ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 14.7.2021 г.
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Морският транспорт, който осигурява 75 % от обема на външната търговия на ЕС и 31 % от обема на вътрешната търговия на ЕС, е съществен елемент от транспортната система на Европа и играе решаваща роля за европейската икономика. Всяка година около 400 милиона пътници се качват или слизат в пристанища на ЕС, включително около 14 милиона на круизни кораби. Морският транспорт изпълнява важна роля за гарантиране на свързаността на островите и периферните морски региони с останалата част от единния пазар[1]. Ефективните морски транспортни връзки са от съществено значение за мобилността на гражданите на ЕС, за развитието на регионите на ЕС и за икономиката на ЕС като цяло.

Секторът на морския транспорт функционира в среда на отворени пазари и международна конкуренция. Достъп до морските транспортни услуги в рамките на ЕС имат всички собственици на кораби от ЕС: морски транспортни услуги между държави – членки на ЕС, между държави – членки на ЕС и трети държави (държави извън ЕС) могат да бъдат предоставяни от оператори от всички националности. Еднаквите условия на конкуренция за корабните оператори и корабоплавателните дружества са от решаващо значение за доброто функциониране на пазара на ЕС за морски транспорт.

През септември 2020 г. Комисията прие предложение за намаляване на емисиите на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г.[2] и отговорно насочи ЕС към постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. За да се постигне неутралност по отношение на климата, е необходимо до 2050 г. емисиите в транспортния сектор да бъдат съкратени с 90%. Всички видове транспорт, включително морският транспорт, ще трябва да дадат приноса си за усилията за намаляване на емисиите.

Постигането на значително намаляване на емисиите на CO_2 от международния морски транспорт изисква да се използва по-малко енергия (повишаване на енергийната ефективност), така и по-чисти видове енергия (използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници). В съобщението относно Плана за целта в областта на климата до 2030 г.[3] се обяснява, че: *Както в сектора на въздухоплаването, така и на мореплаването ще трябва да се умножат усилията за подобряване на ефективността на въздухоплавателните средства и корабите, както и на самите операции, и да се увеличи използването на произведени по устойчив начин горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници. Това ще бъде оценено по-подробно в контекста на инициативите ReFuelEU Aviation и FuelEU Maritime, които са насочени към по-активното създаване и въвеждане на устойчиви алтернативни горива в тези два сектора. Разработването и внедряването на необходимите технологии трябва да се осъществи до 2030 г., за да бъдем подготвени за много по-бързите промени след това.*

В зависимост от сценариите на политиката, оценени в рамките на Плана във връзка с целта в областта на климата за 2030 г. (ПЦК) и в подкрепа на стратегията за устойчива

---

1 Транспортът в ЕС в цифри, статистически наръчник за 2020 г., https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2020_bg

2 COM(2020) 563 final

3 COM(2020) 562 final

и интелигентна мобилност, възобновяемите и нисковъглеродните горива следва да представляват между 6 % и 9 % от горивния микс на международния морски транспорт през 2030 г. и между 86 % и 88 % до 2050 г., за да допринесат за постигането на целите на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове в цялата икономика[4].

В ПЦК се отбелязва, че делът на възобновяемите енергийни източници в транспортния сектор трябва да се увеличи чрез разработването на електрификация, биогорива от ново поколение и други възобновяеми и нисковъглеродни горива като част от цялостен и интегриран подход и че синтетичните горива на основата на водород ще бъдат от решаващо значение за декарбонизацията, по-специално в сектора на въздухоплаването и морския сектор.

Натискът за използване на по-чисти горива в сектора на морския транспорт присъства и на международно равнище. През 2018 г. Международната морска организация (ММО) прие своята първоначална стратегия за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби. В списъка на набелязаните краткосрочни мерки ММО включва насърчаване на използването на алтернативни нисковъглеродни горива и горива с нулеви въглеродни емисии и предоставяне на брегово електрозахранване.

Понастоящем горивният микс в морския сектор разчита изцяло на изкопаеми горива. Това може да се обясни с недостатъчните стимули за операторите да намалят емисиите и с липсата на технологично зрели, достъпни и използваеми в световен мащаб технологични алтернативи на изкопаемите горива в сектора. Редица случаи на неефективност на пазара отчасти причиняват и засилват тези проблеми. Те включват:

– взаимозависимости между предлагането, разпределението и търсенето на горива;

– липса на информация относно бъдещите регулаторни изисквания;

– дълъг жизнен цикъл на активите (кораби и инфраструктура за бункероване).

В инициативата FuelEU Maritime се предлага обща регулаторна рамка на ЕС за увеличаване на дела на горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници в горивния микс на международния морски транспорт, без да се създават пречки пред единния пазар.

Съображенията относно възможните пречки пред единния пазар, нарушаването на конкуренцията между операторите и отклоняването на търговските маршрути са от особено значение за нуждите от гориво, тъй като разходите за гориво са значителен дял от разходите на корабните оператори. Делът на разходите за гориво в експлоатационните разходи на корабите може да варира от около 35 % от морските навла на малък танкер до около 53 % за контейнеровози/плавателни съдове за насипни товари. Поради това колебанията в цените на корабните горива могат да оказват значително въздействие върху икономическите показатели на корабните оператори.

В същото време ценовата разлика между конвенционалните корабни горива с произход от изкопаеми горива и горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници остава висока. За да се запази конкурентоспособността, като същевременно се запази посоката на прехода на сектора към горива, който той неизбежно трябва да предприеме, са

[4] Сценарият за оценка на комбинация от определяне на цени на въглеродните емисии и регулаторни мерки (т.нар. проекти MIX) предвижда дял от 7,5 % за 2030 г. и 86 % до 2050 г.

необходими ясни и еднакви задължения по отношение на използването от корабите на горива от възобновяеми нисковъглеродни източници.

Очаква се повишената предвидимост на регулаторната рамка да стимулира технологичното развитие и производството на горива и да помогне на сектора да реши проблема за отправната точка („кокошката или яйцето“), който характеризира проблемите на търсенето и предлагането на възобновяеми и нисковъглеродни горива. Необходими са ясни и единни задължения относно използването на енергия от корабите, за да се намали рискът от изместване на въглеродни емисии, на който морският транспорт е податлив поради международния си характер и възможността за бункероване с гориво извън ЕС. Поради трансграничното и глобалното измерение на морския транспорт се предпочита общ регламент за морския транспорт пред правна рамка, изискваща от държавите – членки на ЕС, да превърнат законодателството на ЕС в национално законодателство. Последното би могло да доведе до смесица от национални мерки с различни изисквания и цели.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

Инициативата FuelEU Maritime е част от „пакета от мерки“, предназначен за справяне с емисиите от морския транспорт, като същевременно се осигуряват еднакви условия на конкуренция. Тя е в пълно съответствие с другите мерки, представени като част от пакета „Подготвени за цел 55“ и се основава на съществуващите инструменти на политиката, като например Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета[5], с който се създава система на ЕС за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на CO_2 и друга съответна информация от големи кораби, използващи пристанища в ЕС.

Смята се, че е необходим пакет от мерки за справяне с различни и конкретни прояви на неефективност на пазара, които възпрепятстват изпълнението на действия за смекчаване на последиците на изменението на климата в морския сектор. Освен инициативата FuelEU Maritime, която има за цел да увеличи търсенето на възобновяеми и нисковъглеродни горива (ВНВГ), Комисията предлага обхватът на Европейската схема за търговия с емисии (СТЕ)[6] да обхване и морския сектор и да се преразгледа Директивата за енергийното данъчно облагане (ДЕДО)[7]. Тези две инициативи би трябвало да гарантират икономически ефективно намаляване на емисиите в сектора и да направят така, че цената на транспорта да отразява въздействието му върху околната среда, здравето и енергийната сигурност.

