ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.7.2025 г.
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на втората извънредна сесия на Комитета по опазване на морската среда във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до решението за установяване на позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на втората извънредна сесия на Комитета по опазване на морската среда към Международната морска организация (MEPC/ES.2), насрочена за 14—17 октомври 2025 г.

По време на тази сесия се предвижда MEPC да приеме изменения на приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL).

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за Международната морска организация

Международната морска организация (ИМО) е създадена с Конвенцията за Международната морска организация. Целта на ИМО е да предостави форум за сътрудничество в областта на регулирането и практиките, свързани с технически въпроси от всякакъв вид, засягащи международното търговско корабоплаване. Освен това тя има за цел да насърчава общото приемане на възможно най-високите стандарти по отношение на морската безопасност, ефективността на корабоплаването, предотвратяването на замърсяването на морето от кораби и контрола върху него, като се застъпва за равнопоставени условия на конкуренция. ИМО също така се занимава с някои административни и правни въпроси.

Конвенцията е в сила от 17 март 1958 г.

Всички държави — членки на ЕС, са страни по нея. Съюзът не е страна по Конвенцията.

Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (Конвенцията MARPOL), сключена през 1973 г., е конвенция на ИМО, която влезе в сила на 2 октомври 1983 г. Всички държави членки са страни по MARPOL, а 25 държави членки са страни и по приложение VI[1], което влезе в сила на 18 май 2005 г. Съюзът не е страна по MARPOL.

2.2. Международната морска организация

Международната морска организация (ИМО) е специализирана агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяването на замърсяването на морето от кораби. Тя е органът, който в световен мащаб определя стандартите за безопасността, сигурността и екологичните показатели на международното корабоплаване. Основната ѝ роля е създаването на регулаторна рамка за сектора на корабоплаването, която е справедлива и ефективна, и чието приемане и прилагане е всеобщо.

Членството в ИМО е открито само за държави. Понастоящем отношенията на Европейската комисия с ИМО се основават на Резолюция A.1168(32) на ИМО, в която се определят процедурите и условията за сътрудничество между ИМО и междуправителствените организации. Въз основа на посочената резолюция на ИМО и

[1] Австрия и Унгария все още не са ратифицирали приложение VI към MARPOL.

на допълнителните договорености от 1974 г. насам, Европейската комисия участва като наблюдател във всички заседания на комитетите и подкомитетите към ИМО.

Комитетът по опазване на морската среда (MEPC) към ИМО се състои от всички членове на ИМО и заседава поне веднъж годишно. Той се занимава със свързани с околната среда въпроси от компетентността на Организацията по отношение на контрола и предотвратяването на замърсяването от кораби, попадащо в обхвата на Конвенцията MARPOL, включително замърсяване с нефт, химикали в насипно състояние, отпадъчни води, отпадъци и емисии от корабите във въздуха, както и със замърсители на въздуха и емисии на парникови газове. Наред с това комитетът се занимава и с управлението на баластните води, противообрастващите системи, рециклирането на кораби, готовността и реагирането при замърсяване, както и с набелязването на специални зони и на особено чувствителни морски зони.

Съгласно член 38, буква а) от Конвенцията за ИМО Комитетът по опазване на морската среда изпълнява всички задължения, възложени му от Конвенцията за ИМО, Асамблеята на ИМО или Съвета на ИМО, както и всяко задължение в горепосочения обхват, което може да му бъде възложено по силата на друг международен инструмент и което е прието от ИМО. Решенията на Комитета по опазване на морската среда и на неговите спомагателни органи се приемат с мнозинство от членовете.

MEPC/ES. 2 ще приеме изменения на MARPOL в съответствие с член 16, параграф 2, букви б), в) и г) от Конвенцията. Тези разпоредби предвиждат, че:

б) всяко предложено и разпратено по този начин изменение се предава от Организацията за разглеждане в съответния орган;

в) страните по конвенцията независимо от това, дали са членове на Организацията, или не, имат право да участват в работата на този орган;

г) измененията се приемат с мнозинство от две трети гласа само на страните по конвенцията, които присъстват и гласуват.

