за всякакви последващи изменения.

*Изменение*

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 31 юли 2024 г. и уведомяват незабавно Комисията за всякакви последващи изменения.“ ***В срок до 1 януари 2025 г. Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който излага прегледа на националните мерки, определени от държавите членки, и незабавно докладва за всички последващи изменения на тези мерки.***

## Изменение 142

## Предложение за регламент

### Член 23 – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

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

*Изменение*

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, 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 143

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 5

*Текст, предложен от Комисията*

5. Санкциите срещу конкретен кораб, започнати от която и да е държава членка, се съобщават на Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето.

## Изменение 144

### Предложение за регламент Член 23 – параграф 5 а (нов)

*Текст, предложен от Комисията*

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, **в съответствие с настоящия регламент.**

*Изменение*

5. Санкциите срещу конкретен кораб, започнати от която и да е държава членка, се съобщават на Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето.  
**Комисията записва всяка съобщена санкция в базата данни.**

**5а. Държава членка, която няма морски пристанища на своя територия или която е закрила своя национален регистър на корабите или няма кораби, плаващи под нейно знаме, които попадат в обхвата на настоящия регламент, и която няма акредитиран проверяващ орган, може**

*да се ползва с дерогация от разпоредбите на настоящия член, докато няма кораби, които плават под нейно знаме. Всяка държава членка, която възнамерява да използва тази дерогация, уведомява Комисията най-късно до 1 юли 2024 г. Всяка последваща промяна също се съобщава на Комисията, която следва да записва информацията в базата данни.*

## Изменение 145

### 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.

*Изменение*

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 **и в базата данни** списъка на компетентните органи.

## Изменение 146

### 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 3а, член 4, параграф 4, член 5, параграф 4, член 7, параграф 4, член 9, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4, член 20, параграф 4а и член 21, параграф 3, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от [датата на влизане в сила на

настоящия регламент].

## Изменение 147

### 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 **3а**, **член 4, параграф 4**, член 5, параграф 4, член 7, **параграф 4, член 9**, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4, **член 20, параграф 4а** 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 148

### 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

*Изменение*

6. Делегиран акт, приет съгласно член **4, параграф 3а**, **член 4**, параграф 4, член 5, параграф **4, член 7, параграф 4**, член 9, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4, **член 20, параграф 4а** 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

възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

## Изменение 149

### 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 пет години след това** Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета **относно** резултатите от оценката на функционирането на настоящия регламент. **Докладът за оценка следва по-специално:**

**а) да оценява развитието на технологиите и пазара за технологии с нулеви емисии и устойчиви възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и неговото въздействие върху морския сектор в Съюза, включително неговата конкурентоспособност и потенциално изместване на въглеродни емисии, със специален акцент върху пристанищата на ЕС, изложени на конкуренция от пристанища извън ЕС;**

**б) да разглежда амбицията на регламента и цялостната екологосъобразност във връзка с целите по Парижкото споразумение, с целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика до 2030 г. и с целта за неутралност по отношение на климата, определена в Европейския законодателен акт за климата, както и с целите за възобновяема енергия и**

*енергийна ефективност; в) да оценява и определя количествено оперативните подобрения и подобренията на енергийната ефективност, предизвикани от свързаните с морето мерки в законодателството, прието след предложенията, представени в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“, и неизползвания потенциал в него;*

*г) да оценява въздействието на регламента върху намаляването на емисиите на индустриални сажди, особено в Арктика и в близост до нея;*

*д) да актуализира оценката на въздействието на функционирането на регламента, като се обърне специално внимание на икономическите последици от неговите мерки.*

*Комисията разглежда възможни изменения на:*

## **Изменение 150**

**Предложение за регламент**  
**Член 28 – параграф 1 – буква -а (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*-а) да намали brutния тонажен праг на 400 и да разшири дела на енергията, използвана от корабите при плаване до и от трети държави, посочен в член 2;*

## **Изменение 151**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

а) *пределната* стойност, посочена

а) *определя по-строго пределната*



в член 4, параграф 2;

стойност, посочена в член 4, параграф 2;

## Изменение 152

### Предложение за регламент

#### Член 28 – параграф 1 – буква а а (нова)

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**аа) въвежда оперативни мерки и на мерки за енергийна ефективност**

## Изменение 153

### Предложение за регламент

#### Член 28 – параграф 1 – буква б

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

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

**б) разширява обхвата по отношение на типове кораби, за които се прилага настоящият регламент;**

## Изменение 154

### Предложение за регламент

#### Член 28 – параграф 1 – буква в

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**в) изключенията, изброени в член 5, параграф 3.**

**в) ограничава изключенията, изброени в член 5, параграф 3.**

## Изменение 155

### Предложение за регламент

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**ва) ограничава използването на дестилати на палмови мастни киселини, животински мазнини от**

*категория III, използвано олио за готвене, меласа, сапуни и производни продукти, буква в) от член 9, параграф 1.*

## **Изменение 156**

**Предложение за регламент**

**Член 28 – параграф 1 – буква в б (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*вб) да анулира излишъците за съответствие, които не са натрупани, когато не са използвани след три отчетни периода по член 17;*

## **Изменение 157**

**Предложение за регламент**

**Член 28 – параграф 1 – буква в в (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*вв) да ограничава прилагането на обединяването на изискванията, посочено в член 18, до кораби, задвижвани с горива с нулеви емисии и технологии с нулеви емисии;*

## **Изменение 158**

**Предложение за регламент**

**Член 28 – параграф 1 – буква в г (нова)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

*вг) специални разпоредби за справяне с емисиите на индустриални сажди при плаванията в Арктика.*

## **Изменение 159**

**Предложение за регламент**

**Член 28 – параграф 1 а (нов)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1а.** *Комисията разглежда, като част от своята оценка, възможни изменения на настоящия регламент, що се отнася до опростяването на нормативната уредба. Комисията и компетентните органи в държавите членки непрекъснато се адаптират към административните процедури за най-добри практики и предприемат всички мерки за опростяване на прилагането на настоящия регламент, като ограничават до минимум административната тежест за засегнатите страни.*

## **Изменение 160**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1б.** *Европейският парламент чрез своите компетентни комисии може да предостави становище по доклада на Комисията, включително предложения за изменение на настоящия регламент.*

## **Изменение 161**

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

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

**1в.** *Комисията отговаря писмено на становището, прието от Европейския парламент, както и на всеки призив за действие във връзка с различните разпоредби на регламента, включително предоставяйки обосновка за предвидено бездействие, както и на*

всеки въпрос, отправен до нея от Европейския парламент или от Съвета, в срок от пет седмици от получаването му.