Освен това пакетът от мерки ще включва преглед на няколко други директиви, включително:

– Директивата за инфраструктурата за алтернативни горива (AFID)[8]; както и

– Директивата за енергията от възобновяеми източници (RED II)[9].

Наред с тези преразгледани законодателни актове Комисията ще разгледа необходимостта от допълнителни научноизследователски и иновационни дейности

5 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);

6 Директива 2003/87/ЕО.

7 Директива 2003/96/ЕО на Съвета

8 Директива 2014/94/ЕС

9 Директива (ЕС) 2018/2001

(НИМД), по-специално чрез съвместно програмираното партньорство за нулеви емисии във водния транспорт, предложено от Технологичната платформа за водния транспорт в рамките на „Хоризонт Европа“[10]. Тя също така ще преразгледа Насоките относно държавната помощ за опазване на околната среда и енергетика[11] в съответствие с целите на политиката на Европейския зелен пакт, което следва да позволи привличането на достатъчно финансиране на екологичната трансформация на сектора (включително за разгръщането на брегова инфраструктура за зареждане), като същевременно се избягва нарушаването на конкуренцията.

Ако се разгледат по-подробно предложените действия понастоящем нито на равнището на ММО, нито на равнището на ЕС съществува механизъм, който да коригира наличието на отрицателни външни фактори (косвените разходи за емисии, които не се отчитат по друг начин) в сектора. Това пречи на операторите да вземат предвид при своя оперативен и инвестиционен избор социалната цена на дейността си по отношение на изменението на климата и замърсяването на въздуха. В икономическата литература механизмите за ценообразуване се посочват като предпочитани инструменти за „интернализация“ на външните разходи. Основните примери са данък, зададен на равнището на външните разходи, или инструмент за „ограничаване и търгуване“, като например схемата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ), с която се определя таван на общите емисии и се позволява на пазара да определи подходящата им цена. И двете се описват като „пазарни мерки“.

Независимо от това, въпреки че търговията с емисии може да постигне намаляване на емисиите на парникови газове по икономически ефективен начин и да даде единен ценови сигнал, който оказва влияние върху решенията на операторите, инвеститорите и потребителите, при нея не се вземат предвид в достатъчна степен всички пречки пред внедряването на решения с ниски и нулеви емисии.

Необходими са допълнителни действия от сферата на политиките, за да се гарантира запазването на еднаквите условия на конкуренция, като същевременно се премахнат пречките пред инвестициите в технологии и инфраструктура за чиста енергия, което на свой ред ограничава разходите за намаляване на емисиите и допълва действието на СТЕ на ЕС. Това е особено важно за подкрепата на мерки за смекчаване на последиците – като например използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива (ВНВГ) в морския транспорт – които имат голям потенциал за намаляване на емисиите в бъдеще, но които понастоящем се борят с високи разходи за намаляване на емисиите, както и със специфични пазарни пречки.

Въпреки че разширяването на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да обхване морския сектор, допълнително ще стимулира подобренията на енергийната ефективност и ще намали ценовата разлика между конвенционалните и нискоемисионните технологии, способността ѝ да подкрепя бързото внедряване на технологии за ВНВГ в морския сектор зависи до голяма степен от действителното им ценово равнище, което е малко вероятно да достигне достатъчни нива за тази цел в краткосрочен до средносрочен план.

По подобен начин законодателството относно *предлагането* на горива (RED II) и *инфраструктурата* (AFID) не е оказало значително въздействие върху възприемането на ВНВГ в морския сектор и трябва да бъде допълнено от мерки, които са в състояние

10 https://www.waterborne.eu/

11 Съобщение на Комисията (2014/C 200/01)

да създадат *търсене* на ВНВГ. Освен това преразглеждането на RED II не би могло да отговори на високия риск от бункероване извън ЕС за сектора на корабоплаването.

Понастоящем не съществува регулаторна рамка на ЕС, специално насочена към използването на ВНВГ в морския транспорт. Целта на настоящата инициатива е да се запълни тази празнина чрез увеличаване на търсенето на ВНВГ в морския транспорт, като същевременно се поддържат еднакви условия на конкуренция и добре функциониращ пазар на ЕС за корабни горива и морски транспорт.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Целта на инициативата е да се увеличи навлизането на ВНВГ в морския транспорт на ЕС, като същевременно се поддържат еднакви условия на конкуренция както в открити води, така и на котвена стоянка, и да се допринесе за постигането на целите на ЕС и на международната общност в областта на климата и околната среда. Осигуряването на по-разнообразен горивен микс и по-голямо навлизане на ВНВГ е от решаващо значение, за да се гарантира приносът на сектора към европейската амбиция за неутралност по отношение на климата до 2050 г., както е посочено в Европейския зелен пакт. Същевременно диференцираният подход към използването на ВНВГ при плаване в открити води и в пристанищата е важен, за да се отчетат различните последици за замърсяването на въздуха с помощта на по-строги изисквания към корабите в пристанищата и различна наличност на технологии (повече възможности за корабите в пристанищата).

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Инициативата има за цел поддържането на високо равнище на свързаност и запазването на конкурентоспособността на промишлеността в морския сектор, като същевременно се повишава неговата устойчивост. Член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) оправомощава Съюза да установява подходящи разпоредби в областта на морския транспорт.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

По своето естество морският транспорт е международен сектор. В Европа приблизително 75 % от плаванията, докладвани съгласно разпоредбите за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове (МДП), са в рамките на Европейското икономическо пространство (ЕИП) (и следователно биха могли да бъдат показател за трафика в рамките на ЕС) и само около 9 % от трафика според оценките се падат на вътрешните пътувания (между пристанища в рамките на една и съща държава – членка на ЕС). Поради това трансграничното измерение на сектора е от съществено значение и изисква координирани действия на равнището на ЕС.

Ако не се предприемат действия на равнището на ЕС, би могло да се стигне до ситуация, в която разнородна комбинация от регионални или национални изисквания в държавите – членки на ЕС да доведе до разработването на несъвместими помежду си технически решения. Няколко държави – членки на ЕС, вече разработват национални морски стратегии, които включват специфични подходи към емисиите от корабите, и

по-специално използването на алтернативни горива[12] с възможни непредвидени последици и нарушения на пазара. Тъй като причините за проблемите, установени в контекста на настоящото предложение, не се различават съществено в отделните държави – членки на ЕС, и като се има предвид трансграничното измерение на дейностите в сектора на морския транспорт, тези въпроси могат да бъдат решени най-добре на равнището на ЕС. Действията на ЕС могат също така да вдъхновят и проправят пътя за разработване на бъдещи мерки за ускоряване на навлизането на алтернативни горива в световен мащаб[13].

Предишните действия на ЕС по въпросите, свързани с парниковите газове, вече стимулираха съответния отговор на ММО, по-специално приемането от страна на ЕС на Регламента относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от кораби, което скоро след това доведе до приемането от ММО на подобна задължителна глобална система за събиране на данни за парниковите газове. Координираният подход от страна на държавите – членки на ЕС, в отговор на промените в намаляването на емисиите на парникови газове в ММО наскоро гарантира, че задължителните оперативни мерки за енергийна ефективност са включени в краткосрочните действия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове. Изготвянето на обща гледна точка от значителна група държави — членки на ММО в рамките на форумите на ММО означава, че ЕС може да окаже значително въздействие върху посоката и резултатите от обсъжданията в ММО.

- **Пропорционалност**

Изпълнението на настоящата инициатива на равнището на ЕС е необходимо, за да се постигнат икономии от мащаба при навлизането на ВНВГ в морския транспорт, както и за да се избегне изместването на въглеродни емисии и да се гарантират еднакви условия на конкуренция между операторите, които акостират в пристанища на ЕС и между пристанищата в ЕС. Например, установените на национално равнище задължения относно използването на ВНВГ биха могли да отклонят трафика към конкурентни пристанища на други държави членки и да нарушат конкуренцията. Поради това е необходима хармонизация на равнището на ЕС, за да се гарантират еднакви условия на конкуренция за всички участници в морския отрасъл (по-специално корабните оператори, пристанищата и доставчиците на горива).