В съответствие с член 16, параграф 2, буква е) изменението се счита за прието при спазване на следните условия:

ii) изменение на някое приложение към Конвенцията се счита за прието в съответствие с процедурата, посочена в буква е), подточка iii), освен ако съответният орган в момента на неговото приемане не реши, че изменението ще се счита за прието в деня, в който бъде прието от две трети от страните, чийто общ бруто тонаж на търговските кораби не е по-малко от петдесет процента от бруто тонажа на световния търговски флот. Независимо от това, по всяко време преди влизане в сила на изменението на някое приложение към конвенцията страна по конвенцията може да уведоми Генералния секретар на Организацията, че за влизане в сила на това изменение е необходимо тя да го е одобрила изрично. Генералният секретар информира страните за такова уведомяване и за датата на неговото получаване;

iii) изменение на допълнение към приложение към конвенцията се счита за прието след изтичане на периода, определен от съответния орган в момента на неговото приемане, като този период не трябва да бъде по-малък от десет месеца, освен ако в течение на този период в Организацията се получат възражения от не по-малко от една трета от страните или от страни, чийто общ бруто тонаж на търговските кораби представлява не по-малко от петдесет процента от бруто тонажа на световния търговски флот независимо от това, кое условие е изпълнено;

Въз основа на посочените по-долу разпоредби на член 16, параграф 2, буква ж), изменението влиза в сила при спазване на следните условия:

i) ако изменение на член от Конвенцията, на протокол II, на протокол I или на приложение към Конвенцията, е прието не по условията на процедурата, предвидена в буква е), подточка iii), такова изменение, прието в съответствие с посочените условия, влиза в сила за страните, заявили, че го приемат, шест месеца след датата на приемането му;

ii) ако изменението на протокол I, допълнение към приложение или приложение към Конвенцията е прието по условията на процедурата, посочена в буква е), подточка iii), такова изменение се счита за прието в съответствие с посочените условия и влиза в сила след изтичане на шест месеца от датата на неговото приемане за всички страни с изключение на тези, които преди тази дата са направили изявление, че не го приемат или са изпратили уведомление, предвидено в буква е), подточка ii), за това, че е необходимо тяхното изрично одобрение.

2.3. Предвиждан акт на Комитета по опазване на морската среда към ИМО

На 14—17 октомври 2025 г. по време на втората си извънредна сесия МЕРС трябва да приеме изменения на приложение VI към MARPOL относно:

определяне на Североизточния Атлантически океан за нова зона за контрол на емисиите (ECA) (правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL);

достъпност на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клауза за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове (правила 20, 25, 27 и 28); и

Рамка на ИМО за нулеви нетни емисии (нова глава 5).

3. Позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза на извънредната сесия на Комитета по опазване на морската среда

3.1. Изменения на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL

Държавите — членки на ЕС и Европейската комисия, заедно с Обединеното кралство, Исландия, Дания (Гренландия) и Фарьорските острови представиха на МЕРС 83 документ, в който се предлага Североизточният Атлантически океан да бъде определен за зона за контрол на емисиите на серни оксиди, прахови частици и азотни оксиди съгласно приложение VI към MARPOL. Комисията участва активно в подготвителната работа заедно с крайбрежните държави под координацията на делегацията на Португалия.

Техническата група за определяне на особено чувствителни морски зони (PSSA) и специални зони установи, че предложената ЗКЕ отговаря на критериите, посочени в раздел 3 от допълнение III към приложение VI към MARPOL. След като се запозна с изводите на техническата група, МЕРС 83 одобри определянето на Североизточния Атлантически океан за ЕСА за контрола на серни оксиди, прахови частици и азотни оксиди с оглед на приемането му на извънредната сесия на МЕРС през октомври 2025 г. (MEPC/ES.2). Тези изменения бяха разпространени чрез циркулярно писмо № 5005 на ИМО от 11 април 2025 г.

Съюзът следва да подкрепи предложението, изложено в преразгледания проект за изменения, за определяне на Североизточния Атлантически океан за зона за контрол на емисиите на серни оксиди, прахови частици и азотни оксиди съгласно приложение VI към MARPOL, тъй като то ще допринесе за предотвратяването, намаляването и контрола на емисиите на азотни оксиди, серни оксиди и прахови частици от кораби, за да се постигнат съответните ползи за здравето и околната среда, като същевременно икономическото въздействие върху морския сектор се запази управляемо.

3.2. Изменения на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL

МЕРС 82 създаде група по кореспонденция относно прегледа на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове под съвместната координация на Бразилия, Япония и Европейската комисия.

На първото си заседание междусесийната работна група по замърсяването на въздуха и енергийната ефективност (ISWG-APEE 1) разгледа, наред с други теми, достъпността на данните за анализ на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове.

По отношение на достъпността на данните от ССД на ИМО, ISWG-APEE 1 разгледа доклада на групата по кореспонденция, която се съгласи да подобри достъпността на данните от ССД на ИМО на етап 1. След обсъждане групата изготви проект за изменения на правило 27 от приложение VI към MARPOL.

МЕРС 83 възложи на работната група APEE, наред с другото, да финализира проектоизмененията на приложение VI към MARPOL и свързаните с него насоки относно достъпността на ССД на ИМО.