## Изменение 162

### Предложение за регламент Член 29 – параграф 1

Текст, предложен от Комисията

Следната точка се добавя в списъка, включен в приложение IV към Директива 2009/16/ЕО: ‘51. Свидетелство за съответствие FuelEU, издаден съгласно Регламент (ЕС) xxxx относно използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския транспорт’.

Изменение

Следната точка се добавя в списъка, включен в приложение IV към Директива 2009/16/ЕО: „**51**. Свидетелство за съответствие FuelEU, издаден съгласно Регламент (ЕС) xxxx относно използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници **и източници на възобновяема енергия** в морския транспорт’.

## Изменение 163

### Предложение за регламент Приложение I

Текст, предложен от Комисията

#### ПРИЛОЖЕНИЕ I

#### МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ПРЕДЕЛНАТА СТОЙНОСТ НА ИНТЕНЗИТЕТА НА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВИ ГАЗОВЕ ЗА ЕНЕРГИЯТА, ИЗПОЛЗВАНА НА БОРДА НА КОРАБА

За целите на изчисляването на пределната интензивност на парниковите газове за енергията, използвана на борда на кораб, се прилага следната формула, посочена като формула (1):

Формула (1):

Индекс за интензивитета на емисиите на ПГ	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^{n\ fuel} \sum_j^{m\ engine} M_{i,j} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times CO_{2eq\ TtW,\ slippage,j} \right]}{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

където следната формула се нарича формула (2):

$CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$  формула (2)

Термин	Обяснение
<i>i</i>	Индекс, съответстващ на горивата, доставени на кораба през референтния период
<i>j</i>	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 (с), 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 стоянка 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] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	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 от пропуски гориво $i$ в горивно съоръжение $j$ [gCO <sub>2eq</sub> /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O Потенциал за глобално затопляне на CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O за 100 години

В случай на изкопаеми горива се използват приетите в приложение II стойности. За целите на настоящия регламент за члена  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$  в числителя на формула (1) се задава нула.

### Метод за определяне на [M<sub>i</sub>]

Масата [M<sub>i</sub>] 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.

### Метод за определяне на емисионните фактори за ПГ WtT

За неизкопаемите горива, когато се използват стойности, различни от приетите стойности в приложение II, те се основават на съответните разписки за доставено гориво (BDN) за горивата, доставени на кораба през референтния период, за поне равни количества горива като тези, определени като консумирани в рамките на регулираното пътуване в съответствие с точка А.

Емисионните фактори за ПГ WtT ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) на горивата (които не са изкопаеми горива) са определени в Директива (ЕС) 2018/2001. Действителните стойности, съдържащи се в директивата, които се използват за целите на настоящия регламент, в съответствие с методиката, са тези без горене<sup>14</sup>. За горивата, за които в директивата не са включени начини за производство, и за изкопаемите горива приетите стойности за емисионните фактори на ПГ ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) са посочени в приложение II.

### Разписка за доставено гориво (BDN)

За целите на настоящия регламент съответните BDN за използвани на борда горива съдържат най-малко следната информация:

- идентификация на продукта
- маса на горивото [t]
- обем на горивото [m<sup>3</sup>]

<sup>14</sup> Прави се препратка към Директива (ЕС) 2018/2001, приложение V.B, точка 1, буква а) към член е<sub>u</sub> — „емисии от използваното гориво“.

- плътност на горивото [ $\text{kg/m}^3$ ]
- Емисионен фактор за ПГ WtT за  $\text{CO}_2$  (въглероден коефициент) [ $\text{gCO}_2/\text{gFuel}$ ] и за  $\text{CO}_{2\text{eq}}$  [ $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{gFuel}$ ] и съответно свидетелство<sup>15</sup>
- Долна топлина на изгаряне, [ $\text{MJ/g}$ ]

### **BDN за електроенергия**

За целите на настоящия регламент съответните BDN за електроенергията, подавана на кораба, съдържат най-малко следната информация:

- доставчик : име, адрес, телефон, електронна поща, представител
- приемащ кораб: номер в ММО (MMSI), име на кораба, вид на кораба, знаме, представител на кораба
- пристанище: Име, местоположение (LOCODE), терминал/котвена стоянка
- точка на свързване: точка на свързване OPS-SSE, данни за точката на свързване
- време за свързване: Дата/час на започване/приключване
- Подадена електроенергия: Дял на мощността, разпределен към точката на захранване (ако е приложимо) [ $\text{kW}$ ], консумация на електроенергия ( $\text{kWh}$ ) за периода на фактуриране, информация за върховата мощност (ако е налична)
- Отчитане

### **Метод за определяне на емисионните фактори за ПГ TtW**

Емисиите на TtW се определят въз основа на методиката, съдържаща се в настоящото приложение, както е посочено във формула (1) и формула (2)

За целите на настоящия регламент емисионните фактори на ПГ TtW ( $\text{CO}_{2\text{eq},\text{TtW},j}$ ), които се използват за определяне на емисиите на ПГ, се съдържат в приложение II. Коефициентите  $C_f$  за  $\text{CO}_2$  следва да бъдат онези, които са определени с Регламент (ЕС) 2015/757, като те са дадени в таблицата за справка. За горивата, чиито коефициенти не са включени във въпросния регламент, се използват стандартните коефициенти, посочени в приложение II.

В съответствие с плана за съответствие, посочен в член 6, и след оценка от проверяващия орган могат да се използват други методи, като например пряко измерване на еквивалента на  $\text{CO}_2 -_{2\text{eq}}$  или лабораторни изпитвания, ако това повишава цялостната точност на изчислението.

### **Метод за определяне на емисионните фактори за неорганизираните емисии TtW**

Неорганизираните емисии са емисиите, причинени от количеството гориво, което не достига горивната камера на горивното съоръжение или което не се консумира от преобразувателя на енергия, тъй като те са без изгаряне, изпускани или изтекли от уредбата. За целите на настоящото правило неорганизираните емисии се вземат предвид като процент от масата на горивото, използвано от двигателя. Приетите стойности се съдържат в приложение II.

### **Методи за определяне на коефициентите на възнаграждение, свързани със**

<sup>15</sup> Тази стойност не се изисква в случай на изкопаемите горива, посочени в приложение II. За всички останали горива, включително смесите от изкопаеми горива, тази стойност следва да бъде предоставена заедно с отделно свидетелство, в което се посочва начинът на производство на горивото.