- **Избор на инструмент**

При оценката на въздействието беше установено, че за постигане на целите са необходими обвързващи регулаторни мерки. Регламентът е най-подходящият инструмент за осигуряване на общо прилагане на предвидените мерки, като същевременно се намалява рискът от нарушаване на конкуренцията в рамките на единния пазар, която може да се породи от различията в начина, по който държавите — членки на ЕС, транспонират изискванията в националното си право. Тъй като преходът към ВНВГ изисква значителни инвестиции от страна на доставчиците и

[12] Тук могат да се посочат националните планове, разработвани от Нидерландия, Швеция и Италия (под формата на изготвените от тях „Насоки за документите за енергийно и екологично планиране на органите на пристанищни системи (DEASP)“. Държави извън ЕС като Обединеното кралство и Норвегия също са изготвили свои планове. Важно е те да бъдат споменати в това отношение, тъй като техните цели могат да засегнат морския трафик на къси разстояния в посока към и от ЕС.

[13] Понастоящем изброени сред предложените средносрочни мерки в първоначалната стратегия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове от корабите, т.е. сред мерките, които ще бъдат договорени от ММО между 2023 г. и 2030 г.

дистрибуторите на горива и силен и ясен сигнал от страна на търсенето, от жизненоважно значение е регулаторната рамка да осигури единен, дългосрочен и стабилен пакет от правила за всички инвеститори в целия ЕС. По-специално е важно да се избягва създаването на комбинация от различни мерки на национално равнище, какъвто би бил случаят, ако инициативата се прилага чрез междусекторна директива.

Предложението е с подчертано технически характер и съществува голяма вероятност да бъде редовно изменяно, за да отразява техническия и законовия напредък. В отговор на това са планирани също и редица мерки за прилагане. Те ще бъдат съсредоточени по-специално върху техническите спецификации за прилагане на функционалните изисквания.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

• Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство

Тъй като това предложение е ново, не са извършени оценки или проверки за пригодност.

• Консултации със заинтересованите страни

Комисията работи активно със заинтересованите страни и проведе обстойни консултации по време на целия процес на оценка на въздействието. Мненията на заинтересованите страни започнаха да се събират в отговор на публикуването на първоначалната оценка на въздействието (март и април 2020 г.). Бяха получени общо 81 отговора, които бяха използвани в процеса на изготвяне на първоначалния текст и спомогнаха за прецизиране на подхода и за по-добро идентифициране на пречките, които възпрепятстват настоящото използване на ВНВГ в морския сектор.

Като част от подготовката на предложението бяха извършени и други консултативни дейности, сред които:

– Организирана от Комисията открита обществена консултация, проведена от 2 юли 2020 г. до 10 септември 2020 г. Бяха получени общо 136 отговора, обхващащи различни групи заинтересовани страни. Отговорите дойдоха от притежатели и управители на кораби (40), производители на енергийни продукти и доставчици на гориво (37), морски превозвачи на къси разстояния (25), национални публични органи (15), организации за защита на интереси (14), управители и администратори на пристанища (13), оператори на пристанищни терминали или други доставчици на пристанищни услуги (13), представители на сферата на научните изследвания и иновациите от академичните среди (12), представители на сектора на транспорта по вътрешни водни пътища (11), представители на сферата на корабостроенето и производството на морско оборудване (10), регионални или местни публични органи (9), доставчици на логистични услуги, товародатели и собствениците на товари (9), органи за техническа стандартизация и класификационни

организации (2), инвеститори и представителите на финансовата сфера (2) и други (17)[14];

– Консултация с целева група заинтересовани страни, организирана от консултанта, отговарящ за проучването в подкрепа на оценката на въздействието, която продължи от 18 август 2020 г. до 18 септември 2020 г. и бе насочена към експерти от Европейския форум за устойчиво корабоплаване (ESSF). Между 10 юли 2020 г. и 1 декември 2020 г. консултантът също така проведе редица разговори със заинтересовани страни, включително представители на промишлеността и национални органи;

– Кръгла маса на заинтересованите страни, организирана от Комисията на 18 септември 2020 г. с членове на Европейския форум за устойчиво корабоплаване (ESSF)[15] и Европейския форум на пристанищата (EPF)[16];

– Редовни заседания на експертните групи в рамките на подгрупата за устойчива алтернативна енергия за корабоплаването на Европейския форум за устойчиво корабоплаване.

Предоставената от заинтересованите страни информация беше от ключово значение и позволи на Комисията да усъвършенства вариантите на политиката, а също и да оцени тяхното икономическо, социално и екологично въздействие, да ги сравни и да определи кой вариант на политика би увеличил с най-голяма вероятност отношението ползи/разходи за обществото.

Консултациите показаха, че има консенсус между всички групи заинтересовани страни относно значението на въвеждането на ВНВГ в морския транспорт, както и относно конкретните проблеми, установени при оценката на въздействието.

Консултациите потвърдиха, че и петте фактора, определени в рамките на оценката на въздействието на предложението, са от значение. Резултатите показват, че различните заинтересовани страни са съгласни, че най-важните пречки са високите разходи за гориво и инвестиции, както и неопределеността за инвеститорите. Що се отнася до целите на политиката, заинтересованите страни смятат за най-важна цел на политиката „осигуряването на по-голяма определеност по отношение на климатичните и екологичните изисквания за корабите в експлоатация“.

Пред предписателна политика всички групи заинтересовани страни изразиха предпочитания за политика, основана на цели, която отговаря и на друго изискване за политиката, посочено от повечето заинтересовани страни, а именно технологичната неутралност. Що се отнася до мерките на политиката, определянето на ясен регулаторен път за декарбонизация на използваното понастоящем морско гориво получи най-силно одобрение от заинтересованите страни. По отношение на географския обхват няма явно предпочитание към определен географски обхват на мерките. Що се отнася до измерването на екологичните показатели и начина, по който емисиите следва да бъдат включени в рамката на политиката, повечето заинтересовани страни предпочитат подход „от сондажа до килватера“, тъй като при него се вземат предвид не само емисиите от изгарянето на гориво на борда на кораба, но и емисиите нагоре по веригата от производството, транспорта и дистрибуцията на горива. По

14 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation

15 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869

16 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542

отношение на корабите на котвена стоянка повечето заинтересовани страни смятат за уместни и необходими за постигане на целите за декарбонизацията изискванията за използване на брегово електрозахранване.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Беше проведено проучване от външен изпълнител в подкрепа на оценката на въздействието, залегнала в основата на предложението. Това проучване започна през юли 2020 г. и приключи през март 2021 г. Проучването предостави ценна информация на службите на Комисията, необходима по-специално при разработването на варианти на политиката, оценката на някои от очакваните видове въздействие и събирането на мнения на пряко засегнатите заинтересовани страни. Службите на Комисията също така разчитаха на подкрепата на Европейската агенция по морска безопасност (ЕАМБ) по отношение на техническите аспекти, свързани с настоящата инициатива.

- **Оценка на въздействието**

Включените в настоящото предложение политически мерки са изготвени въз основа на резултатите от оценка на въздействието. Докладът за оценката на въздействието [SWD(2021)635] получи положително становище от Комитета за регулаторен контрол на Комисията [SEC(2021)562]. В становището си Комитетът отправи редица препоръки относно представянето на аргументите в доклада за оценка на въздействието. Тези препоръки бяха взети предвид; в приложение 1 към доклада за оценка на въздействието е предоставено резюме на действията, предприети във връзка с препоръките.