След като отбеляза, че работната група е разгледала допълнително проектоизмененията на правило 27 от приложение VI към MARPOL и на свързаните с него насоки относно достъпността на ССД на ИМО, изготвени от ISWG-APEE 1, МЕРС 83 одобри проектоизменения на правило 27 от приложение VI към MARPOL относно достъпността на ССД на ИМО с оглед на приемането им на извънредното заседание на МЕРС през октомври 2025 г. (MEPC/ES.2). Тези изменения бяха разпространени от секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5005 на ИМО от 11 април 2025 г.

Съюзът представи предложение по този въпрос (ISWG-GHG 13/7) с искане за изменение на ССД във връзка с детайлността на данните, допълнителните данни и достъпността. Проектоизмененията са съгласувани с ISWG-GHG 13/7 във връзка с повишената достъпност.

Позицията на Съюза на ISWG-APEE 1 и МЕРС 83 беше да подкрепи проектоизмененията на правило 27.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като те допълнително ще подобрят достъпността на данните от ССД на ИМО, за да се гарантира стриктното прилагане на рамката на CII и да се улесни нейното преразглеждане.

По отношение на клаузите за преразглеждане на краткосрочната мярка ISWG-APEE 1 изготви проектоизменения на правила 20, 25 и 28 от приложение VI към MARPOL, като използва за основа приложението към документ МЕРС 83/6/11, изготвено от групата по кореспонденция относно актуализиране на позоваването на стратегията на ИМО и относно прегледа на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове.

MEPC 83 одобри проектоизмененията на правила 20, 25 и 28 от приложение VI към MARPOL с оглед на приемането им на извънредната сесия на МЕРС през октомври 2025 г. (MEPC/ES.2). Тези изменения бяха разпространени от секретариата на ИМО чрез циркулярно писмо № 5005 на ИМО от 11 април 2025 г.

Позицията на Съюза на ISWG-APEE 1 и MEPC 83 беше да подкрепи проектоизмененията, представени в MEPC 83/6/11.

Съюзът следва да подкрепи тези изменения, тъй като те са следствие от приемането на стратегията на ИМО за парниковите газове от 2023 г. и от приключването на прегледа на краткосрочните мерки от ИМО, и дават възможност за по-нататъшно преразглеждане на тези правила.

3.3. Въвеждане на новата глава 5 към приложение VI към MARPOL

На MEPC 76 през 2021 г. Комитетът одобри работен план за средносрочни и дългосрочни мерки. По време на обсъжданията на последващите сесии на МЕРС и ISWG-GHG, различните мнения на делегатите постепенно се съгласуваха относно нерешени аспекти, например сроковете за постигане на нулеви емисии на парникови газове в международното корабоплаване, възможното включване на емисиите нагоре по веригата от производството и разпространението на горива, естеството (икономическо или техническо) на мерките, броя и възможната комбинация от мерки, необходими за постигането на всички общи цели.

MEPC 80 постигна съгласие да започне етап III от работния план за разработване на средносрочни мерки, който да бъде одобрен от MEPC 83 (пролетта на 2025 г.). Беше договорено приемането му да стане на извънреден МЕРС (шест месеца след MEPC 83 — есента на 2025 г.), за да влезе в сила 16 месеца след приемането (2027 г.).

ISWG-GHG 16, проведена преди MEPC 81, обсъди начините за разработване на пакет от възможни средносрочни мерки за постигане на целите на стратегията на ИМО за парниковите газове от 2023 г. ISWG-GHG 17 доразви пакета от възможни средносрочни мерки, и по-специално постигна съгласие да използва възможните проектоизменения на приложение VI към MARPOL относно рамката за нулеви нетни емисии като основа за по-нататъшно разглеждане. Този напредък беше отбелязан от MEPC 82.

По време на ISWG-GHG 18 се проведе допълнително обсъждане на начините за разработване на пакета от възможни средносрочни мерки за постигане на целите на стратегията на ИМО за парниковите газове от 2023 г. чрез по-нататъшно разработване на проектоизмененията на приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии. Въпреки че имаше готовност за постигане на консенсус, няколко въпроса останаха нерешени и все още имаше голямо несъгласие по отношение на икономическия елемент. По-голямата част от делегациите, включително Съюзът, се застъпиха за механизъм за събиране на такси, докато други делегации подкрепиха гъвкав икономически механизъм, който да се основава на равнищата на интензитет на емисиите на парникови газове от горивата. По време на ISWG-GHG 18 и непосредствено след това страните по ИМО представиха две отделни предложения за преодоляване на различията.