### заместващите източници на енергия

В случай че на борда са инсталирани заместващи източници на енергия, може да се приложи коефициент на възнаграждение за заместващите източници на енергия. В случай на вятърна енергия този коефициент на възнаграждение се определя, както следва:

Коефициент на възнаграждение за заместващите източници на енергия – Вятърна ( $f_{wind}$ )	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
0,99	0,1
0,97	0,2
0,95	$\geq 0,3$ .

След това индексът на интензитета на емисиите на ПГ на кораба се изчислява, като резултатът от формула (1) се умножи по коефициента на възнаграждение.

### Изменение

### ПРИЛОЖЕНИЕ I

За целите на изчисляването на пределната интензивност на парниковите газове за енергията, използвана на борда на кораб, се прилага следната формула, посочена като формула (1):

Формула (1):

Индекс за интензитета на емисиите на ПГ	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n fuel \sum_j^m engine M_{ij} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq, TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times C\right) \right]}{\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$

където следната формула се нарича формула (2):

$$CO_{2eq, TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{формула (2)}$$

Термин	Обяснение
$i$	Индекс, съответстващ на горивата, доставени на кораба през референтния период
$j$	Индекс, съответстващ на горивните съоръжения ( <i>m</i> двигател) 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 (с), където се подава електроенергия за всяка точка на свързване.
$w$	Индекс, съответстващ на съоръжението за вятърна енергия (n), където се подава електроенергия чрез съоръжение за вятърна енергия.
$s$	Индекс, съответстващ на съоръженията за слънчева енергия (p), където се подава електроенергия чрез съоръжение.
$c$	Индекс, съответстващ на броя точки за зареждане с електроенергия
$m$	Индекс, съответстващ на броя консуматори на енергия
$n$	Брой горива, доставени на кораба през референтния период
$M_{i,j}$	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]
$E_w$	Електроенергия, подадена на кораба чрез съоръжение за вятърна енергия (w), ако е повече от един [MJ]
$E_s$	Електроенергия, подадена на кораба чрез точка за съоръжение за слънчева енергия (s), 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 стоянка 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 $CO_2$ TtW на изгореното гориво $i$ в горивно съоръжение $j$ [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2\ j}, C_{sf\ CH_4\ j}, C_{sf\ N_2O\ j}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изтекло гориво в горивно съоръжение $j$ [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Емисии на еквивалент на $CO_2$ TtW на изтекло от пропуски гориво $i$ в горивно съоръжение $j$ [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Потенциал за глобално затопляне на $CO_2, CH_4, N_2O$ за 100 години.
$MULT_i$	<b>Мультиплициращ коефициент, приложен към <i>RFNBO fuel</i> <math>i</math></b>
$M_{i, j\ A}$	<b>Коригираната маса на специфичното гориво <math>i</math>, окислено при потребителя <math>j</math> [gFuel] поради плаване в условия на залежаване в случай на кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен ледови клас 16 и поради техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас. Коригираната маса <math>M_{i, j\ A}</math> се използва във формула (1) вместо масата <math>M_{i, j}</math>, когато е целесъобразно.</b>

В случай на изкопаеми горива се използват приетите в приложение II стойности. За целите на настоящия регламент за члена  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$  в числителя на формула (1) се задава нула.

**Членът  $MULT_i$  в знаменателя на формула (1) се задава пет за количеството *RFNBO*, надвишаващо процента от средногодишната енергия на кораба, използвана на борда през даден отчетен период, както е посочено в буква б) на член 4.2.**

Метод за определяне на  $[M_i]$

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. **Коригираната маса на горивото  $[M_{i\ A}]$  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  $[M_{i\ A}]$  е определена в приложение Va.**

Метод за определяне на емисионните фактори за ПГ WtT

За неизкопаемите горива, когато се използват стойности, различни от приетите стойности в приложение II, те се основават на съответните разписки за доставено гориво (BDN) за горивата, доставени на кораба през референтния период, за поне равни количества горива като тези, определени като консумирани в рамките на регулираното пътуване в съответствие с точка А.

Емисионните фактори за ПГ WtT ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) на горивата (които не са изкопаеми горива) са определени в Директива (ЕС) 2018/2001. Действителните стойности, съдържащи се в директивата, които се използват за целите на настоящия регламент, в съответствие с методиката, са тези без горене<sup>17</sup>. За горивата, за които в директивата не са включени начини за производство, и за изкопаемите горива приетите стойности за емисионните фактори на ПГ ( $CO_{2eq\ WtT, i}$ ) са посочени в приложение II.

Разписка за доставено гориво (BDN)

За целите на настоящия регламент съответните BDN за използвани на борда горива

<sup>16</sup> За допълнителна информация относно съответствието между ледовите класове вж. Препоръка 25/7 на HELCOM на адрес <http://www.helcom.fi>.

<sup>17</sup> Прави се препратка към Директива (ЕС) 2018/2001, приложение V.B, точка 1, буква а) към член 4 — „емисии от използваното гориво“.



съдържат най-малко следната информация:

- идентификация на продукта
- маса на горивото [t]
- обем на горивото [m<sup>3</sup>]
- плътност на горивото [kg/m<sup>3</sup>]
- Емисионен фактор за ПГ WtT за CO<sub>2</sub> (въглероден коефициент) [gCO<sub>2</sub>/gFuel] и за CO<sub>2eq</sub> [gCO<sub>2eq</sub>/gFuel] и съответно свидетелство<sup>18</sup>
- Долна топлина на изгаряне, [MJ/g]

BDN за електроенергия

За целите на настоящия регламент съответните BDN за електроенергията, подавана на кораба, съдържат най-малко следната информация:

- доставчик : име, адрес, телефон, електронна поща, представител
- приемащ кораб: номер в ММО (MMSI), име на кораба, вид на кораба, знаме, представител на кораба
- пристанище: Име, местоположение (LOCODE), терминал/котвена стоянка
- точка на свързване: точка на свързване OPS-SSE, данни за точката на свързване
- време за свързване: Дата/час на започване/приключване
- Подадена електроенергия: Дял на мощността, разпределен към точката на захранване (ако е приложимо) [kW], консумация на електроенергия (kWh) за периода на фактуриране, информация за върховата мощност (ако е налична)
- Отчитане

Метод за определяне на емисионните фактори за ПГ TtW

Емисиите на TtW се определят въз основа на методиката, съдържаща се в настоящото приложение, както е посочено във формула (1) и формула (2)

За целите на настоящия регламент емисионните фактори на ПГ TtW ( $CO_{2eq,TtW,j}$ ), които се използват за определяне на емисиите на ПГ, се съдържат в приложение II  
Коефициентите  $C_f$  за CO<sub>2</sub> следва да бъдат онези, които са определени с Регламент (ЕС) 2015/757, като те са дадени в таблицата за справка. За горивата, чиито коефициенти не са включени във въпросния регламент, се използват стандартните коефициенти, посочени в приложение II.

В съответствие с плана за съответствие, посочен в член 6, и след оценка от проверяващия орган могат да се използват други методи, като например пряко измерване на еквивалента на CO<sub>2</sub> – <sub>2eq</sub> или лабораторни изпитвания, ако това повишава цялостната точност на изчислението.

Метод за определяне на емисионните фактори за неорганизираните емисии TtW

Неорганизираните емисии са емисиите, причинени от количеството гориво, което не достига горивната камера на горивното съоръжение или което не се консумира от преобразувателя на енергия, тъй като те са без изгаряне, изпускани или изтекли от

---

<sup>18</sup> Тази стойност не се изисква в случай на изкопаемите горива, посочени в приложение II. За всички останали горива, включително смесите от изкопаеми горива, тази стойност следва да бъде предоставена заедно с отделно свидетелство, в което се посочва начинът на производство на горивото.

уредбата. За целите на настоящото правило неорганизираните емисии се вземат предвид като процент от масата на горивото, използвано от двигателя. Приетите стойности се съдържат в приложение II.

## Изменение 164

### Приложение I Проверка и сертифициране

*Текст, предложен от Комисията*

#### Проверка и сертифициране

Клас гориво	WtT	TtW
Изкопаеми	Използват се приетите стойности по подразбиране, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент.	Използват се въглеродните коефициенти за CO <sub>2</sub> от Регламента на ЕС относно мониторинга, докладването и проверката (МДП) за горивата, за които е посочен такъв коефициент  За всички други емисионни фактори могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент, като алтернатива:  Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.
Устойчиви възобновяеми горива (течни биогорива, биогазове, електронни горива)	Като алтернатива стойностите на 2eq, предвидени в RED II (без горене), могат да се използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в Red II схема за удостоверяване	За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент  Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.
Други (включително електроенергия)	Като алтернатива стойностите на 2eq, предвидени в RED II (без	За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности,

	горене), могат да се използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в Red II схема за удостоверяване	както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент  <b><i>Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.</i></b>
--	---	--

## Проверка и сертифициране

Клас гориво	WtT	TtW
Изкопаеми	Използват се приетите стойности по подразбиране, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент.	<p>Използват се въглеродните коефициенти за CO<sub>2</sub> от Регламента на ЕС относно мониторинга, докладването и проверката (МДП) за горивата, за които е посочен такъв коефициент</p> <p>За всички други емисионни фактори могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент, като алтернатива:</p> <p>Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите <b>върху стойностите за пропуски или неорганизираните емисии в съответствие със схемите за сертифициране и проверка, определени в делегираните актове, приети в съответствие с член 9, параграф 3.</b></p>
Устойчиви възобновяеми горива (течни биогорива, биогазове, електронни горива)	Като алтернатива стойностите на 2eq, предвидени в RED II (без горене), могат да се използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в Red II схема за удостоверяване	<p>За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент</p> <p>Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите <b>в съответствие със схемите за сертифициране и проверка, установени в Директива (ЕС) 2018/2001.</b></p>
Други (включително електроенергия)	Като алтернатива стойностите на 2eq, предвидени в RED II (без горене), могат да се	За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от

	използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в Red II схема за удостоверяване	настоящия регламент
--	--	---------------------

## Изменение 165

### Предложение за регламент Приложение II

Текст, предложен от Комисията

### ПРИЛОЖЕНИЕ II

[...]

**Таблица 1 – Приети стойности на коефициентите**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
		WtT				TtW			
Клас / Изходна суровина	Наименование на начина на производство	$LCV$ $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	Клас на преобразува теля на енергия	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	$C_{stp}$ Като % от масата на горивото, използва но от двигател я	
Течни биогорива	Етанол E100	0,0268	Препратка към Директива (Е С) 2018/2001	Всички ДВГ	1,913 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	Да се измери	Да се измери	-	
	Биодизелово гориво Основни продукти/отпадъци/ смес от суровини	0,0372	Препратка към Директива (Е С) 2018/2001	Всички ДВГ	2 834	0,00005 Да се измери	0,00018 Да се измери	-	
	Хидрогенирано растително масло Основни продукти/отпадъци/ смес от суровини	0 044	Препратка към Директива (Е С) 2018/2001	Всички ДВГ	3 115	0,00005	0,00018	-	
	Био-ВПГ Основни продукти/отпадъци/ смес от суровини	0,05	Препратка към Директива (Е С) 2018/2001	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2 755 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1	
ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)	1,7								
ВПГ, Цикъл на Дизел (двугоривен)	0,2								
Бедна смес, искрово	Не е приложи								

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
	WtT			TtW					
				запалване				мо	
Газообразни биогорива	Био-H2 Основни продукти/отпадъци/смес от суровини	0,12	Не е приложимо	Горивни елементи	0	0	0	-	
				ДВГ	0	0	Да се измери		
Възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO) (е-горива)	Е-дизел	0,0427	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	Всички ДВГ	3,206 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	0,00005	0,00018	-	
	е-метанол	0,0199	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	Всички ДВГ	1,375 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	0,00005	0,00018	-	
	е-ВПГ	0,0491	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2,755 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	0	0,00011	-	3.1
				ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)					1,7
				ВПГ, Цикъл на Дизел (двугоривен)					0.2
				Бедна смес, искрово запалване					Не е приложимо
	е-H2	0,12	3,6	Горивни елементи	0	0	0	-	
ДВГ				0	0	Да се измери			
е-NH3	0,0186	0	Без двигател	0	Не е приложимо	Да се измери	Не е приложимо		
Други	Електроенергия	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	OPS	-	-	-	-	

### Изменение

Течни биогорива	Етанол E100	0,0268	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	Всички ДВГ	1,913 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	Да се измери	Да се измери	-
	Биодизелово гориво Основни продукти/отпадъци/смес от суровини	0,0372	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	Всички ДВГ	2,834	0,00005 Да се измери	0,00018 Да се измери	-
	Хидрогенирано растително масло Основни продукти/отпадъци/	0,044	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	Всички ДВГ	3,115	0,00005	0,00018	-

	смес от суровини							
	Био-ВПГ Основни продукти/ отпадъци/ смес от суровини	0,05	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2,755 МЕРС245 (66), Регламент (ЕС) 2015/757	0	0,00011	3,1
ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)				1,7				
ВПГ, Цикъл на Дизел (двугоривен)				0.2				
Бедна смес, искрово запалване				Не е приложимо				
Газообразни биогорива	Био-Н2 Основни продукти/ отпадъци/ смес от суровини	0,12	Не е приложимо	Горивни елементи	0	0	0	-
				ICE	0	0	Да се измери	
Възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO)	Е-дизел	0,0427	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	Всички ДВГ	3,206 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	е-метанол	0,0199	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	Всички ДВГ	1,375 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	е-ВПГ	0,0491	Препратка към Директива (ЕС) 2018/2001	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2,755 МЕРС245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757	0	0,00011	3.1
				ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)				1,7
				ВПГ, Цикъл на Дизел (двугоривен)				0.2
				Бедна смес, искрово запалване				Не е приложимо
	е-Н2	0,12	3,6	Горивни елементи	0	0	0	-
ДВГ				0	0	Да се измери		
е-НН3	0,0186	0	Без двигател	0	Не е приложимо	Да се измери	Не е приложимо	
Други	Електрое	-	106,3	OPS	-	-	-	-

	енергия		МИКС НА ЕС ЗА 2020 Г. 72 EU MIX 2030					
--	---------	--	---	--	--	--	--	--

## Изменение 166

### Предложение за регламент Приложение II – параграф 11

*Текст, предложен от Комисията*

Колона 7 съдържа емисионния фактор  $C_f$  за метан в  $[gCH_4/g\text{гориво}]$ . Използват се приетите стойности, съдържащи се в таблицата. Вместо приетите стойности могат да се използват **стойности**, удостоверени чрез изпитване. За горива като ВПГ  $C_f$  за метан е приравнен на нула.

*Изменение*

Колона 7 съдържа емисионния фактор  $C_f$  за метан в  $[gCH_4/g\text{гориво}]$ . Използват се приетите стойности, съдържащи се в таблицата. Вместо приетите стойности могат да се използват **стойности**, удостоверени чрез изпитване (**съгласно съответните разпоредби на Директива (ЕС) 2018/2001**). За горива като ВПГ  $C_f$  за метан е приравнен на нула.

## Изменение 167

### Предложение за регламент Приложение II – параграф 12

*Текст, предложен от Комисията*

Колона 8 съдържа емисионния фактор  $C_f$  за азотен оксид в  $[gN_2O/g\text{гориво}]$ . Използват се приетите стойности, съдържащи се в таблицата. Вместо приетите стойности могат да се използват стойности, удостоверени чрез изпитване.

*Изменение*

Колона 8 съдържа емисионния фактор  $C_f$  за азотен оксид в  $[gN_2O/g\text{гориво}]$ . Използват се приетите стойности, съдържащи се в таблицата. Вместо приетите стойности могат да се използват стойности, удостоверени чрез изпитване (**съгласно съответните разпоредби на Директива (ЕС) 2018/2001**).

## Изменение 168

### Предложение за регламент Приложение II – параграф 13



*Текст, предложен от Комисията*

Колоната 9 определя частта от изгубеното гориво като мярка за неорганизираните емисии ( $C_{\text{slip}}$ ) като % от масата на горивото, използвано от конкретния преобразувател на енергия. Използват се приетите стойности, съдържащи се в таблицата. Вместо приетите стойности могат да се използват стойности, удостоверени чрез изпитване. За горива като ВПГ, за които съществуват неорганизираните емисии (изтичане), количеството неорганизираните емисии, представено в таблица 1, се изразява в % от масата на използваното гориво (колоната 9). Използват се стойностите, съдържащи се в колоната 9, в съответствие с формула (1). Стойностите на  $C_{\text{slip}}$  в таблица (1) се изчисляват при 50 % натоварване на двигателя.

*Изменение*

Колоната 9 определя частта от изгубеното гориво като мярка за неорганизираните емисии ( $C_{\text{slip}}$ ) като % от масата на горивото, използвано от конкретния преобразувател на енергия. Използват се приетите стойности, съдържащи се в таблицата. Вместо приетите стойности могат да се използват стойности, удостоверени чрез изпитване (**съгласно съответните разпоредби на Директива (ЕС) 2018/2001**). **За изкопаеми горива, стойности, удостоверени чрез изпитване, могат да се използват вместо приетите стойности само след като правилата за схеми за сертифициране и проверка за провеждане на сертифициране на системи за преобразуване на енергия или потребители на гориво, включително изпитване на стенд или лабораторно изпитване, са определени в съответния делегиран акт**. За горива като ВПГ, за които съществуват неорганизираните емисии (изтичане), количеството неорганизираните емисии, представено в таблица 1, се изразява в % от масата на използваното гориво (колоната 9). Използват се стойностите, съдържащи се в колоната 9, в съответствие с формула (1). Стойностите на  $C_{\text{slip}}$  в таблица (1) се изчисляват при 50% натоварване на двигателя.

## Изменение 169

### Предложение за регламент Приложение III – параграф 1

*Текст, предложен от Комисията*

КРИТЕРИИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА ТЕХНОЛОГИЯ С НУЛЕВИ ЕМИСИИ, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 5, параграф 3, буква б) и ЧЛЕН 7, параграф 3, букви г)

*Изменение*

КРИТЕРИИ ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ НА ТЕХНОЛОГИЯ С НУЛЕВИ ЕМИСИИ **НА КОТВЕНА СТОЯНКА**, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 5, параграф 3,

и е)

буква б) и ЧЛЕН 7, параграф 3, букви г) и е)

## Изменение 170

### Предложение за регламент Приложение III – параграф 2

*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.

*Изменение*

Таблицата по-долу съдържа списък на технологиите с нулеви емисии **на котвена стоянка**, посочени в член 5, параграф 3, буква б), както и специфични критерии за тяхното използване, според случая.

## Изменение 171

### Предложение за директива Приложение III – Технология с нулеви емисии

*Текст, предложен от Комисията*

#### Технология с нулеви емисии

Горивни елементи

Акумулиране на електроенергия на борда

Производство на електроенергия на борда от вятърна и слънчева енергия

#### Критерии за използване

Горивните елементи, използвани на борда за производство на електроенергия при престой на котвена стоянка, следва да се хранят изцяло от възобновяеми и нисковъглеродни **горива**.