В контекста на оценката на въздействието бяха разгледани три варианта на политиката за постигане на набелязаните цели. Всичките три варианта имат две основни характеристики:

(1) регулаторен характер, с който се цели осигуряване на правна сигурност; както и

(2) съсредоточаване върху аспектите, свързани с търсенето, за да се стимулира производството и използването на ВНВГ, да се преодолее проблемът с отправната точка („кокошката или яйцето“) и да се избегне изместването на въглеродни емисии.

Вариантите на политиката осигуряват различни начини за разработване на задължението и се различават по-специално по отношение на подхода към избора на технологии и начина, по който се постигат изискваните резултати.

Вариант 1 на политиката е замислен като предписателен подход, изискващ използването на дял от конкретни горива/ типове горива. Това предполага избор на технология от страна на регулатора. Варианти 2 и 3 са подходи, основани на цели, които изискват спазване на максимална средна годишна пределна стойност на интензитета на парникови газове за енергията, използвана на борда. Това оставя избора на технология на участниците на пазара. Освен това вариант 3 на политиката предвижда и механизми за възнаграждаване на преизпълнението с цел насърчаване на разработването на по-усъвършенствани технологии с нулеви емисии (обединяване и фактори за умножаване на технологиите с нулеви емисии), които намаляват както замърсителите на въздуха, така и парниковите газове. Всички варианти изискват корабите, които предизвикват най-силно замърсяване в пристанищата

(контейнеровозите и пътническите кораби) да използват брегово електрозахранване (или еквивалентна технология с нулеви емисии).

След оценката вариант 3 бе определен като предпочитан вариант, тъй като при него се постига най-добрият баланс между целите и общите разходи за изпълнение. Той не само отговаря на нуждите от гъвкавост, които бяха подчертани от заинтересованите страни по време на консултациите (по-специално от операторите и пристанищата), но също така намалява риска от технологична зависимост [и стимулира ранното внедряване на най-напредналите технологии].

Засиленото навлизане на ВНВГ в горивния микс за морския транспорт ще доведе до значително намаляване на емисиите на парникови газове и замърсяването на въздуха. Съответните икономии на външни разходи, изразени като настояща стойност, се оценяват на 10 млрд. евро за замърсяването на въздуха и 138,6 млрд. евро за изменението на климата спрямо базовия сценарий за периода 2021—2050 г. Те са изчислени в оценката на въздействието въз основа на моделираното прогнозно навлизане на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници. Очаква се корабните оператори да реализират икономии от около 2,3 млрд. евро поради намалените експлоатационни разходи (поддръжка, екипаж и др.). Това намаление ще се дължи на малко по-ниска в сравнение с базовия сценарий активност в областта на морския транспорт. Налице е и допълнително осезаемо въздействие, което се отнася до използването на горива и технологии за задвижване от ново поколение, а също и непряко отражение на технологиите върху иновациите. Очаква се до 2050 г. инициативата да стимулира навлизането на плавателни съдове с водородни горивни елементи (18,9 %) във флота, както и на такива с електрическо задвижване (5,4 %) (в сравнение с липсата на проникване на тези технологии в базовата линия).

Основните разходи, произтичащи от предложената намеса, се поемат от корабните оператори и възлизат на 89,7 млрд. евро. Те са резултат от увеличените капиталови разходи (25,8 млрд. евро) и разходите за гориво (63,9 млрд. евро). Непреките разходи за пристанищата ще бъдат свързани с осигуряването на необходимата инфраструктура за бункероване и се оценяват на 5,7 млрд. евро. Административните разходи за корабните оператори се оценяват на 521,7 млн. евро, произтичащи от събирането на данни, представянето и проверката на плановете за съответствие и годишния доклад за енергетиката, сътрудничеството по време на одитите и инспекциите, както и обучението на екипажите. Бяха предвидени допълнителни 1,8 млн. евро за изготвянето на насоки от пристанищата, за да се гарантира безопасното боравене с ВНВГ. Не бе възможно количествено да се определят специфичните разходи, свързани със сертифицирането на горивата. Очаква се разходите за правоприлагане за публичните органи да бъдат ограничени (1,5 млн. евро) и да се съсредоточат върху предоставянето на необходимите инструменти на ИТ за докладване. По този начин предпочитаният вариант осигурява нетни ползи в размер на 58,4 млрд. евро през времевия хоризонт на инициативата.

- **Основни права**

Предложението няма въздействие върху защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предпочетеният вариант ще има бюджетни отражения за Комисията. Очакваните разходи за услуги в областта на информационните технологии и за разработване на

системи на информационните технологии са до 0,5 млн. евро. Тази оценка се основава на разходите за THETIS-MRV и на опита със съществуващите модули THETIS-EU в подкрепа на различни законодателни актове на ЕС, като тези разходи за разработване на ИТ се оценяват на 300 000 EUR. Предпочитаният вариант на политиката ще се нуждае и от допълнителни функционални възможности в подкрепа на обединяването на кораби с цел постигане на съответствие. Очаква се този допълнителен инструмент да струва 200 000 EUR. Разработването на ИТ и изборът на обществени поръчки ще подлежат на предварително одобрение от Съвета по информационни технологии и киберсигурност на Европейската комисия.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Комисията ще проследява напредъка, въздействието и резултатите от настоящото предложение чрез комплект от механизми за мониторинг/оценяване. Комисията ще измерва напредъка в постигането на конкретните цели на предложението, по-специално чрез данните, събирани ежегодно като част от системата на ЕС за мониторинг, докладване и оценка (МДП).

Исканията за информация (доклади, отговори на проучвания) ще бъдат внимателно балансирани, за да не се налага допълнителна тежест върху заинтересованите страни чрез създаване на непропорционални нови искания за докладване.

Пет години след края на датата на прилагане на правното предложение Комисията ще предприеме оценяване на правилата, за да провери дали целите на инициативата са постигнати. Информацията от оценяването ще се използва за бъдещи процеси на вземане на решения, за да се гарантират необходимите корекции за постигане на поставените цели.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

В член 1 се описва предметът на предложения регламент, в който се определят правила за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораби, които пристигат, намират се във или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава – членка на ЕС, с цел насърчаване на хармоничното развитие и последователното използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в целия Съюз, без да се въвеждат пречки пред единния пазар, с цел насърчаване на намаляването на емисиите на парникови газове от морския транспорт.

В член 2 се определя приложното поле.

Член 3 съдържа няколко определения.

В член 4 се определя пределната стойност за годишния интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба.

В член 5 се определят изисквания за използването на брегово електрозахранване или на енергия с нулеви емисии при престоя на конкретни типове кораби на котвена стоянка и се изброяват възможните изключения.

В член 6 се определят общите принципи за мониторинг на съответствието.

В член 7 се определя какво следва да бъде включено в плановете за мониторинг.

В член 8 са изброени ситуациите, при които планът за мониторинг следва да бъде изменен.

В член 9 се определят принципите, свързани със сертифицирането на биогорива, биогаз, горива от възобновяеми източници от небиологичен произход и рециклирани въглеродни горива.

В член 10 се определя обхватът на дейностите по проверката, които трябва да се извършват от проверяващите органи.

В член 11 се определят общите задължения и принципи за проверяващите органи.

В член 12 се определят основните принципи, които трябва да се спазват по време на процедурите за проверка.

В член 13 се определят правилата относно акредитациите на проверяващите органи за дейностите, които трябва да се извършват в рамките на приложното поле на настоящия регламент.

В член 14 се определят параметрите, които дружествата следва да наблюдават и записват, за да демонстрират съответствие.

В член 15 се определя задачата на проверяващите органи във връзка с информацията, предоставена от дружествата.

С член 16 се създава база данни за съответствието и се определят основните параметри за докладване.