ISWG-GHG 19 продължи работата по разработването на рамка на ИМО за нулеви нетни емисии, която продължи по време на MEPC 83 в работната група за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби. След задълбочено обсъждане работната група финализира и постигна съгласие по проекта за изменения на приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии.

По време на разглеждането на докладите на ISWG-GHG 19 и работната група за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби една от страните по ИМО поиска поименно гласуване във връзка с одобряването на проектоизмененията на приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии. Резултатът от поименното гласуване беше 63 гласа „за“, 16 „против“ и около 25 въздържали се.

MEPC 83 одобри проектоизмененията на приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии с оглед на приемането им на извънредната сесия на MEPC през октомври 2025 г. (MEPC/ES.2). Тези изменения бяха разпространени чрез циркулярно писмо № 5005 на ИМО от 11 април 2025 г.

Съюзът подкрепи и представи различни документи, в които се предлага разработването на стандарт за емисиите на парникови газове от горивата (GFS) и на такса за ценообразуване по отношение на емисиите на парникови газове. Съюзът изигра важна роля в преговорите по време на различните сесии на MEPC и ISWG-GHG за разработването на рамката за нулеви нетни емисии. Рамката на ИМО за нулеви нетни емисии включва нов световен стандарт за горивата за корабите и глобален механизъм за ценообразуване на емисиите.

Съюзът следва да подкрепи новата глава 5, тъй като тя включва разпоредби, предназначени за намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) от международното корабоплаване, с цел постигане на нулеви нетни емисии на парникови газове (ПГ) до 2050 г. Тя също така ще представлява солидна основа за необходимия енергиен преход на корабоплаването. Насочена е към постигане на целите, определени в стратегията на ИМО от 2023 г. за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби, ускоряване на въвеждането на горива, технологии и енергийни източници с нулеви и почти нулеви емисии на парникови газове и подкрепа на справедливия преход.

4. СВЪРЗАНО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО НА ЕС И КОМПЕТЕНТНОСТ НА ЕС

4.1. Относима уредба от правото на ЕС

4.1.1. Изменения на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL

Директива (ЕС) 2016/802 има за цел да намали емисиите на серен диоксид от някои течни горива[2]. Стремежът е да се предотврати и контролира замърсяването на въздуха, причинено от вредни емисии, дължащи се на изгарянето на течни горива с високо съдържание на сяра, които вредят на човешкото здраве, околната среда и допринасят за киселинното отлагане. Член 6 и член 13, както и приложение I се отнасят до правилата, определени в приложение VI към MARPOL относно максималното съдържание на сяра в корабните горива и емисиите на серни оксиди от кораби във водите на ЕС.

Рамковата директива за морска стратегия[3] изисква от държавите членки да предприемат необходимите мерки, за да се постигне или поддържа „добро състояние на околната среда“ в морската среда до 2020 г. Добро състояние на околната среда означава „състояние на околната среда в морски води, когато те осигуряват екологично разнообразни и динамични океани и морета, които са чисти, здравословни и продуктивни в рамките на присъщите за тях условия и при които използването на

[2] ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58.
[3] ОВ L 164, 25.6.2008 г., стр. 19.

морската среда е на устойчиво ниво, като по този начин се запазва потенциалът за използване и за дейности от сегашните и бъдещите поколения“ (член 3, параграф 5 от Рамковата директива за морска стратегия). Определянето на добро състояние на околната среда изисква, наред с другото, предизвиканата от човека еутрофикация да бъде сведена до минимум, особено неблагоприятните последици от нея, например загуба на биологично разнообразие, влошаване на състоянието на екосистемите, цъфтеж на вредни водорасли и недостиг на кислород в дънните води. Намаляването на изпускания от морското корабоплаване азот посредством прилагане на изискванията на етап III вследствие от определянето на Североизточния Атлантически океан за ЗКЕА ще подпомогне държавите — членки на ЕС, които се намират по неговото крайбрежие, за постигането на „добро състояние на околната среда“ съгласно Рамковата директива за морска стратегия.

Директивата относно качеството на атмосферния въздух[4] (преразгледана през 2024 г.) определя, наред с другото, пределно допустими стойности за NO_2 с цел да се избегне, предотврати или намали причиненото от замърсяването на въздуха вредно въздействие върху здравето на човека и/или околната среда. В Директивата относно качеството на атмосферния въздух се признава, че за да бъдат постигнати заложените в нея цели, от особено значение е борбата с емисиите от замърсители при самия източник, по-специално посредством мерки за намаляване на емисиите от отработени газове от двигатели на различни подвижни и неподвижни източници чрез стандарти за качеството на двигателите или горивата. Съюзът е въвел различни законодателни актове за регламентиране на емисиите посредством стандарти за двигателите на различните пътнотранспортни средства (леки автомобили, камиони и микробуси посредством Евро стандартите[5]) и на извънпътната подвижна техника (плавателни съдове по вътрешните водни пътища и локомотиви посредством Директивата за извънпътната подвижна техника[6]).