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).

Всеки кораб, който е в състояние да удовлетворява енергийните нужди при престой на котвена стоянка чрез използването на вятърна и слънчева енергия.

## Изменение

### Технология с нулеви емисии

### Критерии за използване

Горивни елементи

Горивните елементи, използвани на борда за производство на електроенергия при престой на котвена стоянка, следва да се захванват изцяло от възобновяеми и нисковъглеродни **енергийни източници**.

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, слънчева енергия

Всеки кораб, който е в състояние да удовлетворява енергийните нужди при престой на котвена стоянка чрез използването на вятърна, слънчева енергия.

## Изменение 172

### Предложение за регламент Приложение III – параграф 3

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

С използването на технологиите с нулеви емисии трябва неизменно да се постигат емисии, които са **сравними с** намаленията на емисиите, които биха били постигнати чрез използване на уредба за брегово електрозахранване.

С използването на технологиите с нулеви емисии **на котвена стоянка** трябва неизменно да се постигат **същите** емисии **на парникови газове и на замърсители на въздуха на котвена стоянка**, които са **равностойни на** намаленията на емисиите, които биха били постигнати чрез използване на уредба за брегово електрозахранване **за цялостните потребности от енергия за периода на котвена стоянка**.

## Изменение 173

### Предложение за регламент Приложение IV

*Текст, предложен от Комисията*

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ IV**

СВИДЕТЕЛСТВО, КОЕТО СЕ ИЗДАВА ОТ УПРАВИТЕЛНИЯ ОРГАН НА ПРИСТАНИЩЕТО НА АКОСТИРАНЕ В СЛУЧАИТЕ, КОГАТО КОРАБИТЕ НЕ МОГАТ ДА ИЗПОЛЗВАТ БРЕГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ ПО ОСНОВАТЕЛНИ ПРИЧИНИ (ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 5) – МИНИМАЛНО КОЛИЧЕСТВО ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ВКЛЮЧЕНИ В СВИДЕТЕЛСТВОТО

За целите на настоящия регламент свидетелството, посочено в член 5, параграф 5 съдържа най-малко следната информация:

- (1) Идентификация на кораба
  - а) Номер в регистъра на ММО
  - б) Име на кораба
  - в) Радиопозивна
  - г) Вид на кораба
  - д) Флаг
- (2) Пристанище на акостиране
- (3) Наименование на местоположението/терминала:
- (4) Дата и час на пристигане (ATA)
- (5) Дата и час на напускане на пристанището (ATD)

Потвърждение от управителния орган на пристанището, че корабът е бил открит в една от следните ситуации:

- корабът е извършил непланирано акостиране по причини, свързани с безопасността или спасяването на човешки живот в морето (член 5, параграф 2, буква в))
  - корабът не е бил в състояние да се свърже към уредба за бреговото електрозахранване поради липса на точки за свързване в пристанището (член 5, параграф 2, буква г))
  - ***бордовото оборудване за свързване с уредба за брегово електрозахранване е несъвместимо с уредбата на пристанището (член 5, параграф 2, буква д))***
  - за ограничен период от време корабът е използвал генериране на енергия на борда при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба или околната среда (член 5, параграф 2, буква е)).
- (6) Данни за управителния орган на пристанището

- а) Наименование
  - б) информация за контакти (телефон, електронна поща)
- (7) Дата на издаване

*Изменение*

**ПРИЛОЖЕНИЕ IV**

СВИДЕТЕЛСТВО, КОЕТО СЕ ИЗДАВА ОТ УПРАВИТЕЛНИЯ ОРГАН НА ПРИСТАНИЩЕТО НА АКОСТИРАНЕ В СЛУЧАИТЕ, КОГАТО КОРАБИТЕ НЕ МОГАТ ДА ИЗПОЛЗВАТ БРЕГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ ПО ОСНОВАТЕЛНИ ПРИЧИНИ (ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 5) – МИНИМАЛНО КОЛИЧЕСТВО ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ВКЛЮЧЕНИ В СВИДЕТЕЛСТВОТО

За целите на настоящия регламент свидетелството, посочено в член 5, параграф 5 съдържа най-малко следната информация:

- (1) Идентификация на кораба
  - а) Номер в регистъра на ММО
  - б) Име на кораба
  - в) Радиопозивна
  - г) Вид на кораба
  - д) Флаг
- (2) Пристанище на акостиране
- (3) Наименование на местоположението/терминала:
- (4) Дата и час на пристигане (АТА)
- (5) Дата и час на напускане на пристанището (АТД)

Потвърждение, **доказано със съдържателни данни**, от управителния орган на пристанището, че корабът е бил открит в една от следните ситуации:

- корабът е извършил непланирано акостиране по причини, свързани с безопасността или спасяването на човешки живот в морето (член 5, параграф 2, буква в))  
корабът не е бил в състояние да се свърже към уредба за бреговото електрозахранване поради липса на точки за свързване в пристанището (член 5, параграф 2, буква г))
- за ограничен период от време корабът е използвал генериране на енергия на борда при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба или околната среда (член 5, параграф 2, буква е)).

- (6) Данни за управителния орган на пристанището
  - а) Наименование

б) информация за контакти (телефон, електронна поща)

Дата на издаване

## Изменение 174

### Предложение за регламент Приложение V

*Текст, предложен от Комисията*

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ V**

#### ФОРМУЛИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА БАЛАНСА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И НА САНКЦИЯТА, посочена в член 20, параграф 1

#### **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 [ $gCO_{2eq}/MJ$ ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n M_i^{fuel} \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

където:

$gCO_{2eq}$	Грамове еквивалент на $CO_2$
$GHGIE_{target}$	Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб съгласно член 4, параграф 2 от настоящия регламент
$GHGIE_{actual}$	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 =	$(\text{Баланс на съответствието} / GHGIE_{actual}) \times \text{коэффициент на преобразуване от MJ към тонове VLSFO (41,0 MJ/kg)} \times 2400EUR$
-----------	--

*Изменение*

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ V**

#### ФОРМУЛИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА БАЛАНСА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И НА САНКЦИЯТА, посочена в член 20, параграф 1

## 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>2</sub> eq] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n M_i^{fuel} \times LCV_i + \sum_i^L E_i]$
--	--

където:

$gCO_{2eq}$	Грамове еквивалент на CO <sub>2</sub>
$GHGIE_{target}$	Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб съгласно член 4, параграф 2 от настоящия регламент
$GHGIE_{actual}$	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 =	$(\text{Баланс на съответствието} / GHGIE_{actual}) \times \text{коэффициент на преобразуване от MJ към тонове VLSFO (41,0 MJ/kg)} \times 3000 \text{ EUR}$
-----------	---

## Изменение 175

### Предложение за регламент Приложение IV

*Текст, предложен от Комисията*

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ IV**

СВИДЕТЕЛСТВО, КОЕТО СЕ ИЗДАВА ОТ УПРАВИТЕЛНИЯ ОРГАН НА ПРИСТАНИЩЕТО НА АКОСТИРАНЕ В СЛУЧАИТЕ, КОГАТО КОРАБИТЕ НЕ МОГАТ ДА ИЗПОЛЗВАТ БРЕГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ ПО ОСНОВАТЕЛНИ ПРИЧИНИ (ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 5) – МИНИМАЛНО КОЛИЧЕСТВО ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ВКЛЮЧЕНИ В СВИДЕТЕЛСТВОТО

За целите на настоящия регламент свидетелството, посочено в член 5, параграф 5 съдържа най-малко следната информация:

- (1) Идентификация на кораба
  - а) Номер в регистъра на ММО
  - б) Име на кораба
  - в) Радиопозивна
  - г) Вид на кораба

- д)   Флаг
- (2)   Пристанище на акостиране
- (3)   Наименование на местоположението/терминала:
- (4)   Дата и час на пристигане (АТА)
- (5)   Дата и час на напускане на пристанището (АТД)

Потвърждение от управителния орган на пристанището, че корабът е бил открит в една от следните ситуации:

- корабът е извършил непланирано акостиране по причини, свързани с безопасността или спасяването на човешки живот в морето (член 5, параграф 2, буква в))
  - корабът не е бил в състояние да се свърже към уредба за бреговото електрозахранване поради липса на точки за свързване в пристанището (член 5, параграф 2, буква г))
  - ***бордовото оборудване за свързване с уредба за брегово електрозахранване е несъвместимо с уредбата на пристанището (член 5, параграф 2, буква д))***
  - за ограничен период от време корабът е използвал генериране на енергия на борда при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба или околната среда (член 5, параграф 2, буква е)).
- (6)   Данни за управителния орган на пристанището
- а)   Наименование
- б)   информация за контакти (телефон, електронна поща)
- (7)   Дата на издаване

*Изменение*

#### **ПРИЛОЖЕНИЕ IV**

**СВИДЕТЕЛСТВО, КОЕТО СЕ ИЗДАВА ОТ УПРАВИТЕЛНИЯ ОРГАН НА ПРИСТАНИЩЕТО НА АКОСТИРАНЕ В СЛУЧАИТЕ, КОГАТО КОРАБИТЕ НЕ МОГАТ ДА ИЗПОЛЗВАТ БРЕГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ ПО ОСНОВАТЕЛНИ ПРИЧИНИ (ЧЛЕН 5, ПАРАГРАФ 5) – МИНИМАЛНО КОЛИЧЕСТВО ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ТРЯБВА ДА БЪДАТ ВКЛЮЧЕНИ В СВИДЕТЕЛСТВОТО**

За целите на настоящия регламент свидетелството, посочено в член 5, параграф 5 съдържа най-малко следната информация:

- (1)   Идентификация на кораба
- а)   Номер в регистъра на ММО
- б)   Име на кораба
- в)   Радиопозивна



- г) Вид на кораба
- д) Флаг
- (2) Пристанище на акостиране
- (3) Наименование на местоположението/терминала:
- (4) Дата и час на пристигане (ATA)
- (5) Дата и час на напускане на пристанището (ATD)

Потвърждение, *доказано със съдържателни данни*, от управителния орган на пристанището, че корабът е бил открит в една от следните ситуации:

- корабът е извършил непланирано акостиране по причини, свързани с безопасността или спасяването на човешки живот в морето (член 5, параграф 2, буква в))
  - за ограничен период от време корабът е използвал генериране на енергия на борда при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба или околната среда (член 5, параграф 2, буква е)).
- (6) Данни за управителния орган на пристанището
    - а) Наименование
    - б) информация за контакти (телефон, електронна поща)

Дата на издаване

*Обосновка*

*Промени, отразяващи измененията в член 5.*

## **Изменение 176**

### **Предложение за регламент Приложение V а (ново)**

*Текст, предложен от Комисията*

*Изменение*

***ПРИЛОЖЕНИЕ Va Прилага се  
изчисление на коригираната маса на  
горивото***

***Първо, в настоящото приложение се  
описва как да се изчисли  
коригираната маса на горивото, като  
се използва допълнителната енергия,  
дължаща се на техническите  
характеристики на кораб от ледови  
клас IA или IA Super или еквивалентен***

ледови клас I, както и допълнителната енергия, използвана от кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, дължаща се на плаването в условия на заледряване. Второ, в него се описва как да се изчислят допълнителните енергии.

*Коригирана маса  $[M_{jA}]$*

*Коригираната маса на горивото  $[M_{iA}]$  се изчислява въз основа на допълнителната енергия, използвана за плаване в условия на заледряване, и допълнителната енергия, използвана поради техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас. Дружеството може да избере за кое гориво  $i$  да се разпредели допълнителната енергия. Избраното гориво  $i$  трябва да бъде едно от горивата, които корабът е изразходвал през отчетния период. Количеството енергия, съответстващо на консумираната маса на горивото  $i$ , може да бъде по-малко от количеството на допълнителната енергия.*

*Коригираната маса  $[M_{iA}]$  на горивото  $i$  се изчислява, както следва:*

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}} \quad (Aх.1)$$

*където  $M_{i \text{ total}}$  представлява общата маса на горивото  $i$ ,  $M_{i \text{ additional due to ice class}}$  е масата на горивото, дължаща се на допълнителната консумация на енергия на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, а  $M_{i \text{ additional due to ice conditions}}$  — масата на горивото, дължаща се на допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в*

---

<sup>1</sup> За допълнителна информация относно съответствието между ледовите класове вж. Препоръка 25/7 на HELCOM на адрес <http://www.helcom.fi>.

условия на заледряване.

Масата на горивото  $i$ , представляваща допълнителната консумация на енергия, дължаща се на техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, се изчислява с:

$$M_i \text{ additional due to ice class} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (Ax.2)$$

където  $E_{\text{additional due to ice class}}$  е допълнителната консумация на енергия, дължаща се на техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, а  $LCV_i$  е по-ниската калорична стойност на горивото  $i$ .

Аналогично, масата на горивото, дължаща се на допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаване в условия на заледряване, се изчислява, като се използва:

$$M_i \text{ additional due to ice conditions} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (Ax.3)$$

където  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  е допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в условия на заледряване.

Допълнителна енергия, дължаща се на ледовия клас и на плаване в условия на заледряване

Допълнителната консумация на енергия, дължаща се на техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, се изчислява, както следва:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (Ax.4)$$

където  $E_{\text{voyages, total}}$  означава общото потребление на енергия за всички

плавания и  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  е допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в условия на заледяване.

Общата консумация на енергия за всички плавания се изчислява, като се използва:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \quad (\text{Ах.5})$$

където  $M_{i, \text{voyages, total}}$  означава масата на горивото  $i$ , изразходвано за всички плавания, попадащи в обхвата на регламента,  $LCV_i$  е по-ниската калорична стойност на горивото  $i$ , а  $E_{\text{elect., voyages, total}}$  е количеството електроенергия, доставена на кораба, консумирана за всички плавания.

Масата на горивото  $i$   $M_{i, \text{voyages, total}}$  консумирано за всички плавания, попадащи в обхвата на регламента, се изчислява с

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ах.6})$$

където  $M_{i, \text{voyages between MS}}$  представлява съвкупната маса на изразходваното гориво по време на всички плавания между пристанища под юрисдикцията на държава членка,  $M_{i, \text{voyages from MS}}$  — общата маса на изразходваното гориво по време на всички плавания с начална точка от пристанища под юрисдикцията на държава членка, и  $M_{i, \text{voyages to MS}}$  — общата маса на горивото, изразходвано по време на плаванията до пристанища под юрисдикцията на държава членка. Консумираното количество електроенергия, доставено на кораб  $E_{\text{elect., voyages total}}$  може да се изчисли по същия начин.

Допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в

условия на заледряване, се изчислява, както следва:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} \quad (\text{Ax.7})$$

където „ $E_{\text{voyages, open water}}$ “ означава енергията, консумирана при плаванията в открити води, а  $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  е коригираната консумация на енергия в условия на заледряване.

Енергията, консумирана за плавания, които включват плаване само в открити води, се изчислява, както следва:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

където  $E_{\text{voyages, ice conditions}}$  означават енергията, консумирана за плаване в условия на заледряване, която се изчислява, както следва:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{el} \quad (\text{Ax.9})$$

където  $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$  означава масата на горивото  $i$ , изразходвано за плаване в условия на заледряване, а  $E_{el, \text{voyages, total}}$  означава количеството електроенергия, доставено на кораба, консумирано при плаване в условия на заледряване.

Масата на горивото  $i$ , консумирано заради плаването в условия на заледряване, се изчислява, както следва:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to M}}) \quad (\text{Ax.10})$$

където  $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$  означава съвкупната маса на

изразходваното гориво от кораб от ледови клас по време на плавания в условия на заледряване между пристанища под юрисдикцията на държава членка,  $M_{i, \text{voyages from MS}}$  — общата маса на изразходваното гориво от кораб от ледови клас по време на плавания в условия на заледряване за всички плавания с начална точка от пристанища под юрисдикцията на държава членка, и  $M_{i, \text{voyages to MS}}$  — общата маса на горивото, изразходвано от кораб от ледови клас по време на плавания в условия на заледряване за плаванията до пристанища под юрисдикцията на държава членка. Консумираното количество електроенергия, доставено на кораб  $E_{\text{ice conditions}}$  може да се изчисли по същия начин.

Общата консумация на енергия за всички плавания се изчислява, като се използва:

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} \quad (\text{Ax.11})$$

с изминатото разстояние при плаване в условия на заледряване  $D_{\text{ice conditions}}$  и потреблението на енергия за изминато разстояние в открити води  $\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$ .

Изминатото разстояние при плаване в условия на заледряване  $D_{\text{ice conditions}}$  се изчислява, както следва:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, i}}), \quad (\text{Ax.12})$$

където  $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$  означава общото разстояние, изминато по време на плавания в условия на заледряване между пристанища под юрисдикцията на държава членка,  $D_{\text{voyages from MS}}$  — общото разстояние,

изминато по време на плавания в условия на заледряване за всички плавания с начална точка от пристанища под юрисдикцията на държава членка, а  $D_{\text{voyages to MS}}$  — общото разстояние, изминато по време на плавания в условия на заледряване за плаванията до пристанища под юрисдикцията на държава членка.

Последното се определя, както следва:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

където  $E_{\text{voyages, ice conditions}}$  означава потреблението на енергия при плаване в условия на заледряване, а  $D_{\text{total}}$  е общото изминато разстояние годишно.

Общото изминато разстояние годишно се изчислява, както следва:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

където  $D_{\text{voyages between MS}}$  означава общото разстояние, изминато между пристанища под юрисдикцията на държава членка,  $D_{\text{voyages from MS}}$  — общото разстояние, изминато за всички плавания с начална точка от пристанища под юрисдикцията на държава членка, а  $D_{\text{voyages to MS}}$  — общото разстояние, изминато за плаванията до пристанища под юрисдикцията на държава членка.

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

Следният списък е изготвен на доброволни начала в рамките на изключителната отговорност на докладчика. Докладчикът е получил информация от следните субекти или лица при подготовката на проектостановището преди неговото представяне в комисията:

<b>Субект и/или лице</b>
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPOR (FEPOR) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance



## ПРОЦЕДУРА НА ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ

<b>Пълни заглавия</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>Становище на</b> Дата на обявяване в заседание	ITRE 13.9.2021
<b>Асоциирани комисии - Дата на обявяване в заседание</b>	11.11.2021
<b>Докладчик по становище</b> Дата на назначаване	Rasmus Andresen 30.9.2021
<b>Разглеждане в комисия</b>	2.2.2022
<b>Дата на приемане</b>	2.6.2022
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 59 -: 9 0: 6
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
<b>Заместници, присъствали на окончателното гласуване</b>	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

**ПОИМЕННО ОКОНЧАТЕЛНО ГЛАСУВАНЕ  
В ПОДПОМАГАЩАТА КОМИСИЯ**

<b>59</b>	<b>+</b>
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

<b>9</b>	<b>-</b>
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

<b>6</b>	<b>0</b>
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Giorgos Georgiou, Sandra Pereira

Легенда на използваните знаци:

+ : „за“

- : „против“

0 : „въздържал се“