В член 17 се установяват разпоредби за гъвкавост, които позволяват на операторите да отделят или да заемат, в рамките на определени граници, излишък в съответствие с изискванията, за да се даде възможност за спазване на изискванията.

В член 18 се определят основните принципи и процедури за възможно обединяване на балансите за съответствие.

В член 19 се определят условията за издаване на свидетелство за съответствие FuelEU.

В член 20 се определят санкциите, които трябва да бъдат наложени, ако не е постигнато съответствие.

В член 21 се въвеждат принципите за налагане на санкциите в подкрепа на горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор.

В член 22 се въвежда задължението корабите да имат валидно свидетелство за съответствие FuelEU.

В член 23 се определят общите принципи за проверки на корабите.

В член 24 се установява правото на преразглеждане на решенията, засягащи дружествата.

С член 25 се изисква посочването на компетентни органи, отговарящи за прилагането и изпълнението на настоящия регламент.

С член 26 се въвеждат условията за предоставяне на делегирани правомощия на Комисията съгласно настоящия регламент.

В член 27 се въвежда процедура на комитет за упражняване от страна на Комисията на правомощието да приема актове за изпълнение.

С член 28 от Комисията се изисква да докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на настоящия регламент най-малко веднъж на всеки пет години.

С член 29 се изменя Директива 2009/16/ЕО, за да се добави свидетелството за съответствие FuelEU в приложение IV към нея.

С член 30 се урежда влизането в сила и прилагането на регламента.

В приложение I се представят формулите и методиката за определяне на годишния интензитет на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба.

Приложение II съдържа списък на приетите стойности, които могат да се използват за определяне на емисионните фактори, използвани във формулата, описана в приложение I.

В приложение III е представен списък на технологиите с нулеви емисии, които могат да се използват като алтернатива на свързването към електрозахранващи уредби, намиращи се на брега, при престоя на корабите на котвена стоянка, както и специфични критерии за тяхното използване.

В приложение IV се определят минималните елементи на свидетелствата, които се издават от управителния орган на пристанището в случаите, когато поради основателни причини корабите не могат да използват електрозахранващи уредби, намиращи се на брега.

В приложение V се определят формулите за установяване на баланса на съответствието на кораба и санкцията в случай на неспазване.

2021/0210 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[17],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[18],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(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_2 от транспорта в ЕС и около 3 – 4% от всички емисии на CO_2 в Съюза се дължат на движението на кораби от и към пристанища в Европейското икономическо пространство. 400 милиона пътници се качват или слизат годишно в пристанищата на държавите членки, включително около 14 милиона на круизни кораби. Следователно морският транспорт е съществен елемент от транспортната система на Европа и играе решаваща роля за европейската икономика. Пазарът на морски транспорт е обект на силна конкуренция между икономическите субекти в Съюза и извън него, за което са необходими еднакви условия на конкуренция. Стабилността и просперитетът на пазара на морския транспорт и на икономическите субекти, осъществяващи дейност на този пазар, имат нужда от ясна и хармонизирана рамка на политиката, в която операторите в областта на морския транспорт, пристанищата и другите участници в сектора могат да работят, като се ползват от равни възможности. При възникване на нарушения на пазара съществува риск операторите на кораби или пристанищата да бъдат поставени в по-неблагоприятно положение в 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.

[17] ОВ С […], […] г., стр. […].
[18] ОВ С […], […] г., стр. […].

(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)[19], както и съобщението „Засилване на амбициите на Европа в областта на климата до 2030 г.“[20]. Това включва и целта за намаляване до 2030 г. на емисиите на парникови газове с най-малко 55 % в сравнение с нивата от 1990 г. Във връзка с това са необходими различни допълнителни инструменти на политиката, за да се мотивира използването на устойчиво произведени горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници, и да се въведат такива горива в сектора на морския транспорт. Разработването и внедряването на необходимите технологии трябва да се осъществи до 2030 г. като подготовка за много по-бързи промени след тази дата.

(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 пазара на морския транспорт в ЕС.

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

[19] COM(2020) 563 final
[20] COM(2020) 562 final

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

(5) Правилата, определени в настоящия регламент, следва да се прилагат по недискриминационен начин за всички кораби, независимо под какво знаме плават. От съображения за съгласуваност с правилата на Съюза и международните правила в областта на морския транспорт настоящият регламент не следва да се прилага по отношение на военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопреработващи кораби, или държавни кораби, използвани с нетърговска цел.

(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 чартьор на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което при поемането на тази отговорност се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването. Това определение се основава на определението за „дружество“ в член 3, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета[21] 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.

(7) С цел да се ограничи административната тежест, по-специално тази на по-малките оператори, настоящият регламент следва да не се прилага за дървени

[21] 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);

кораби с примитивна конструкция и кораби, които не се задвижват с механични средства, и е насочен към кораби с брутен тонаж над 5000. Въпреки че тези кораби представляват едва около 55 % от всички кораби, акостиращи в пристанища съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, те са отговорни за 90 % от емисиите на въглероден диоксид (CO_2)от морския сектор.

(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[22] и с тези на разпространението чрез Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета[23], съществува необходимост и от инструмент, който да създава все по-голямо равнище на търсене на морски горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници.

(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.

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

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

---

[22] 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).

[23] 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).

(12) Непреки промени в земеползването има, когато отглеждането на култури за биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса измества традиционното производство на култури за храни и фуражи. Това допълнително потребление може да увеличи натиска върху земята и може да доведе до разширяване на обработваемите земи, така че да се обхванат райони с високи въглеродни запаси като гори, влажни зони и торфища, което да доведе до допълнителни емисии на парникови газове и загуба на биоразнообразие. Изследванията показват, че мащабът на въздействието зависи от различни фактори, включително вида на суровините, използвани за производството на горива, равнището на допълнително търсене на суровини, предизвикано от използването на биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса, и степента, в която в световен мащаб са защитени районите с високи въглеродни запаси. Равнището на емисиите на парникови газове, причинени от непреки промени в земеползването, не може да бъде определено еднозначно с нивото на точност, изисквано за установяването на емисионните фактори, необходими за прилагането на настоящия регламент. Съществуват обаче доказателства, че всички горива, произведени от суровини, в различна степен причиняват непреки промени в земеползването. В допълнение към емисиите на парникови газове, свързани с непреки промени в земеползването, които могат да обезсмислят някои или всички намаления на емисиите на парникови газове от отделни биогорива, течни горива от биомаса или газообразни и твърди горива от биомаса, непреките промени в земеползването пораждат рискове за биологичното разнообразие. Рискът е особено сериозен във връзка с потенциално голямо разрастване на производството, обусловено от значително нарастване на търсенето. Съответно не следва да се насърчават горива на основата на хранителни и фуражни култури. С Директива (ЕС) 2018/2001 вече се ограничават тези биогорива, течни горива от биомаса и биомаса и се определя горна граница за приноса им за целите за намаляване на емисиите на парникови газове в сектора на автомобилния и железопътния транспорт, като се имат предвид по-ниските ползи за околната среда, по-ниските резултати по отношение на потенциала за намаляване на емисиите на парникови газове и по-общите опасения във връзка с устойчивостта.

(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.

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

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

(16) За да се осигури по-пълна картина на екологичните показатели на различните енергийни източници, характеристиките на горивата по отношение на парниковите газове следва да се оценяват въз основа на принципа „от сондажа до килватера“, като се взема предвид въздействието на производството, преноса, разпределението и използването на енергия на борда. Целта е да се стимулират технологиите и начините на производство на горива, които осигуряват по-ниски емисии на парникови газове и реални ползи в сравнение със съществуващите конвенционални горива.

(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.

(18) Необходим е всеобхватен подход по отношение на всички най-значими емисии на парникови газове (CO_2, CH_4 и N_2O), 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_2“.