Поради това измененията на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL относно приемането на зона за контрол на емисиите могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на Директива (ЕС) 2016/802. Това е така, защото създаването на зона за контрол на емисиите в рамките на държавите — членки на ЕС, би засегнало прилагането на тази директива, тъй като член 6, член 13 и приложение I към нея се отнасят до правилата, определени в приложение VI към MARPOL относно максималното съдържание на сяра в корабните горива и емисиите на серни оксиди от кораби във водите на ЕС.

4.1.2. Изменения на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL

С Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт[7] (Регламент на ЕС относно МДП) се установява правната рамка на системата на ЕС за мониторинг, докладване и

---

4 ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1.

5 Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2007 г. за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства [ОВ L 171, 29.6.2007 г., стр. 1] и Регламент (ЕО) № 595/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 18 юни 2009 г. за одобрението на типа на моторни превозни средства и двигатели по отношение на емисиите от тежки превозни средства (Евро VI) и за достъпа до информация за ремонта и техническото обслужване на превозните средства [ОВ L 188, 18.7.2009 г., стр. 1].

6 ОВ L 59, 27.2.1998 г., стр. 1.

7 ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55.

проверка (МДП) на емисиите на парникови газове. Регламентът има за цел да се осигурят надеждни и проверими данни за емисиите на парникови газове и показатели за енергийна ефективност, да се информират създателите на политики и да се стимулира навлизането на пазара на енергийно ефективни технологии и поведение. Това става чрез преодоляване на пречките на пазара, например липсата на информация. Той влезе в сила на 1 юли 2015 г. Подобряването на достъпността на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) за широката общественост и въвеждането на клаузата за преразглеждане на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове имат за цел да намалят въглеродния интензитет на международното корабоплаване по начин, съответстващ на равнището на амбиция, определено в стратегията на ИМО за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби. Подобряването на съгласуваността/качеството на данните, докладвани в ССД на ИМО, и разширяването на достъпа до данни за широката общественост има отражение върху събирането и докладването на данни за консумацията на гориво от корабите и следователно би могло да засегне мониторинга, проверката и докладването на емисиите на парникови газове от корабоплаването съгласно Регламента на ЕС относно МДП.

В Европейския закон за климата[8] се определят обвързващи цели на Съюза в областта на климата (в сравнение с 1990 г.) за намаляване на нетните емисии на парникови газове след приспадане на поглъщанията с най-малко 55 % до 2030 г. и с 90 % до 2040 г. (предложение на Комисията). Той също така включва целта за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. и амбициозна цел за нетни отрицателни емисии след този срок.

Въз основа на предложенията на Комисията от пакета *„Подготвени за цел 55“* за намаляване на емисиите на парникови газове законодателите на ЕС приеха следните правни актове, насочени конкретно към емисиите на парникови газове от сектора на корабоплаването:

- преразглеждането на Директива 2003/87/ЕО относно схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ)[9] с Директива (ЕС) 2023/959[10] за разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да обхване сектора на морския транспорт, за да се прилага от 1 януари 2024 г. (заедно с необходимите изменения на Регламента на ЕС относно МДП[11], за да се преразгледат правилата за

[8] Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 („Европейски закон за климата“); ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1—17.

[9] Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (текст от значение за ЕИП), ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32—46.

[10] Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара за системата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134—202.

[11] Регламент (ЕС) 2023/957 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел да се предвиди включването на дейностите в областта на морския транспорт в системата на ЕС за търговия с емисии, както и мониторингът, докладването и проверката на емисиите на допълнителни парникови газове и емисиите от допълнителни видове кораби, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 105—114.

мониторинг и докладване, включително чрез преразглеждане на съответните актове за изпълнение и делегирани актове).

- Регламент (ЕС) 2023/1805 е съсредоточен върху използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор[12] (Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС) и изисква използването им от корабите, акостиращи в пристанища на ЕС, да започне да се прилага от 1 януари 2025 г.

Спазването на новите задължения, произтичащи от разширяването на обхвата на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), така че да обхване морския транспорт, и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС, ще се основава на системата за мониторинг, докладване и проверка, създадена с Регламента на ЕС относно МДП.

Тези актове на ЕС от своя страна са тясно свързани с мерките на ИМО относно парниковите газове, например системата на ИМО за събиране на данни, индекса на енергийна ефективност за съществуващите кораби (EEXI) и показателя за въглероден интензитет (CII), чиято цел е събирането и публикуването на информация относно консумацията на гориво и относно техническата и оперативната енергийна ефективност на корабите на база отделен кораб.

Всяка мярка на ИМО по въпроси, свързани с емисиите на парникови газове, която ще изисква мониторинг, проверка и докладване на емисиите на парникови газове от корабоплаването, би могла да засегне Регламента на ЕС относно МДП, както и Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС.

Поради това измененията на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL относно достъпността на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове могат да окажат съществено въздействие върху изискванията, приложими съгласно Регламент (ЕС) 2015/757, Регламент (ЕС) 2023/1805 и Директива (ЕС) 2023/959.

4.1.3. Въвеждане на новата глава 5 към приложение VI към MARPOL

С Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО[13] (Регламента относно МДП) се установява правна рамка за система на ЕС за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове и енергийната ефективност от корабоплаването. Регламентът има за цел да предостави надеждни и проверими данни за емисиите на парникови газове, да информира създателите на политики и да стимулира навлизането на пазара на енергийноефективни технологии и поведение. Това става чрез преодоляване на пречките на пазара, например липсата на информация.

В Европейския закон за климата[14] се определят обвързващи цели на Съюза в областта на климата (в сравнение с 1990 г.) за намаляване на нетните емисии на парникови газове след приспадане на поглъщанията с най-малко 55 % до 2030 г. и с 90 % до

[12] ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48.

[13] ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55.

[14] Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за създаване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на регламенти (ЕО) № 401/2009 и (ЕС) 2018/1999 („Европейски закон за климата“); ОВ L 243, 9.7.2021 г., стр. 1—17.

2040 г. (предложение на Комисията). Той също така включва целта за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. и амбициозна цел за нетни отрицателни емисии след този срок.

Въз основа на предложенията на Комисията от пакета *„Подготвени за цел 55“* за намаляване на емисиите на парникови газове законодателите на ЕС приеха следните правни актове, насочени конкретно към емисиите на парникови газове от сектора на корабоплаването:

- преразглеждането на Директива 2003/87/ЕО относно схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ)[15] с Директива (ЕС) 2023/959[16] за разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да обхване сектора на морския транспорт, за да се прилага от 1 януари 2024 г. (заедно с необходимите изменения на Регламента на ЕС относно МДП[17], за да се преразгледат правилата за мониторинг и докладване, включително чрез преразглеждане на съответните актове за изпълнение и делегирани актове).
- Регламент (ЕС) 2023/1805[18] (Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС) е съсредоточен върху използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор и изисква използването им от корабите, акостиращи в пристанища на ЕС, да започне да се прилага от 1 януари 2025 г.

Спазването на новите задължения, произтичащи от разширяването на СТЕ на ЕС, така че да обхване морския транспорт, и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС, ще се основава на системата за мониторинг, докладване и проверка, създадена с Регламента на ЕС относно МДП.

Както Директивата за СТЕ на ЕС, така и Регламентът за горивата в морския транспорт на ЕС съдържат клаузи за преразглеждане, в случай че ИМО приеме глобален стандарт за горивата или основана на пазара мярка. По-конкретно:

- В член 30, параграф 5 от Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС се посочва, че в случай на приемане от ИМО на глобален стандарт за парникови газове или глобални пределни стойности на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на корабите, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета. В този доклад Комисията разглежда тази глобална мярка по

[15] Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (текст от значение за ЕИП), ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32—46.

[16] Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара за системата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134—202.

[17] Регламент (ЕС) 2023/957 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел да се предвиди включването на дейностите в областта на морския транспорт в системата на ЕС за търговия с емисии, както и мониторингът, докладването и проверката на емисиите на допълнителни парникови газове и емисиите от допълнителни видове кораби, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 105—114.

[18] Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО, ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48—100.

отношение на нейната амбиция в светлината на целите на Парижкото споразумение и цялостната му екологосъобразност. Тя също така разглежда всички въпроси, свързани с евентуалното свързване или привеждане на посочения регламент в съответствие с тази глобална мярка, включително необходимостта да се избегне дублиране на регламентирането на емисиите на парникови газове от морския транспорт на равнището на Съюза и на международно равнище. Когато е целесъобразно, този доклад може да бъде придружен от законодателно предложение за изменение на посочения регламент, съответстващо на ангажиментите на Съюза по отношение на емисиите на парникови газове от цялата икономика и на целта за запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата.