(19) Използването на възобновяеми енергийни източници и алтернативно задвижване, като например вятърната и слънчевата енергия, значително намалява интензитета на емисиите на парникови газове за общото енергопотребление от корабите. Трудностите пред точното измерване и количественото определяне на тези енергийни източници (непостоянство на

потреблението на енергия, пряко прехвърляне за задвижване на кораба и т.н.) не следва да пречат на определянето на мястото им в общото потребление на енергия от корабите посредством приблизителни стойности на техния принос към енергийния баланс на кораба.

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

(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 обхванатa 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.

(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.

(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 спирания 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 енергия при извънредни ситуации.

(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.

(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.

(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.

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

(28) Проверките от акредитирани проверяващи органи следва да гарантират точността и пълнотата на мониторинга, докладването от страна на дружествата и спазването на настоящия регламент. За да се осигури безпристрастност, проверяващите органи следва да са независими и компетентни правни субекти,

акредитирани от национални органи по акредитация, създадени съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета[24].

(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.

(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.

(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.

(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 възнаграждава 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.

(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

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

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.

(34) Броят на несъответстващите влизания в пристанища следва да се определя от проверяващите органи в съответствие с пакет ясни и обективни критерии, като се взема предвид цялата съответна информация, включително времето на престой, количеството на всеки вид енергия и консумираната енергия, както и прилагането на условия за изключване, за всяко влизане в пристанище в Съюза. Тази информация следва да се предоставя от дружествата на проверяващите органи с цел определяне на съответствието.

(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.

(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.

(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.

(38) Осигуряването на изпълнението на задълженията, свързани с настоящия регламент, следва да се основава на съществуващи инструменти, а именно на въведените в съответствие с Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[25] и Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета[26].

[25] Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

[26] Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

Документът, потвърждаващ съответствието на кораба с изискванията на настоящия регламент, следва да бъде добавен към списъка на свидетелствата и документите, посочен в приложение IV към Директива 2009/16/ЕО.

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

(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, заложени 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.

(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[27]. 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.

[27] 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).

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

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

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Цели и задачи

С настоящия регламент се установяват единни правила, с които се налагат:

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

б) задължение за използване на брегово електрозахранване или технология с нулеви емисии в пристанищата под юрисдикцията на държава членка,

с цел да се увеличи последователното използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни 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.

Член 2

Приложно поле

Настоящият регламент се прилага за всички кораби с брутен тонаж над 5000 тона, независимо под какъв флаг плават, по отношение на:

а) енергията, използвана по време на престоя им в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка,

б) цялата енергия, използвана при плавания от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, и

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

Настоящият регламент не се прилага по отношение на военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопреработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства, или държавни кораби, използвани с нетърговска цел.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

а) „емисии на парникови газове“ означава изпускането на въглероден диоксид (CO_2), метан (CH_4) и азотни оксиди (N_2O) в атмосферата;

б) „биогорива“ означава биогорива, както са определени в член 2, точка 33) от Директива (ЕС) 2018/2001;

в) „биогаз“ означава биогаз, както е определен в член 2, точка 28) от Директива (ЕС) 2018/2001;

г) „рециклирани въглеродни горива“ означава рециклирани въглеродни горива съгласно определението в член 2, точка 35) от Директива (ЕС) 2018/2001.;

д) „възобновяеми горива от небиологичен произход“ означава възобновяеми горива от небиологичен произход съгласно определението в член 2, точка 36) от Директива (ЕС) 2018/2001;

е) „хранителни и фуражни култури“ означава хранителни и фуражни култури съгласно определението в член 2, точка 40) от Директива (ЕС) 2018/2001;

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_2), метан (CH_4), азотни оксиди (N_2O), серни оксиди (SO_x), азотни оксиди (NO_x) и прахови частици (PM);

з) „заместващи източници на енергия“ означава възобновяема вятърна или слънчева енергия, генерирана на борда на кораба, или електроенергия, подавана от електрозахранваща уредба, разположена на брега;

и) „пристанище на акостиране“ означава пристанище на акостиране съгласно определението в член 3, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 2015/757;

й) „плаване“ означава плаване съгласно определението в член 3, буква в) от Регламент (ЕС) № 2015/757;

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

л) „брутен тонаж“ (БТ) означава БТ съгласно определението в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) № 2015/757;

м) „кораб на котвена стоянка“ означава кораб на котвена стоянка съгласно определението в член 3, буква н) от Регламент (ЕС) № 2015/757;

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;

о) „интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба“ означава количеството на емисиите на парникови газове, изразено в грамове CO_2—еквивалент, установено въз основа на принципа „от сондажа до килватера“, за MJ енергия, използвана на борда;

п) „от сондажа до килватера“ означава метод за изчисляване на емисиите, при който се отчита въздействието на парниковите газове при производството, преноса, разпределението и използването на енергия на борда, включително при изгаряне;

р) „емисионен фактор“ означава осредненото количество емисии на парникови газове, отнесено към данните за дейността на даден пораждащ емисии поток, като се приема, че има пълно окисляване при горенето и пълно превръщане при всички останали химични реакции;

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

т) „проверяващ орган“ означава правен субект, извършващ дейности по проверка, който е акредитиран от национален орган по акредитация в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008, както и в съответствие с настоящия регламент;

у) „отчетен период“ означава отчетен период съгласно определението в член 3, буква м) от Регламент (ЕС) № 2015/757.

ф) „свидетелство за съответствие FuelEU“ означава специален сертификат за кораба, издаден на дружество от проверяващ орган, с който се потвърждава, че корабът съответства на настоящия регламент през конкретен отчетен период;

х) „пътнически кораб“ означава кораб, превозващ повече от 12 пътници, включително круизни кораби, високоскоростни пътнически кораби и кораби, съоръжени да превозват пътни или железопътни превозни средства, като ги товарят и разтоварват на колела;

ц) „контейнеровоз“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата;

ч) „неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище“ означава акостиране в пристанище, по време на което корабът не отговаря на изискванията на член 5, параграф 1 и не се прилага нито едно от изключенията, предвидени в член 5, параграф 3;

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

щ) „еквивалент на CO_2 “ означава мярка, използвана за изчисляване на емисиите на CO_2, CH_4 и N_2O въз основа на потенциала им за глобално затопляне, получена като се преобразуват количествата CH_4 и N_2O в еквивалентното им количество въглероден диоксид със същия потенциал за глобално затопляне;

аа) „баланс на съответствие“ означава мярката за превишаващото или недостатъчното съответствие на кораба с пределните стойности на средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, която се изчислява в съответствие с приложение V.

бб) „излишък на съответствие“ означава баланс на съответствие с положителна стойност;

вв) „недостиг на съответствие“ означава баланс на съответствие с отрицателна стойност;

гг) „общ баланс за съответствие на обединението“ означава сборът от балансите на съответствие на всички кораби, включени в обединението.

дд) „Управителен орган на пристанище“ означава публичен или частен орган съгласно определението в член 2, параграф 5 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета[28];

ГЛАВА II

ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЕНЕРГИЯТА, ИЗПОЛЗВАНА НА БОРДА НА КОРАБИТЕ

Член 4

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

1. Средният годишен интензитет на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба по време на докладвания период, не трябва да надвишава пределната стойност, посочена в параграф 2.

[28] Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2017 г. за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата (ОВ L 57, 3.3.2017 г., стр. 1).

2. Пределната стойност, посочена в параграф 1, се изчислява чрез намаляване на референтната стойност от [X грама CO_2еквивалент за MJ]* със следния процент:

– -2 % от 01 януари 2025 г.;

– -6 % от 01 януари 2030 г.;

– -13 % от 01 януари 2035 г.;

– -26 % от 01 януари 2040 г.;

– -59 % от 01 януари 2045 г.;

– -75 % от 01 януари 2050 г.

[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 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.]*

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.

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.

Член 5

Допълнителни изисквания за нулеви емисии на енергията, използвана при престоя на котвена стоянка

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.

2. Параграф 1 се прилага за:

а) контейнеровози;

б) пътнически кораби.

3. Параграф 1 не се прилага за кораби:

а) чийто престой на котвена стоянка е по-кратък от два часа, изчислени въз основа на часовете на заминаване и пристигане, в съответствие с мониторинга, предвиден в член 14;

б) които използват технологии с нулеви емисии, както е посочено в приложение III;

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

г) които не могат да се свържат към електрозахранваща уредба, разположена на брега поради липса на точки за свързване в пристанището;

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;

е) при които за ограничен период от време се налага да се използва генерирането на енергия на борда, при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба, околната среда или по други причини, свързани с непреодолима сила.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение III с цел включване на позоваванията 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.

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.

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).

7. Посочените в параграф 3, буква е) извънредни ситуации, водещи до необходимостта от използване на бордовите генератори, се документират и докладват от кораба на управителния орган на пристанището.

ГЛАВА III

ОБЩИ ПРИНЦИПИ И СЕРТИФИЦИРАНЕ

Член 6

Общи принципи за мониторинг и докладване

1. В съответствие с членове 7 — 9 дружествата извършват мониторинг и докладват за всеки от своите кораби във връзка със съответните параметри по време на даден отчетен период. Те извършват мониторинга и докладването по отношение на всички пристанища под юрисдикцията на държава членка, както и за всички плавания до или от пристанище под юрисдикцията на държава членка.

2. Мониторингът и докладването са цялостни и включват енергията, използвана от корабите на борда, докато корабите са в морето, както и когато са на котвена стоянка. Дружествата прилагат подходящи мерки за предотвратяване на всякакви пропуски в данните за отчетния период.

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

4. Дружествата получават, записват, събират, анализират и документират данните от мониторинга, включително допускания, позоваванията, 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.

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.

Член 7

Мониторингов план

1. До 31 август 2024 г. дружествата представят на проверяващите органи мониторингов план за всеки от своите кораби, като посочват метод, избран от посочените в приложение I методи, за целите на мониторинга и докладването на количеството, вида и емисионния фактор на енергията, използвана на борда на корабите, както и на друга съответна информация.

2. За корабите, които попадат в обхвата на настоящия регламент за пръв път след 31 август 2024 г., дружествата представят на проверяващия орган мониторингов план без неоправдано забавяне и не по-късно от два месеца след първото акостиране на кораб на дружеството в пристанище под юрисдикцията на държава членка.

3. Мониторинговият план се състои от пълна и прозрачно съставена документация, като съдържа най-малко следните елементи:

   а) идентификационни данни и тип на кораба, включително името на кораба, неговия идентификационен номер в ММО, неговото пристанище на регистрация или пристанище на домуване, както и името на корабособственика;

   б) наименованието на дружеството и данни за адрес, телефон и адрес на електронна поща на лице за контакт;

   в) описание на инсталираните на борда уредби за преобразуване на енергията и съответната мощност, изразена в мегавати (MW);

   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 IEC/IEEE 8005—1 (високо напрежение) и IEC/IEEE 80005—3 (ниско напрежение), или е оборудван със заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии, както е посочено в приложение III;

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;

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;

ж) емисионните фактори „от сондажа до килватера“, посочени в приложение II;

з) описание на процедурите, използвани за мониторинг на пълнотата на списъка на плаванията;

и) описание на процедурите, използвани за определяне на данните за дейността за всяко пътуване, включително процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на времето, прекарано в морето между пристанището на заминаване и пристанището на пристигане, и времето, прекарано на котвена стоянка;

й) описание на процедурите, системите и отговорностите, използвани за актуализиране на данните, съдържащи се в мониторинговия план през отчетния период;

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

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

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

Член 8

Изменения на мониторинговия план

1. Дружествата проверяват редовно и най-малко веднъж годишно дали мониторинговият план на кораба отразява характера и функционирането на кораба и дали има данни, които могат да бъдат подобрени.

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

а) когато е настъпила смяна на дружеството;

б) когато се използват нови системи за преобразуване на енергия, нови видове енергия, включително заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии, както е посочено в приложение III;

в) когато промяна в наличните данни, дължаща се на използването на нови видове измервателно оборудване, нови методи за снемането на данни или

методи за анализ или други причини, може да засегне точността на определянето на събираните данни;

г) установено е, че данните, получени от прилагания метод за мониторинг, са неточни;

д) ако бъде установено, че някоя част от мониторинговия план не е в съответствие с изискванията по настоящия регламент и проверяващият орган изисква от дружеството да го преразгледа.

3. Дружествата уведомяват проверяващите органи без неоправдано забавяне за всякакви предложения за изменения в мониторинговия план.

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.

Член 9

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

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

а) емисионните фактори на парниковите газове за биогоривата и биогаза, които отговарят на критериите за устойчивост и за намаление на емисиите на парникови газове, посочени в член 29 от Директива (ЕС) 2018/2001, се определят в съответствие с методиките, посочени в същата директива;

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;

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

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.

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.

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.

ГЛАВА IV

ПРОВЕРКА И АКРЕДИТИРАНЕ

Член 10

Дейности по проверката

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.

2. Проверяващият орган оценява съответствието на докладваната информация с изискванията, определени в членове 6—9 и приложения I, II и III, преди да извърши действията, посочени в член 15, параграф 2.

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.

Член 11

Общи задължения и принципи за проверяващите органи

1. Проверяващият орган е независим от дружеството или корабния оператор и изпълнява изискваните по настоящия регламент дейности в обществен интерес. За тази цел нито проверяващият орган, нито някоя част от същия правен субект не трябва да е дружество или корабен оператор, или собственик на дружество, нито да принадлежи на някой от посочените, като проверяващият орган не трябва да има отношения със съответното дружество, които биха могли да повлияят на неговата независимост и безпристрастност.

2. Проверяващият орган оценява надеждността, достоверността и точността на данните и информацията относно количеството, вида и емисионния фактор на енергията, използвана на борда на корабите, по-специално:

   а) разпределянето на потреблението на гориво и използването на заместващи източници на енергия за плаванията;

б) докладваните данни за консумираните количества гориво и съответните измервания и изчисления;

в) избора и прилагането на емисионни фактори;

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

3. Оценката, посочена в параграф 2, се основава на следните съображения:

а) докладваните данни съответстват на прогнозни данни, основани на данни от проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите;

б) в докладваните данни няма несъответствия, по-специално при сравняване на общото годишно количество закупено гориво от всеки кораб и агрегираните количества консумирано гориво по време на плаванията;

в) събирането на данните трябва да е проведено съгласно приложимите правила; както и

г) съответните корабни записи са пълни и последователни.

Член 12

Процедури за проверка

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

2. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с различните изчислителни стъпки, като преглежда всички използвани източници на данни и методики, използвани от дружеството.

3. Проверяващият орган взема предвид евентуалните ефективни методи за контрол на риска, прилагани от засегнатото дружество за намаляване на степента на неопределеност, свързана с използваните методи за мониторинг.

4. Засегнатото дружество предоставя на проверяващия орган всякаква допълнителна информация, която му дава възможност да извършва процедурите по проверка. По време на процеса на проверка проверяващият орган може да извършва проверки, за да определи надеждността на докладваните данни и информация.

Член 13

Акредитиране на проверяващите органи

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

2. В случаите, за които в настоящия регламент няма конкретни разпоредби за акредитирането на проверяващите органи, се прилагат съответните разпоредби от Регламент (ЕО) № 765/2008.

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.

ГЛАВА V

ЗАПИСВАНЕ, ПРОВЕРКА, ДОКЛАДВАНЕ И ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

Член 14

Мониторинг и записване

1. Въз основа на мониторинговия план, посочен в член 7, и след оценката му от проверяващия орган, дружествата записват за всеки кораб, който пристига в пристанище или отплава от пристанище под юрисдикцията на държава членка, и за всяко пътуване към или от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, следната информация:

   а) пристанище на отплаване и пристанище на пристигане, включително дата и час на отплаването и пристигането, както и времето, прекарано на корабна стоянка;

   б) за всеки кораб, за който се прилага изискването на член 5, параграф 1, свързването към уредба за електрозахранване, разположена на брега, и използването на такава уредба, или наличието на някое от изключенията, изброени в член 5, параграф 3;

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

   г) емисионните фактори „от сондажа до килватера“ за всеки вид гориво, консумирано на котвена стоянка и в морето, разбити по емисии „от източника до резервоара“, „от резервоара до килватера“ и неорганизираните емисии, като се обхващат значимите парникови газове;

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

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.

3. До 30 март всяка година дружествата предоставят на проверяващия орган информацията, посочена в параграф 1.

Член 15

Проверка и изчисляване

1. След проверката, предвидена в членове 10—12, проверяващият орган оценява качеството, пълнотата и точността на информацията, предоставена от дружеството в съответствие с член 14, параграф 3.

2. Въз основа на информацията, проверена съгласно параграф 1, проверяващият орган:

   а) изчислява, като използва метода, посочен в приложение I, средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на съответния кораб;

   б) изчислява, като използва формулата, посочена в приложение V, баланса на съответствието на кораба;

   в) изчислява броя на неотговарящи на изискванията акостирания в пристанища през предходния отчетен период, включително времето, прекарано на котвена стоянка за всяко неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище.

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

3. Проверяващият орган съобщава на дружеството информацията, посочена в параграф 2.

Член 16

База данни за съответствие и докладване

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.

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

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.

Член 17

Натрупване и вземане назаем на излишъка на съответствие между отчетните периоди

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

неговия проверяващ орган. След издаването на свидетелството за съответствие FuelEU дружеството вече не може да прехвърля излишъка на съответствие.

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:

   а) за количеството, надвишаващо с повече от 2 % пределната стойност, посочена в член 4, параграф 2, умножена по консумацията на енергия на кораба, изчислена в съответствие с приложение I;

   б) за два последователни отчетни периода.

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.

Член 18

Обединяване на съответствието

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

2. До 30 март на годината, следваща отчетния период, дружеството уведомява проверяващия орган за намерението си да включи баланса на съответствието на кораба в обединение за непосредствено предхождащия отчетен период. В случаите, когато корабите, участващи в обединението, се контролират от две или повече дружества, дружествата уведомяват съвместно проверяващия орган.

3. До 30 април на годината, следваща отчетния период, обединението се записва от проверяващия орган в базата данни за съответствието. Съставът на обединението не се променя след тази дата.

4. В случай на обединяване на съответствие съгласно параграф 1 от настоящия член и за целите на член 15, параграф 2, буква б), дружеството може да реши как да разпредели общия баланс за съответствие на обединението за всеки отделен кораб, при условие че се спазва общият баланс за съответствие на обединението. В случай че корабите, участващи в обединението, се контролират от две или повече дружества, общият баланс за съответствие на обединението се разпределя в съответствие с метода, посочен в съвместното уведомление.

5. Ако средният баланс за съответствие на обединението води до излишък на съответствие на изискванията за отделен кораб, се прилага член 17, параграф 1.

6. Член 17, параграф 2 не се прилага за кораб, участващ в обединението.

7. След издаването на свидетелството за съответствие FuelEU дружеството вече не може да обединява баланса за съответствие.

Член 19

Свидетелство за съответствие FuelEU

1. До 30 юни на годината, следваща отчетния период, проверяващият орган издава свидетелство за съответствие FuelEU за съответния кораб, при условие че след евентуалното прилагане на членове 17 и 18 корабът няма недостиг на съответствие и няма неотговарящи на изискванията акостирания в пристанища.

2. Свидетелството за съответствие FuelEU съдържа следната информация:

   а) идентификационни данни на кораба (име, идентификационен номер в ММО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);

   б) наименование, адрес и основно място на дейност на корабособственика;

   в) идентификационни данни на проверяващия орган;

   г) дата на издаване на свидетелството, неговият срок на валидност и отчетния период, за който се отнася.

3. Свидетелството за съответствие FuelEU е валидно за срок от 18 месеца след края на отчетния период.

4. Проверяващият орган незабавно информира Комисията и органа на държавата на знамето за издаването на всяко свидетелство за съответствие FuelEU .

5. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на образци на свидетелството за съответствие FuelEU, включително електронни образци. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 27, параграф 2.

Член 20

Санкции

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.

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.

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.

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.

Член 21

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

1. Средствата от санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2, се разпределят в подкрепа на общи проекти, насочени към бързото внедряване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор. Проектите, финансирани от средствата, събрани от санкциите, стимулират производството на по-големи количества горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници за морския сектор, улесняват изграждането на подходящи съоръжения за бункероване или на щепсели за електрическа връзка в пристанищата и подпомагат разработването, изпитването и внедряването на най-иновативните европейски технологии във флотите с цел постигане на значително намаляване на емисиите.

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.

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.

Член 22

Задължение за наличие на борда на валидно свидетелство за съответствие FuelEU

1. Корабите, акостиращи в пристанище под юрисдикцията на държава членка, носят на борда валидно свидетелство за съответствие FuelEU.

2. Свидетелството за съответствие FuelEU, издадено на съответния кораб в съответствие с член 19, представлява доказателство за съответствие с настоящия регламент.

Член 23

Правоприлагане

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.

2. Всяка държава членка гарантира, че всяка проверка на кораб в пристанище под нейна юрисдикция, извършена в съответствие с Директива 2009/16/ЕО, включва проверка дали на борда има валидно свидетелство за съответствие FuelEU.

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

4. Спазването на тези задължения трябва да е потвърдено чрез уведомлението за валидно свидетелство за съответствие FuelEU, изпратено до компетентния национален орган, който е издал заповедта за експулсиране. Настоящият параграф не засяга действието на международните морски правила, приложими в случай на кораби в бедствено положение.

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.

Член 24

Право на преразглеждане

1. Дружествата имат право да подадат заявление за преглед на изчисленията и измерванията, изпратени им от проверяващия орган съгласно настоящия регламент, включително по отношение на отказа за издаване на свидетелство за съответствие FuelEU съгласно член 19, параграф 1.

2. Заявлението за преглед се подава до компетентния орган на държавата членка, в която проверяващият орган е бил акредитиран, в срок от един месец от уведомлението за резултата от изчислението или измерването. Решението на компетентния орган подлежи на съдебен контрол.

3. Решенията, взети съгласно настоящия регламент от управителния орган на пристанището, подлежат на съдебен контрол.

Член 25

Компетентни органи

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.

ГЛАВА VI

ДЕЛЕГИРАНИ И ИЗПЪЛНИТЕЛНИ ПРАВОМОЩИЯ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 26

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

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].

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.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

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

Член 27

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно

Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета[29]. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Ако становището на комитета трябва да бъде получено чрез писмена процедура, тази процедура се прекратява без резултат, когато в рамките на срока за предоставяне на становище председателят на комитета реши да я прекрати.

3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 28

Доклад и преразглеждане

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:

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

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

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

Член 29

Изменения на Директива 2009/16/ЕО

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

Член 30

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*. Той се прилага от 1 януари 2025 г.

[29] Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 5 ноември 2002 г. за създаване на Комитет по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК) и за изменение на регламентите относно безопасността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяването от кораби (ОВ L 324, 29.11.2002 г., стр. 1).

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*