- В член 3жж, параграф 1 от Директивата за СТЕ на ЕС се посочва, че в случай на приемането от ИМО на глобална, основана на пазара мярка за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт, Комисията прави преглед на посочената директива с оглед на приетата мярка. За тази цел Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета в срок от 18 месеца от приемането на такава глобална, основана на пазара мярка и преди тя да започне да се прилага. В този доклад Комисията разглежда глобалната, основана на пазара мярка по отношение на: а) нейната амбиция с оглед на целите на Парижкото споразумение; б) нейната цялостна екологосъобразност, включително в сравнение с разпоредбите на посочената директива, обхващащи морския транспорт; както и в) всеки въпрос, свързан със съгласуваността между СТЕ на ЕС и тази мярка. Когато е целесъобразно, Комисията може да придружи доклада със законодателно предложение за изменение на посочената директива по начин, който е в съответствие с целта на Съюза в областта на климата за 2030 г. и целта за неутралност по отношение на климата, определена в Регламент (ЕС) 2021/1119, и с цел запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата, за да се гарантира съгласуваност между прилагането на глобалната, основана на пазара мярка и СТЕ на ЕС, като същевременно се избегне всяка значителна двойна тежест.

Всяка мярка на ИМО по въпроси, свързани с емисиите на парникови газове, която ще изисква мониторинг, проверка и докладване на емисиите на парникови газове от корабоплаването, би могла да засегне Регламента на ЕС относно МДП, както и Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС.

Поради това новата глава 5 от приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии може да засегне значително изискванията, приложими съгласно Регламент (ЕС) 2015/757, Регламент (ЕС) 2023/1805 и Директива (ЕС) 2023/959.

4.2. Компетентност на ЕС

Предметът на предвидените актове се отнася до област, в която Съюзът има изключителна външна компетентност по силата на последната част от член 3, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), тъй като предвидените актове могат да „засегнат общите правила или да променят техния обхват“.

5. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

5.1. Процесуалноправно основание

5.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на *„позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението“.*

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа, или страна по споразумението[19].

Понятието „*актове с правно действие*“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. Това се отнася по-специално до ситуацията, при която международното споразумение, с което се създава органът, предвижда, че неговите решения са задължителни за страните. Такъв е случаят например, когато международното споразумение предоставя на органа правомощието да изменя определени аспекти на споразумението или приложенията към него.

5.1.2. Приложение в конкретния случай

Комитетът по опазване на морската среда към ИМО е орган, учреден по силата на споразумение — Конвенцията за Международната морска организация.

Предвидените актове, които този комитет към ИМО има за задача да приеме, са изменения на приложение VI към Конвенцията MARPOL. Тези изменения ще бъдат обвързващи по силата на международното право в съответствие с член 1 от Конвенцията MARPOL.

Предвидените актове не допълват, нито изменят институционалната рамка на споразумението.

Поради това процесуалноправното основание за предложеното решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

5.2. Материалноправно основание

5.2.1. Принципи

Материалноправното основание за дадено решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискването от основната или преобладаващата цел или част.

5.2.2. Приложение в конкретния случай

ИМО е специализирана агенция на ООН, създадена с конвенция — Конвенцията за ИМО, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяването на замърсяването на морските води и въздуха от кораби.

[19] Дело C-399/12, Германия/Съвет (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, т. 64.

Съгласно Конвенцията за ИМО целта на Организацията е да осигури механизми за сътрудничество между правителствата в областта на държавното регулиране и практиките, свързани с технически въпроси от всякакъв вид, засягащи международното търговско корабоплаване; да насърчава и улеснява приемането на възможно най-високите стандарти по отношение на морската безопасност, ефективността на корабоплаването, предотвратяването на замърсяването на морето от кораби и контрола върху него.

Комитетът MEPC към ИМО ще приеме изменения на приложение VI към Конвенцията MARPOL, която е основната международна конвенция за предотвратяване на замърсяването на морската среда от кораби поради експлоатационни причини или авария.

Тези изменения са насочени към предотвратяване, намаляване и контролиране на емисиите от международното корабоплаване, като същевременно се насърчава глобалната свързаност чрез морския транспорт.

Горепосочените изменения на приложение VI към Конвенцията MARPOL преследват няколко цели в областта на морския транспорт и околната среда, които са неразривно свързани, без някоя от тях да е второстепенна и косвена по отношение на другите. Следователно материалноправното основание на решението трябва да включва съответните материалноправни основания, а именно както член 100, параграф 2, така и член 192, параграф 1 от ДФЕС.

5.3. Заключение

Правното основание за предложеното решение следва да бъдат член 100, параграф 2 и член 192, параграф 1 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

2025/0242 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз в Международната морска организация по време на втората извънредна сесия на Комитета по опазване на морската среда във връзка с приемането на изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 и член 192, параграф 1 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Конвенцията за Международната морска организация (ИМО) е в сила от 17 март 1958 г.

(2) ИМО е специализирана агенция на ООН, която отговаря за безопасността и сигурността на корабоплаването и за предотвратяването на замърсяването на морската среда и атмосферата от корабите. Всички държави — членки на Съюза, членуват в ИМО. Съюзът не е член на ИМО.

(3) Съгласно член 38, буква а) от Конвенцията за ИМО Комитетът по опазване на морската среда (МЕРС) изпълнява функции, които са или могат да бъдат възложени на ИМО по силата на международни конвенции за предотвратяване и контрол на замърсяването на морската среда от корабоплаване и особено по отношение приемането на нови и на изменения в съществуващите правила или други разпоредби. По време на второто си извънредно заседание МЕРС ще приеме изменения на MARPOL в съответствие с член 16, параграф 2, букви б), в) и г).

(4) На втората си извънредна сесия на 14—17 октомври 2025 г. Комитетът по опазване на морската среда към ИМО трябва да приеме изменения на приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) относно определянето на Североизточния Атлантически океан за нова зона за контрол на емисиите (правила 13 и 14 и допълнение VII), относно достъпността на базата данни на ИМО за консумация на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове (правила 20, 25, 27 и 28), както и относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии (нова глава 5).

(5) Предвидените актове на МЕРС ще имат правни последици.

(6) Поради това е целесъобразно да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на извънредната сесия на Комитета по опазване на морската среда към ИМО, тъй като предвидените актове могат да окажат съществено въздействие върху съдържанието на правото на Съюза, а именно Директива (ЕС)

2016/802 относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива[1], Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт[2], Директива (ЕС) 2023/959, изменяща Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара към схемата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове[3], Регламент (ЕС) 2023/1805 относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт[4].

(7) Поради това Съюзът следва да подкрепи измененията на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL, тъй като те ще допринесат за предотвратяването, намаляването и контрола на емисиите на азотни оксиди, серни оксиди и прахови частици от кораби, за да се постигнат съответните ползи за здравето и околната среда, като същевременно икономическото въздействие върху морския сектор се запази управляемо. Освен това Съюзът подкрепя измененията на правило 27 от приложение VI към MARPOL, тъй като те допълнително ще подобрят достъпността на данните от ССД на ИМО, за да се гарантира стриктното прилагане на рамката на CII и да се улесни нейното преразглеждане. Съюзът подкрепя измененията на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL, тъй като те са следствие от приемането на стратегията на ИМО за парниковите газове от 2023 г. и от приключването на прегледа на краткосрочните мерки от ИМО и дават възможност за по-нататъшно преразглеждане на тези правила. Съюзът следва също така да подкрепи въвеждането на новата глава 5 в приложение VI към MARPOL, тъй като тя включва разпоредби, предназначени за намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) от международното корабоплаване, с цел постигане на нулеви нетни емисии на парникови газове (ПГ) до 2050 г. Тя също така ще представлява солидна основа за необходимия енергиен преход на корабоплаването. Тя е насочена е към постигане на целите в областта на климата, определени в стратегията на ИМО от 2023 г. за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби, ускоряване на въвеждането на горива, технологии и енергийни източници с нулеви и почти нулеви емисии на парникови газове и подкрепа на справедливия преход.

(8) Позицията на Съюза трябва да бъде изразена от държавите — членки на Съюза, които са членки на ИМО, и от Комисията, като те действат съвместно в интерес на Европейския Съюз,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза на втората извънредна сесия на Комитета по опазване на морската среда към Международната морска организация (ИМО), е да се изрази съгласие с приемането на:

---

1 ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58.
2 ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55.
3 ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134.
4 ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48.

а) измененията на правила 13 и 14 и допълнение VII към приложение VI към MARPOL относно определянето на Североизточния Атлантически океан за нова зона за контрол на емисиите,

б) измененията на правила 20, 25, 27 и 28 от приложение VI към MARPOL относно достъпността на базата данни на ИМО за консумацията на гориво от кораби (ССД на ИМО) и клаузата за преглед на краткосрочната мярка за намаляване на емисиите на парникови газове, и

в) въвеждането на новата глава 5 в приложение VI към MARPOL относно рамката на ИМО за нулеви нетни емисии.

Член 2

Позицията, посочена в член 1, се изразява от Комисията и от държавите — членки на Съюза, които са членки на Комитета по опазване на морската среда към ИМО, като те действат съвместно в интерес на Съюза.

Член 3

Адресати на настоящото решение са Комисията и държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател