Сряда, 19 октомври 2022 г.

P9_TA(2022)0367

Устойчиви горива в морския транспорт (Инициатива FuelEU — сектор „Морско пространство“) ***I

Изменения, приети от Европейския парламент на 19 октомври 2022 г. към предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD)) ([1])

(Обикновена законодателна процедура — първо четене)

(2023/C 149/13)

Изменение 1

Предложение за регламент

Съображение 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(1) Морският транспорт представлява около 75 % от външната търговия на ЕС и 31 % от обема на вътрешната търговия на ЕС. ***Същевременно около 11 % от емисиите на CO2 от транспорта в ЕС и около 3 — 4 % от всички емисии на CO2 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.	(1) Морският транспорт представлява около 75 % от външната търговия на ЕС и 31 % от обема на вътрешната търговия на ЕС. 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 ***в световен мащаб***. 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, ***до нарастване на броя на работните места*** и до ограничаване на ***свързаността*** на гражданите и предприятията.

([1]) Въпросът е върнат за междуинституционални преговори в компетентната комисия съгласно член 59, параграф 4, четвърта алинея от Правилника за дейността (A9-0233/2022).

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 2

Предложение за регламент

Съображение 1а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(1а) В морския сектор са заети 2 милиона европейци, а приносът му към икономиката е 149 милиарда евро. За всеки един милион евро, който секторът на корабоплаването генерира, се генерират още 1,8 милиона евро в други части на икономиката на ЕС ([1а]).
	([1а]) Доклад на Асоциацията на корабособствениците от Европейската общност: „The Economic Value of the EU Shipping Industry“ („Икономическата стойност на сектора на корабоплаването в ЕС“), 2020 г.

Изменение 3

Предложение за регламент

Съображение 1 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(1б) Морският транспорт е най-екологосъобразният вид транспорт със значително по-ниски емисии на парникови газове на тон превозени стоки в сравнение с другите видове транспорт ([1а]). Същевременно около 11 % от емисиите на CO_2 от транспорта в ЕС и 3 — 4 % от всички емисии на CO_2 в ЕС се дължат на движението на кораби от и към пристанища в Европейското икономическо пространство. Емисиите на CO_2 от морския транспорт се очаква да нараснат, освен ако се предприемат допълнителни действия. Всички сектори на икономиката трябва да допринасят за бързото намаляване на емисиите на парникови газове с цел постигане на нулеви нетни емисии на парникови газове най-късно до 2050 г., както е заложено в Регламент (ЕС) 2021/1119. Поради това е от съществено значение Съюзът да предначертае амбициозен път за бързия екологичен преход на морския сектор, с което също ще се допринесе за запазването и допълнителното насърчаване на неговите водещи позиции в световен мащаб в областта на зелените технологии, услуги и решения и допълнително ще се стимулира създаването на работни места в свързаните с този сектор вериги за създаване на стойност, като същевременно се запази конкурентоспособността.
	([1а]) Проучване на Европейската агенция за околна среда, 2020 г., https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 4

Предложение за регламент

Съображение 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(2) За да се засили ангажиментът на Съюза в областта на климата съгласно Парижкото споразумение и да се определят стъпките, които трябва да бъдат предприети за постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г., както и за да се превърне политическият ангажимент в правно задължение, Комисията прие предложението (измененото предложение) за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамка за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата) ([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.	(2) За да се засили ангажиментът на Съюза в областта на климата съгласно Парижкото споразумение и да се определят стъпките, които трябва да бъдат предприети за постигане на неутралност по отношение на климата ***най-късно*** до 2050 г., както и за да се превърне политическият ангажимент в правно задължение, Комисията прие предложението (измененото предложение) за регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамка за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата) ([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 насърчаване и ускоряване на производството в голям мащаб и*** използването на устойчиво произведени горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници***, включително*** в сектора на морския транспорт***, като същевременно се спазва принципът на технологична неутралност***. Разработването и внедряването на необходимите технологии ***следва да бъде подпомогнато възможно най-скоро и трябва да е в ход*** до 2030 г. като подготовка за много по-бързи промени след тази дата. ***От съществено значение е също да се насърчават иновациите и да се оказва подкрепа за научните изследвания в областта на нововъзникващите и бъдещите иновации, като например нововъзникващи алтернативни горива, екопроектиране, материали на биологична основа и задвижване чрез или с помощта на вятърна енергия.***

([19]) COM(2020)0563.
([20]) COM(2020)0562.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 5

Предложение за регламент

Съображение 2 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(2а) ВПГ вероятно ще играе преходна роля в морския транспорт, създавайки условията за постепенен преход към алтернативи с нулеви емисии, особено там, където понастоящем не съществува икономически жизнеспособна технология за задвижване с нулеви емисии. В съобщението относно стратегията за интелигентна и устойчива мобилност се посочва, че към 2030 г. морските кораби с нулеви емисии ще бъдат готови за пускане на пазара. Преобразуването на флота следва да се извършва постепенно поради дългия жизнен цикъл на корабите. Трябва да се засили декарбонизацията при транспортните горива като ВПГ, например чрез смесване с втечнен биометан или възобновяеми и нисковъглеродни синтетични газови горива на основата на електроенергия (газ на основата на електроенергия, е-газ).

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 6

Предложение за регламент

Съображение 3

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(3) В контекста на прехода на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници и заместващи източници на енергия е от съществено значение да се гарантира правилното функциониране на пазара на морския транспорт на ЕС и лоялната конкуренция по отношение на корабните горива, на които се пада значителен дял от разходите на операторите на кораби – ***обикновено между 35 % и 53 % от цените на морските товарни превози. Следователно мерките на политиката трябва да бъдат икономически ефективни и да имат за цел да осигуряват възможно най-голяма степен на декарбонизация при възможно най-ниски разходи***. Разликите в изискванията към горивата между държавите — членки на Съюза, могат значително да повлияят на икономическите показатели на корабните оператори и да окажат отрицателно въздействие върху конкуренцията на пазара. Поради международния характер на корабоплаването корабните оператори могат лесно да зареждат гориво в трети държави и да превозват големи количества гориво***, което също би могло да допринесе за риска от загуба на конкурентоспособност на пристанищата на Съюза спрямо пристанищата извън Съюза***. Това може да доведе до изместване на въглеродни емисии и ***изместване на стопанска дейност и до*** 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 ***и горива*** с ниски въглеродни емисии на пазара на корабни горива се осъществява при условията на лоялна конкуренция на пазара на морския транспорт в ЕС***, което ще предостави възможност на корабните оператори да изберат вариант с по-ниски разходи за напаляване на емисиите. Наличието на такъв вариант е от основно значение, за да се гарантират конкурентоспособността на сектора на корабоплаването в Европа и значимостта на логистичните маршрути, свързващи европейските пристанища с търговията в световен мащаб.***

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 7

Предложение за регламент

Съображение 3 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(3а) Морският сектор се характеризира с ожесточена международна конкуренция. Между държавите на знамето има големи разлики по отношение на регулаторната тежест и това води до по-широко разпространение на нежеланите практики, например смяна на знамето на корабите. Предвид присъщия на сектора глобален характер е важно да се прилага неутрален по отношение на знамето подход и да се осигури благоприятна регулаторна среда, която е предварително условие за привличане на нови инвестиции и запазване на конкурентоспособността на европейските пристанища, корабособственици и корабни оператори.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 8

Предложение за регламент

Съображение 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(4) За да се осигури въздействие върху всички дейности в сектора на морския транспорт, е целесъобразно настоящият регламент да се прилага за част от плаванията между пристанище под юрисдикцията на държава членка и пристанище под юрисдикцията на трета държава. Следователно настоящият регламент следва да се прилага за половината от енергията, използвана от кораб, който извършва плавания и пристига в пристанище под юрисдикцията на държава членка от пристанище извън юрисдикцията на държава членка, за половината от енергията, използвана от кораб, който извършва плавания от пристанище под юрисдикцията на държава членка и пристига в пристанище извън юрисдикцията на държава членка, за цялата енергия, използвана от кораб, който извършва плавания и пристига в пристанище под юрисдикцията на държава членка от пристанище под юрисдикцията държава членка, и за енергията, използвана от кораб на котвена стоянка в пристанище, което се намира под юрисдикцията на държава членка. Обхващането по такъв начин на част от енергията, използвана от даден кораб при плавания между трети държави и Съюза в посока към и от Съюза, гарантира ефективността на настоящия регламент, включително чрез увеличаване на положителното въздействие на тази рамка върху околната среда. ***Едновременно с това*** тази рамка ограничава риска от неправомерно влизане в пристанища и риска от делокализация на дейностите по трансбордиране извън Съюза. С цел да се осигури безпроблемното функциониране на морския транспорт, да се гарантират еднакви условия на конкуренция между операторите в областта на морския транспорт и между пристанищата и да се избегнат нарушения на вътрешния пазар, всички пътувания, пристигащи или заминаващи от пристанища под юрисдикцията на държавите членки, както и престоят на кораби в тези пристанища, следва да бъдат обхванати от единни правила, съдържащи се в настоящия регламент.	(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 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 ***на*** 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. Тази рамка ***следва да*** 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. ***Комисията следва да създаде схема за мониторинг, с която да оценява конкретно изместването на въглеродни емисии и изместването на стопанска дейност, както и потенциалните практики за заобикаляне на правилата, и да изготви списък с потенциалните стопански дейности, които не попадат в обхвата на значителните стопански дейности, извършвани при акостирания в пристанища в съседни на ЕС държави. По този начин, ако се докладва за изместване на въглеродни емисии и за изместване на стопанска дейност, както и за практики за заобикаляне на правилата, Комисията следва да предложи мерки за справяне с тези проблеми.***

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 9

Предложение за регламент

Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(4а) Като се има предвид, че настоящият регламент ще наложи на сектора допълнителни разходи за привеждане в съответствие, трябва да се предприемат компенсационни действия, за да се предотврати увеличаването на общото равнище на регулаторната тежест. Ето защо преди прилагането на настоящия регламент Комисията следва да представи предложения за компенсиране на въведените с него регулаторни тежести чрез изменянето или отпадането на разпоредби в други законодателни актове на Съюза, които пораждат регулаторна тежест в морския сектор.

Изменение 10

Предложение за регламент

Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(4б) За да се гарантира необходимата степен на правна и инвестиционна сигурност, настоящият регламент следва да бъде приведен в тясно съответствие и да бъде съгласуван с Регламент XXXX-XXX (Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива), Директива 2003/87/ЕО (СТЕ на ЕС), Директива XXXX-XXX (Директива за енергията от възобновяеми източници) и Директива 2003/96/ЕО (Директива за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията). Това привеждане в съответствие следва да доведе до съгласувана законодателна рамка за сектора на корабоплаването, която да допринася за значително увеличаване на производството на устойчиви алтернативни горива, да гарантира разгръщането на необходимата инфраструктура и да стимулира използването на тези горива във все по-голям дял от плавателните съдове. За да се осигури цялостна съгласуваност с целите на Съюза в областта на климата, конкурентоспособността и „устойчивия икономически растеж“, всеобхватните, колбинираните и кумулативните климатични и икономически въздействия на тези законодателни актове следва да бъдат оценявани цялостно и непрекъснато.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 11

Предложение за регламент

Съображение 4 в (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(4в) Задължението на пристанищата да осигурят електрозахранваща уредба, разположена на брега, следва да бъде допълнено със съответното задължение корабите да се свързват към инфраструктурата за зареждане, проектирана за предоставянето на това електрозахранване, докато корабите са на котвена стоянка, за да се гарантира ефективността на тази инфраструктура и да се избегнат рисковете от блокирани активи. Освен това следва да се положат усилия за намаляване на разходите, свързани със зареждането от инфраструктура, разположена на брега, чрез постоянно освобождаване от данъчно облагане на електроенергията, подавана на корабите в пристанищата, чрез изменения на Директива XXXX-XXXX (Директива за данъчното облагане на енергийните продукти и електроенергията).

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 12

Предложение за регламент

Съображение 5 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(5а) Предвид увеличените разходи за експлоатация на корабите, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, следва да се противодейства на риска от поведение, целящо заобикаляне на правилата, и заобикаляне на разпоредбите на настоящия регламент, по-специално по отношение на сегмента от търговията, включващ линейното корабоплаване за контейнерни превози. Акостирането в пристанища в близост до Съюза с цел ограничаване на разходите за спазване на настоящия регламент не само би намалило очакваните ползи за околната среда и би подкопало значително постигането на целите, преследвани с настоящия регламент, но би могло да доведе и до допълнителни емисии поради по-голямото разстояние, изминавано с цел избягване на прилагането на настоящия регламент. Поради това е целесъобразно някои акостирания в пристанища извън Съюза да се изключат от понятието „пристанище на акостиране“. Обект на това изключване следва да бъдат пристанищата в близост до Съюза, в които рискът от заобикаляне на правилата е най-голям. Ограничението от 300 морски мили представлява пропорционална мярка в отговор на този риск, като балансира допълнителната тежест и риска от заобикаляне на правилата. Освен това изключването от понятието „пристанище на акостиране“ следва да има за предмет само контейнеровози и пристанища, чиято основна дейност е трансбордирането на контейнери. За такива превози рискът от отклонение се състои също така в смяна на пристанищния възел с пристанища извън Съюза, което утежнява последиците от заобикалянето на правилата. Поради тази причина и при липсата на задължителна схема на ММО за използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива за международните плавания на световно равнище с подобно ниво на амбиция като изискванията, определени в настоящия регламент, спирането на контейнеровози в съседно пристанище за трансбордиране на контейнери не следва да се счита за спиране в пристанища на акостиране по смисъла на настоящия регламент. За да се гарантира, че мярката е пропорционална на преследваните цели и води до равно третиране, следва да се вземат предвид мерките в трети държави, които имат въздействие, равностойно на въздействието на настоящия регламент.

Изменение 13

Предложение за регламент

Съображение 5 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(5б) С цел да се вземат предвид специфичното положение на островните региони, подчертано в член 174 от Договора, и необходимостта от запазване на свързаността на островите и периферните региони с централните региони на Съюза, следва да се разрешат временни дерогации за плаванията, извършвани от пътнически кораби, различни от пътническите круизни кораби, между пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка и пристанище на акостиране под юрисдикцията на същата държава членка, разположено на остров с по-малко от 100 000 постоянно пребиваващи лица.

Изменение 14

Предложение за регламент

Съображение 5 в (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(5в) Като се вземат предвид специфичните характеристики на най-отдалечените региони на Съюза, по-специално тяхната отдалеченост и изолираност, както и ограниченията, на които те са подложени, следва да се обърне специално внимание на запазването на тяхната достъпност и ефективността на тяхната свързаност чрез морски транспорт. Съответно само половината от енергията, използвана при плаванията от или до пристанище на акостиране, разположено в най-отдалечен регион, следва да бъде включена в приложното поле на настоящия регламент. Поради същата причина следва да се допускат временни дерогации за плаванията между различни пристанища на акостиране, разположени в най-отдалечени региони, и за енергията, използвана по време на престоя на кораби, извършващи такива плавания, в пристанището на акостиране в съответните най-отдалечени региони.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 15

Предложение за регламент

Съображение 5 г (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(5г) За да се осигурят еднакви условия на конкуренция за корабите, включително корабите, конструирани да плават в покрити с лед води по пътя или към, от или между пристанища на държави членки, специфичната информация, свързана с ледовия клас на кораба и с плаването му в заледени води, следва да бъде взета предвид при изчисляването на намаленията на емисиите на парникови газове за всеки отделен кораб, както и в данните, изготвяни въз основа на наблюдението и докладването съгласно Регламент (ЕС) 2015/757.

Изменение 16

Предложение за регламент

Съображение 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(6) Лицето или организацията, отговарящи за спазването на настоящия регламент, следва да бъде корабоплавателното дружество, определено като корабособственик или друга организация или лице, като например управител или 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 ([21]) и на Съвета 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.	*(Не се отнася до българския текст.)*

([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).

Изменение 17

Предложение за регламент

Съображение 7

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(7) С цел да се ограничи административната тежест, по-специално тази на по-малките оператори, настоящият регламент следва да не се прилага за дървени кораби с примитивна конструкция и ***кораби, които не се задвижват с механични средства, и*** е насочен към кораби с брутен тонаж над 5 000. Въпреки че тези кораби представляват едва около 55 % от всички кораби, акостиращи в пристанища съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, те са отговорни за 90 % от емисиите на въглероден диоксид (CO2)от морския сектор.	(7) С цел да се ограничи административната тежест, по-специално тази на по-малките оператори, настоящият регламент следва да не се прилага за дървени кораби с примитивна конструкция и ***да*** е насочен към кораби с брутен тонаж над 5 000. Въпреки че тези кораби представляват едва около 55 % от всички кораби, акостиращи в пристанища съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, те са отговорни за 90 % от емисиите на въглероден диоксид (CO_2) от морския сектор.

Изменение 18

Предложение за регламент

Съображение 7 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(7а) За да се гарантира ефективността на настоящия регламент в по-дългосрочен план, Комисията следва да наблюдава неговото функциониране, извършвайки оценки на въздействието по отношение на прага за брутен тонаж и видовете кораби, обхванати от настоящия регламент. Комисията следва по-специално да реши дали са налице съществени причини за включване на по-малки кораби и допълнителни видове кораби в обхвата на настоящия регламент. Комисията следва по-специално да вземе предвид съображения като наличието на относими данни, потенциалното намаляване на емисиите на парникови газове и ефективността на разширяването на обхвата по отношение на въздействието върху климата, тежест на административната тежест, както и произтичащите финансови и социални последици.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 19

Предложение за регламент

Съображение 9

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(9) Въпреки че инструменти като ценообразуването на въглеродните емисии или целите за въглеродната интензивност на дейността насърчават подобрения в енергийната ефективност, те не са подходящи за постигане на значителен преход към горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в краткосрочен и средносрочен план. Поради това е необходим специфичен регулаторен подход, насочен към внедряването на корабни горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници и заместващи източници на енергия, като например вятърна енергия или електроенергия.	(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. ***Този подход следва да се прилага по целеви, технологично неутрален и икономически ефективен начин.***

Изменение 20

Предложение за регламент

Съображение 10

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(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***, съгласно целите на Парижкото споразумение,*** следва да се определят ***амбициозни*** 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.

Изменение 21

Предложение за регламент

Съображение 10 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(10а) Следва да бъде създаден специален Фонд за океаните с цел насочване на приходите, получени от продажбата на морски квоти чрез търг в рамките на СТЕ, обратно към морския сектор. Средствата, предоставяни по линия на Фонда за океаните, следва да се използват за подпомагане на проекти и инвестиции, свързани с подобряване на енергийната ефективност на корабите и пристанищата, с иновативни технологии и инфраструктура за декарбонизация на морския транспорт, с производството и внедряването на устойчиви алтернативни горива и с разработването на технологии за задвижване с нулеви емисии.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 22

Предложение за регламент

Съображение 11

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(11) Следва да се насърчава разработването и внедряването на горива ***и технологии за задвижване*** 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.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 23

Предложение за регламент

Съображение 11 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(11а) За да се насърчи ранното развитие и внедряване на пазара на най-устойчивите и иновативни технологии за горива с потенциал за растеж с оглед на покриването на бъдещите нужди, е необходимо да се въведе специален стимул за възобновяемите горива от небиологичен произход (RFNBO). Тази група горива има голям потенциал за въвеждане на енергията от възобновяеми източници в горивния микс, използван от морските кораби. С оглед на значително по-високите производствени разходи за възобновяемите горива от небиологичен произход в краткосрочен и средносрочен план е важно да се гарантира степен на търсене, която подкрепя инвестициите в тази група горива. С настоящия регламент се въвежда комбинация от мерки, за да се осигури подкрепа за навлизането на устойчивите възобновяеми горива от небиологичен произход. Те включват а) коефициент за умножение до 2035 г. за възнаграждаване на дружествата, които решават да изберат тези горива въпреки относително високата им цена, и б) фиксиран минимален дял на възобновяемите горива от небиологичен произход в енергийния микс на горивата от 2030 г. нататък. За да се улесни спазването на минималния дял на възобновяемите горива от небиологичен произход, следва да се прилагат мерки за гъвкавост съгласно членове 17 и 18 от настоящия регламент. Дружествата могат посредством договорни споразумения да търсят отговорност от доставчиците на горива за разходите за привеждане в съответствие съгласно настоящия регламент, ако възобновяемите горива от небиологичен произход не са доставени в съответствие с договорените условия.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 24

Предложение за регламент

Съображение 13

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(13) В морския сектор обаче този подход ***обаче*** трябва да бъде по-строг. В морският сектор понастоящем има 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.	(13) В морския сектор обаче този подход 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 ***понастоящем*** 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 ***поради*** допълнителните емисии на парникови газове и загубата на биологично разнообразие, причинени от всички видове горива на основата на фуражни и хранителни култури, се смята, че тези горива имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния ***начин*** на производство на гориво.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 25

Предложение за регламент

Съображение 14

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(14) Дългите срокове, свързани с разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския транспорт, ***както и дългият среден жизнен цикъл на корабите — обикновено между 25 и 30 години*** – изискват бързи действия и създаването на ясна и предвидима дългосрочна регулаторна рамка, улесняваща планирането и инвестициите от всички заинтересовани страни. 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***, както при плаване, така и при престой на котвена стоянка,*** до 2050 г. Ограниченията следва да стават по-амбициозни с течение на времето, за да отразяват очакваното технологично развитие и увеличеното производство на корабни горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници. ***За да се гарантира правната сигурност и да се даде достатъчно време на сектора да планира и да се подготви в дългосрочен план, както и за да се избегне рискът от блокирани активи, всички бъдещи предложения за изменение на настоящия регламент следва да бъдат с ограничен обхват и следва да се избягват значителни промени в изискванията.***

Изменение 26

Предложение за регламент

Съображение 15

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

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 27

Предложение за регламент

Съображение 16

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(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 ***и се отчита отпечатъкът на различните етапи на жизнения цикъл на горивата***. 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.

Изменение 28

Предложение за регламент

Съображение 17

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

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 29

Предложение за регламент

Съображение 21

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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 обхванатата само разпоредбата относно точките на свързване към OPS, търсенето и в резултат на това използването на тази технология остава ограничено. ***Поради това*** следва да се установят специфични правила, с които да се разреши използването на OPS от най-замърсяващите кораби.	(21) Използването на електрозахранваща уредба, намираща се на брега (OPS), намалява замърсяването на въздуха, причинено от кораби ***при престой на котвена стоянка***, както и количеството на емисиите на парникови газове, генерирани от морския транспорт ***при престой на котвена стоянка***. С оглед на ***нарастващите дялове*** на възобновяемите енергийни източници ***и енергийните източници, които не са свързани с изкопаеми горива,*** 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 обхванатата само разпоредбата относно точките на свързване към OPS, търсенето и в резултат на това използването на тази технология остава ограничено. ***За да се гарантира, че замърсяването на въздуха при престой на котвена стоянка се намалява и че инфраструктурата за OPS е жизнеспособна икономически и осигурява възвръщаемост на инвестициите,*** следва да се установят специфични правила, с които да се разреши използването на OPS от най-замърсяващите кораби ***в ситуации, при които това използване би намалило емисиите ефективно и на разумна цена***.

Изменение 30

Предложение за регламент

Съображение 22

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(22) Освен OPS, използването на други технологии ***с нулеви емисии*** 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 ***по отношение на намаляването на замърсяването на въздуха и емисиите на парникови газове***, корабът следва да бъде освободен от използването на OPS.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 31

Предложение за регламент

Съображение 23

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(23) Изключения от използването на OPS следва също така да бъдат предвидени по редица обективни причини, удостоверени от управителния орган на пристанището на акостиране ***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.	(23) Изключения от използването на OPS следва също така да бъдат предвидени по редица обективни причини, удостоверени от управителния орган на пристанището на акостиране***, оператора на терминала или компетентния орган, в зависимост от модела на управление на пристанищата в различните държави членки. Тези изключения следва да бъдат*** 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. ***Ако е невъзможно да се подаде достатъчно енергия от електрозахранваща уредба, разположена на брега, поради недостатъчен капацитет на локалната мрежа, свързана с пристанището, това не следва да се счита за неизпълнение на изискванията на настоящия регламент от страна на пристанището, нито от страна на корабособственика или корабния оператор, при условие че недостатъчният капацитет на локалната мрежа е надлежно удостоверен от управителя на мрежата пред проверяващите органи.***

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 32

Предложение за регламент

Съображение 24

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(24) Изключенията в случай на липса или несъвместимост на OPS следва да бъдат ограничени, ако корабните и пристанищните оператори са имали достатъчно време да направят необходимите инвестиции, за да осигурят необходимите стимули за тези инвестиции и да избягнат нелоялна конкуренция. От 2035 г. корабните оператори следва да планират внимателно своите посещения в пристанищата, за да гарантират, че могат да упражняват дейностите си, без да отделят замърсители на въздуха и парникови газове при престоя си на котвена стоянка и да застрашават околната среда в крайбрежните райони и пристанищните градове. ***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.	(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. ***За да се осигури пълна оперативна съвместимост, пристанищата следва да оборудват своите котвени стоянки, а корабособствениците — своите кораби, с електрозахранващи инсталации, които отговарят на приложимите стандарти. Считано*** от 2035 г., корабните оператори следва да планират внимателно своите посещения в пристанищата ***от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), попадащи в обхвата на Регламент XXXX-XXX (Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива)***, за да гарантират, че могат да упражняват дейностите си, без да отделят замърсители на въздуха и парникови газове при престоя си на котвена стоянка и да застрашават околната среда в крайбрежните райони и пристанищните градове. ***Следва да се запазят*** 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. ***С цел намаляване на риска от блокирани активи, несъвместимостта на инфраструктурата за OPS на борда и при престой на котвена стоянка, както и дисбалансите между търсенето и предлагането на алтернативни горива, следва да се организират чести срещи за консултации между съответните заинтересовани страни за обсъждане и вземане на решения относно изискванията и бъдещите планове.***

Изменение 33

Предложение за регламент

Съображение 24 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(24а) При целите за осигуряване на OPS, определени в Регламент XXXX-XXX (Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива), се вземат предвид видът на обслужваните плавателни съдове и съответният обем на движението в морските пристанища. Изискването корабите да се свързват с OPS при престой на котвена стоянка не следва да се прилага за кораби, които акостират в пристанища извън обхвата на определеното във въпросния регламент изискване за OPS, освен ако пристанището има инсталирана и налична OPS на посещаваната котвена стоянка. Ако кораб акостира в пристанище, което не е част от TEN-T и в което има налична OPS, той следва да се свърже към OPS, докато е на котвена стоянка.

Изменение 34

Предложение за регламент

Съображение 24 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(24б) Макар че OPS е важен инструмент за намаляване на местните емисии на замърсители на въздуха, потенциалът ѝ за намаляване на емисиите на парникови газове зависи изцяло от енергийния микс, който се доставя по кабелите. За да реализират пълния потенциал на OPS в областта на климата и околната среда, държавите членки следва да повишат капацитета и свързаността на електроенергийните мрежи и да продължат да намаляват интензитета на емисиите на парникови газове в енергийните си миксове, така че да осигуряват на пристанищата електроенергия, която не е на основата на изкопаеми източници, подлежи на планиране и е на достъпни цени.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 35

Предложение за регламент

Съображение 24 в (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(24в) При прилагането на настоящия регламент следва надлежно да се вземат предвид различните модели на управление на пристанищата в Съюза, по-специално по отношение на отговорността за издаване на сертификат, освобождаващ даден кораб от задължението да се свързва с OPS.

Изменение 36

Предложение за регламент

Съображение 24 г (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(24г) Координацията между пристанищата и корабните оператори е от решаващо значение, за да се осигурят процедури за безпрепятствено свързване с напиращите се на брега електрозахранващи уредби в пристанищата. Корабните оператори следва да информират пристанищата, в които акостират, за намеренията си да се свържат към електрозахранващата уредба, напираща се на брега, и за необходимото количество електроенергия по време на конкретното акостиране, особено когато те надвишават очакваните нужди за тази категория кораби.

Изменение 37

Предложение за регламент

Съображение 25

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(25) С настоящия регламент следва да се въведе надеждна система за мониторинг, докладване и проверка, за да се проследи спазването на неговите разпоредби. Тя следва да се прилага по недискриминационен начин за всички кораби и да изисква проверка от трета страна, за да се гарантира точността на данните, предоставени в рамките на системата. За да се улесни постигането на целта на настоящия регламент, всички данни, които вече са докладвани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757, 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.	(25) С настоящия регламент следва да се въведе надеждна ***и прозрачна*** система за мониторинг, докладване и проверка, за да се проследи спазването на неговите разпоредби. Тя следва да се прилага по недискриминационен начин за всички кораби и да изисква проверка от трета страна, за да се гарантира точността на данните, предоставени в рамките на системата. За да се улесни постигането на целта на настоящия регламент, всички данни, които вече са докладвани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757, следва да се използват, когато е необходимо, за проверка на спазването на настоящия регламент, за да се ограничи административната тежест, наложена на дружествата, проверяващите и морските органи.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 38

Предложение за регламент

Съображение 26

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

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 39

Предложение за регламент

Съображение

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(27) ***Сертифицирането*** на горивата ***е*** от съществено значение за постигане на целите на настоящия регламент и за гарантиране на екологосъобразността на горивата от възобновяеми 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).	(27) ***Надеждното сертифициране и мониторинг*** на горивата ***са*** 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 преки измервания на емисиите (стойности от резервоара до килватера).

Изменение 40

Предложение за регламент

Съображение 27 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(27а) Надеждността и точността на информацията относно характеристиките на горивата са от съществено значение за прилагането на настоящия регламент. Доставчиците на горива, за които е доказано, че са предоставили подвеждаща или неточна информация относно интензитета на емисиите на парникови газове на доставяните от тях горива, следва да подлежат на санкция. Доставчиците на горива, които многократно са предоставяли невярна или подвеждаща информация, следва да бъдат прибавяни в черния списък на лицата, изключени от схемите за сертифициране, установени в Директива (ЕС)2018/2001 (Директива за енергията от възобновяеми източници). В такива случаи следва да се счита, че горивата, бункеровани от техните съоръжения, имат същите емисионни фактори като изкопаемите горива, произведени по най-неблагоприятния начин.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 41

Предложение за регламент

Съображение 28

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(28) Проверките от акредитирани проверяващи органи следва да гарантират точността и пълнотата на мониторинга, докладването от страна на дружествата и спазването на настоящия регламент. За да се осигури 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]).	(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 ***и ефективност***, проверяващите органи следва да са независими и компетентни правни субекти, акредитирани ***и контролирани*** от национални органи по акредитация, създадени съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([24]).
([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., стр. 30).	([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., стр. 30).

Изменение 42

Предложение за регламент

Съображение 31 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(31а) Предприятията и доставчиците на горива биха могли, посредством договорни споразумения, да предвиждат взаимни ангажименти за производство, доставка и закупуване на предварително определени количества от определени горива. Такива договорни споразумения следва да обхващат и отговорността и да определят условия за финансова компенсация в случаите, когато горивата не се предоставят съгласно договореното.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 43

Предложение за регламент

Съображение 36

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

Изменение 44

Предложение за регламент

Съображение 37

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(37) Приходите, получени от плащането на санкции, следва да ***бъдат предназначени за*** морския сектор и ***да се използват за насърчаване на неговата декарбонизация, включително за подкрепа за разработването, производството и внедряването*** на ***алтернативни горива, инфраструктура за алтернативни горива и инфраструктура за OPS, както*** и ***за нови иновативни технологии***. За целта приходите следва да бъдат разпределени към Фонда за ***океаните***, посочен в член ***3жаб*** от Директива 2003/87/ЕО.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 45

Предложение за регламент

Съображение 39

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

Изменение 46

Предложение за регламент

Съображение 40

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(40) С цел да се поддържат еднакви условия на конкуренция чрез ефективното функциониране на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на списъка на емисионните фактори „от сондажа до килватера“, изменението на списъка на приложимите технологии с нулеви емисии или критериите за тяхното използване, 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.	(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 ***сертифициране на действителните емисии „от източника до резервоара“, правилата за*** провеждане на 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.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 47

Предложение за регламент

Съображение 42

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	(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 ***бил значително*** 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***, като се продължават усилията на ЕС за насърчаване на амбициозни цели за декарбонизация на морския транспорт на международно равнище***. Когато бъде постигнато споразумение по глобален подход по въпроси от значение за настоящия регламент, Комисията следва да преразгледа настоящия регламент***, за да го приведе*** в съответствие с международните правила.

Изменение 48

Предложение за регламент

Съображение 42 а (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(42а) За да се гарантират еднакви условия на конкуренция в международен план и да се постигне максимално въздействие върху околната среда на законодателството относно възобновяемите и нисковъглеродните горива, Комисията и държавите членки следва да насърчават в рамките на ММО и други международни организации надеждни системи за сертифициране и мониторинг на възобновяемите горива.

Изменение 49

Предложение за регламент

Съображение 42 б (ново)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(42б) Комисията следва да осигури прилагането и наличието на инструменти за сътрудничество и обмен на най-добри практики за сектора на морския транспорт, както е определено в „Насоките за по-добро регулиране“ ([1а]).

([1а]) Европейска комисия, Брюксел, работен документ на службите на Комисията „Насоки за по-добро регулиране“, 3.11.2021 г. SWD(2021)0305.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 50

Предложение за регламент

Съображение 43

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
(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.	***(43) Разработването и широкомащабното внедряване*** 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.

Изменение 51

Предложение за регламент

Член 1 — параграф 1 — буква а

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
а) пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове (ПГ) на енергията, използвана на борда на кораб, който пристига, пребивава в пристанища под юрисдикцията на държава членка, или отплава от такива пристанища, и	*(Не се отнася до българския текст.)*

Изменение 52

Предложение за регламент

Член 1 — алинея 1 — буква б

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
б) задължение за използване на брегово електрозахранване или технология с нулеви емисии в пристанищата под юрисдикцията на държава членка,	*(Не се отнася до българския текст.)*

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 53

Предложение за регламент

Член 1 — параграф 1 — заключителна част

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	***С това се цели*** да се увеличи последователното използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници и заместващи източници на енергия в ***морския транспорт в*** целия Съюз ***в съответствие с целта на Съюза за постигане на неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. и целите на Парижкото споразумение***, като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт***, създават се възможности за развитие на морския сектор*** и се избягват нарушения на вътрешния пазар.

Изменение 54

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 1 — уводна част

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
Настоящият регламент се прилага за всички кораби с брутен тонаж над 5 000 тона, независимо под какъв флаг плават, по отношение на:	*(Не се отнася до българския текст.)*

Изменение 55

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 1 — буква б

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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***	б) цялата енергия, използвана при плавания от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка,

Изменение 56

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 1 — буква б а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	ба) половината от енергията, използвана при плаванията, при които се тръгва от или се пристига в пристанище на акостиране, разположено в най-отдалечен регион под юрисдикцията на държава членка, и

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 57

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 1 — буква в

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	в) половината от енергията, използвана при плаванията, ***при които се тръгва от*** или ***се пристига*** в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, когато последното или следващото пристанище на акостиране е под юрисдикцията на трета държава.

Изменение 58

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	Настоящият регламент не се прилага по отношение на военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопреработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция или държавни кораби, използвани с нетърговска цел.

Изменение 59

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 2 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	До 31 декември 2025 г. Комисията приема акт за изпълнение, с който се установява списъкът на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери, изключени от определението за пристанища на акостиране за контейнеровози, посочено в настоящия регламент.
	Най-малко на всеки две години след това Комисията приема актове за изпълнение, с които се актуализира този списък на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери, изключени от определението за пристанища на акостиране за контейнеровози, посочено в настоящия регламент.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	В тези актове за изпълнение се прави списък на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери, разположени извън Съюза, но на по-малко от 300 морски мили от неговата територия, при които делът на трансбордирането на контейнери, измерен в 20-футова еквивалентна единица, надвишава 65 % от общия обем на контейнерния трафик на това пристанище през последния дванадесетмесечен период, за който има налични съответни данни.
	За целите на този списък контейнерите се считат за трансбордирани, когато се разтоварват от кораб на пристанището единствено с цел да бъдат натоварени на друг кораб. Не се включват пристанища, разположени в трета държава, ефективно прилагаща мерки, които са също толкова амбициозни, колкото са и изискванията, определени в настоящия регламент.
	Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.

Изменение 60

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 2 б (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	По отношение на енергията, използвана при плавания, извършвани от пътнически кораби, различни от пътнически круизни кораби, между пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка и пристанище на акостиране под юрисдикцията на същата държава членка, разположено на остров с по-малко от 100 000 постоянни жители, както и по отношение на енергията, използвана по време на престоя в пристанище на акостиране на този остров, държавите членки могат да освободят определени маршрути и пристанища от прилагането на параграф 1, букви а) и б). Държавите членки уведомяват Комисията за тези изключения преди влизането им в сила, а Комисията ги публикува в Официален вестник на Европейския съюз. Такива изключения не се прилагат след 31 декември 2029 г.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 61

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 2 в (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	По отношение на енергията, използвана при плавания между пристанище на акостиране, разположено в най-отдалечен регион, и друго пристанище на акостиране, разположено в най-отдалечен регион, и по отношение на енергията, използвана по време на престоя в пристанищата на акостиране в съответните най-отдалечени региони, държавите членки могат да освободят определени маршрути и пристанища от прилагането на параграф 1, букви а) и ба). Държавите членки уведомяват Комисията за тези изключения преди влизането им в сила, а Комисията ги публикува в Официален вестник на Европейския съюз. Такива изключения не се прилагат след 31 декември 2029 г. Нищо не възпрепятства държавите членки или техните региони и територии да решат да не прилагат това изключение или да прекратят действието му преди 31 декември 2029 г.

Изменение 62

Предложение за регламент

Член 2 — параг раф 2 г (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	По отношение на енергията, използвана при плавания, извършвани в рамките на договор за обществени услуги, или при плавания, предприети от плавателни съдове, които подлежат на задължения за обществена услуга в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета, държавите членки могат да освободят определени маршрути от прилагането на параграф 1. Държавите членки уведомяват Комисията за тези изключения преди влизането им в сила, а Комисията ги публикува в Официален вестник на Европейския съюз. Такива изключения не се прилагат след 31 декември 2029 г.

Изменение 63

Предложение за регламент

Член 2 — параграф 2 д (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	Комисията осъществява непрекъснат мониторинг на въздействието на настоящия регламент върху отклоняването на товари, по-специално чрез пристанища за трансбордиране в съседни държави. Когато Комисията установи значителни отрицателни въздействия върху пристанищата на Съюза, тя представя на Европейския парламент и на Съвета законодателни предложения за изменение на настоящия регламент. Комисията анализира по-специално въздействието на настоящия регламент върху най-отдалечените региони и островите и когато е целесъобразно, предлага изменения на обхвата на настоящия регламент.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 64

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква з

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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;	з) „заместващи източници на енергия“ означава възобновяема енергия, генерирана на борда на кораба, или електроенергия, подавана от електрозахранваща уредба, разположена на брега;

Изменение 65

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква з а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	(за) „задвижване чрез вятърна енергия“ или „задвижване с помощта на вятърна енергия“ означава техника за задвижване, която е основен или второстепенен начин за задвижване на всякакъв вид плавателни съдове чрез енергията, произведена от вятъра, уловян при плаване на кораба;

Изменение 66

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква и

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
і) „пристанище на акостиране“ означава ***пристанище*** на ***акостиране съгласно определението*** в ***член 3***, ***точка 1***, ***буква б)*** от ***Регламент (ЕС) № 2015/757;***	і) „пристанище на акостиране“ означава ***пристанището, в което корабът спира, за да натовари или разтовари съществена част от своите товари, или за да качи или да свали пътници; и следователно са изключени спирания единствено с цел зареждане с гориво, получаване на провизии, смяна на екипажа, влизане в сух док или извършване на ремонт на кораба или неговото оборудване, спиране в пристанище поради нужда от помощ или бедствие, прехвърляне от кораб на кораб, извършено извън пристанищата, спиране единствено с цел подслон от неблагоприятни метеорологични условия или необходимо поради дейности по издирване и спасяване, както и спиране на контейнеровози в съседно пристанище за трансбордиране на контейнери;***

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 67

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква м

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
м) „кораб на котвена стоянка“ означава кораб на ***котвена стоянка съгласно определението в член 3, буква н) от Регламент (ЕС) № 2015/757***;	м) „кораб на котвена стоянка“ означава кораб***, който е безопасно акостирал*** на ***кей в пристанище, попадащо под юрисдикцията на държава членка, докато товари, разтоварва, качва или оставя пътници или нощува, включително времето, прекарано извън товарни или пътнически операции***;

Изменение 68

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква н

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

Изменение 69

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква р а (нова)

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

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 70

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква р б (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	рб) „плаване в условия на лед“ означава плаване на кораб от ледови клас в морска зона в границите на леда;

Изменение 71

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква р в (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	рв) „граница на леда“ означава границата във всеки един момент между открито море и морски лед от всякакъв вид, независимо дали е бързоплаващ или дрейфуващ;

Изменение 72

Предложение за регламент

Член 3 — параграф 1 — буква с

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

Изменение 73

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 2 — тире 3

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
— - 13 % от 1 януари 2035 г.;	— ***-20 %*** от 1 януари 2035 г.;

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 74

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 2 — тире 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
— - 26 % от 01 януари 2040 г.;	— -***38 %*** от 1 януари 2040 г.;

Изменение 75

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 2 — тире 5

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
— - 59 % от 01 януари 2045 г.;	— -***64 %*** от 1 януари 2045 г.;

Изменение 76

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 2 — тире 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
— - 75 % от 01 януари 2050 г.	— -***80 %*** от 1 януари 2050 г.

Изменение 77

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 2 — алинея 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
[*: Референтната стойност, която ще бъде изчислена на по-късен етап от законодателната процедура, съответства на средния интензитет на емисиите на парникови газове на флота, използван на борда на корабите през 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.]	[*: Референтната стойност, която ще бъде изчислена на по-късен етап от законодателната процедура, съответства на средния интензитет на емисиите на парникови газове на флота ***на Съюза***, 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.]

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 78

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 3

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
3. Интензитетът на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба, се изчислява като количеството на емисиите на парникови газове за единица енергия в съответствие с методиката, посочена в приложение I.	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. ***За кораби с ледови класове се прилага корекционен коефициент, който води до напаляване на по-високия разход на гориво, свързан с плаването в условия на лед.***

Изменение 79

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	3а. Приетите стойности, определени в приложение II към настоящия регламент, служат като основа за изчисляване на емисионните фактори. Когато съществуват действителни стойности, проверени чрез сертифициране или преки измервания на емисиите, тези действителни стойности могат да се използват вместо приетите стойности.

Изменение 80

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение 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.	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, адаптиране на съществуващите емисионни фактори, за да се осигури съгласуваност с бъдещи международни стандарти или със законодателството на Съюза в областта на енергетиката ***и за да се гарантира, че те са възможно най-представителни за реалните емисии на всички етапи от жизнения цикъл на горивото, в съответствие с най-добрите налични научни и технически познания***.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 81

Предложение за регламент

Член 4 — параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	4а. Между управителните органи на пристанищата, операторите на терминали, корабособствениците, корабните оператори, доставчиците на гориво и други съответни заинтересовани страни се организират консултации, за да се осигури сътрудничество по отношение на доставките на алтернативни горива, които са планирани и внедрени в отделните пристанища, както и по отношение на очакваното търсене от страна на плавателните съдове, акостиращи в тези пристанища.

Изменение 82

Предложение за регламент

Член 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	Член 4а
	Използване на възобновяеми горива от небиологичен произход
	1. Държавите членки предприемат необходимите мерки, като използват, ако е необходимо, механизма за обмен на кредити, установен с Директива XXXX [Директива за енергията от възобновяеми източници], за да гарантират, че в пристанищата на тяхна територия се предоставят възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO).
	2. От 1 януари 2025 г. до 31 декември 2034 г. в знаменателя на формула (1) от приложение I се използва множител „2“ за изчисляване на интензитета на парниковите газове на енергията, използвана на борда, за да се възнаградят дружествата за използването на RFNBO.
	3. От 1 януари 2030 г. най-малко 2 % от средногодишната енергия, използвана на борда на кораба, следва да бъде получена от RFNBO, отговарящи на изискванията на член 9, параграф 1, буква б).
	4. До 31 декември 2034 г. параграф 3 не се прилага за дружества и техни дъщерни дружества, експлоатиращи до три кораба, попадащи в обхвата на член 2, параграф 1.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	5. Най-късно до 2028 г. Комисията извършва оценка на задължението, предвидено в параграф 3, с оглед на неговото коригиране, ако:
	— има сериозни опасения относно производствения капацитет, наличието или цената на възобновяемите горива от небиологичен произход, или;
	— се наблюдава значително напаляване на разходите, има всеобща географска достъпност на възобновяемите горива от небиологичен произход и е необходимо да се увеличи равнището на подквотите, за да се постигнат целите на Съюза в областта на климата.
	6. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за определяне на критериите за тази оценка и за коригиране на задълженията по член 4а, параграф 3 и приложение V, ако това бъде счетено за необходимо съгласно оценката, извършена в съответствие с параграф 5.

Изменение 83

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	1. От 1 януари 2030 г. кораб на котвена стоянка в пристанище на акостиране***, попадащо в обхвата*** на ***член 9 от Регламент XXXX-XXX (Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива),*** се свързва към електрозахранваща уредба, разположена на брега, и я използва за ***всичките си*** нужди ***от електроенергия***, докато е на котвена стоянка. ***В случай че пристанище извън TEN-T е инсталирало доброволно OPS, корабите, акостиращи в това пристанище и разполагащи със съвместимо оборудване за OPS на борда, се свързват с OPS, когато такова е налице на посетената котвена стоянка.***

Изменение 84

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 3 — буква б

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
б) които използват технологии с нулеви емисии, както е посочено в приложение III;	б) които използват технологии с нулеви емисии, както е посочено в приложение III***, при условие че непрекъснато постигат емисии, които са еквивалентни на напаленията на емисиите, които биха постигнали при използване на електрозахранваща уредба, разположена на брега***;

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 85

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 3 — буква г

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
г) които не могат да се свържат към електрозахранваща уредба, разположена на брега поради липса на точки за свързване в пристанището;	г) които не могат да се свържат към електрозахранваща уредба, разположена на брега, поради липса на точки за свързване в пристанището***, включително поради (временна) липса на капацитет на мрежата, включително по време на (сезонно) върхово търсене на мощност от плавателни съдове на котвена стоянка***;

Изменение 86

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 3 — буква д

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
д) които не са в състояние да се свържат с електрозахранващата уредба, разположена на брега, тъй като бреговата инсталация в пристанището е несъвместима с бордовото електрооборудване за свързване с оборудването на брега;	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***, при условие че инсталацията за брегово свързване на борда на кораба е сертифицирана в съответствие със стандартите, посочени в приложение II към Регламент XXXX-XXX (Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива) по отношение на системите на морските кораби за свързване с оборудването на брега***;

Изменение 87

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	3а. Корабните оператори информират предварително пристанищата, в които акостират, за намеренията си да се свържат към електрозахранваща уредба, разположена на брега, или да използват технология с нулеви емисии, както е определено в приложение III към настоящия регламент. Корабните оператори посочват също, когато е приложимо, количеството електроенергия, което предвиждат да поискат по време на акостирането, и информират за наличното енергийно оборудване на борда.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 88

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 4

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

Изменение 89

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 5

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

Изменение 90

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 6

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

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 91

Предложение за регламент

Член 5 — параграф 7 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	7а. Между управителните органи на пристанищата, операторите на терминали, корабособствениците, корабните оператори, доставчиците на OPS, управителите на мрежи и други заинтересовани страни се организират консултации, за да се осигури сътрудничество по отношение на инфраструктурата за OPS, която е планирана и внедрена в отделните пристанища, както и относно очакваното търсене от страна на плавателните съдове, акостиращи в тези пристанища.

Изменение 92

Предложение за регламент

Член 6 — параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	4. Дружествата получават, записват, събират, анализират и документират данните от мониторинга, включително допускания, позоваванията, емисионни фактори и данни за дейността, ***както и всяка друга информация, необходима за спазване на настоящия регламент,*** по прозрачен и точен начин, така че проверяващият орган да може да определи интензитета на парниковите газове за енергията, използвана от корабите на борда.

Изменение 93

Предложение за регламент

Член 7 — параграф 3 — буква д

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
д) описание на планирания(те) източник(ци) на енергия, който (които) ще се използва(т) на борда по време на плаване и на котвена стоянка, за да се спазят изискванията, посочени в членове 4 и 5;	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***, както и в приложения I и III, съответно***;

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 94

Предложение за регламент

Член 7 — параграф 3 — буква к

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
к) описание на метода, използван за определяне на заместващи данни за попълване на пропуски в данните;	к) описание на метода, използван за определяне на заместващи данни за попълване на пропуски в данните ***или за установяване на грешки в данните и коригирането им***;

Изменение 95

Предложение за регламент

Член 7 — параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	3а. Ако допълнителната енергия, необходима поради ледовия клас на кораба, трябва да бъде изключена от изчисляването на енергията, използвана на борда, мониторинговият план включва също:
	а) информация за ледовия клас на кораба;
	б) описание на процедурата за мониторинг на изминатото разстояние за цялото пътуване; както и
	в) при плаване в условия на лед, датата и часа на това плаване, разхода на гориво и енергията, осигурявана от заместващи източници на енергия, или технология с нулеви емисии, както е посочено в приложение III относно плаването в условия на лед.

Изменение 96

Предложение за регламент

Член 8 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	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***, коригирани или актуализирани***.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 97

Предложение за регламент

Член 8 — параграф 2 — уводна част

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
2. Дружествата изменят мониторинговия план във всеки един от следните случаи:	2. Дружествата изменят мониторинговия план ***без необосновано забавяне*** във всеки един от следните случаи:

Изменение 98

Предложение за регламент

Член 8 — параграф 2 — буква д а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	да) ако се установи, че методите за предотвратяване на пропуски в данните и за установяване на грешки в тях са неподходящи за гарантирането на стабилността и прозрачността на данните.

Изменение 99

Предложение за регламент

Член 9 — параграф 2

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

Изменение 100

Предложение за регламент

Член 9 — параграф 3

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
3. Дружествата имат право да се отклоняват от установените приети стойности за емисионните фактори „от сондажа до килватера“, при условие че действителните стойности са сертифицирани ***посредством 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.	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 ***чрез*** преки измервания на емисиите ***в съответствие със съществуващите схеми за сертифициране и проверка, предвидени в Директива (ЕС) 2018/2001 и Директива (ЕС) XXXX/XXXX (Директива за природния газ)***. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 с цел допълване на настоящия регламент чрез определяне на правилата за провеждане на преки измервания на емисиите.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 101

Предложение за регламент

Член 9 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	Член 9а
	Сертифициране на други горива
	1. Дружествата имат право да се отклоняват от установените приети стойности за емисионните фактори „от източника до резервоара“ за всички други горива, при условие че действителните стойности са установени чрез сертифициране или преки измервания на емисиите.
	2. Дружествата имат право да се отклоняват от установените приети стойности за емисионните фактори „от резервоара до килватера“ на всички други горива, при условие че действителните стойности са сертифицирани чрез преки измервания на емисиите.
	3. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за допълване на настоящия регламент чрез определяне на правила за сертифициране на действителните емисии „от източника до резервоара“ и правила за провеждане на преки измервания на емисиите.

Изменение 102

Предложение за регламент

Член 10 — параграф 1

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

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 103

Предложение за регламент

Член 10 — параграф 3

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
3. Когато при оценката на проверката се установят неправилни твърдения или несъответствия с настоящия регламент, проверяващият орган своевременно информира засегнатото дружество за това. След това дружеството коригира неверните декларации или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи навреме.	3. Когато при оценката на проверката се установят неправилни твърдения или несъответствия с настоящия регламент, проверяващият орган своевременно информира засегнатото дружество за това. след това дружеството коригира ***без необосновано забавяне*** неверните декларации или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи навреме.

Изменение 104

Предложение за регламент

Член 11 — параграф 2 — буква г

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
г) използването на уредба за електрозахранване, разположена на брега, или наличието на изключения, сертифицирани в съответствие с член 5, параграф 5.	г) използването на уредба за електрозахранване, разположена на брега, или наличието на ***посочените в член 5, параграф 3*** изключения, сертифицирани в съответствие с член 5, параграф 5.

Изменение 105

Предложение за регламент

Член 11 — параграф 3 — буква г

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
г) съответните корабни записи са пълни и последователни.	г) съответните корабни записи са пълни***, прозрачни*** и последователни.

Изменение 106

Предложение за регламент

Член 12 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
1. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните емисии на CO_2 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.	1. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните емисии на CO_2 с прогнозни данни, основаващи се на проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите. Ако бъдат установени значителни ***различия, които биха попречили на постигането на целите на настоящия реглапент***, проверяващият орган провежда допълнителни анализи.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 107

Предложение за регламент

Член 13 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
1. Проверяващите органи се акредитират за дейности в обхвата на настоящия регламент от национален орган по акредитация съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008.	1. Проверяващите органи се акредитират за дейности в обхвата на настоящия регламент от национален орган по акредитация съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008. ***Националният орган по акредитация редовно уведомява Комисията за списъка на акредитираните проверяващи органи, заедно с цялата съответна информация за контакт.***

Изменение 108

Предложение за регламент

Член 13 — параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1а. Националните органи по акредитация се уверяват, че проверяващият орган:
	а) е запознат с корабоплаването;
	б) разполага по всяко време със значителен технически и помощен персонал, съизмерим с количеството плавателните съдове, които проверява;
	в) може да разпределя на всяко работно място, когато и ако е необходимо, средства и персонал, съизмерими със задачите, които следва да бъдат изпълнени в съответствие с различните задачи, изброени в глава V от настоящия регламент.

Изменение 109

Предложение за регламент

Член 13 — параграф 1 б (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1б. За да се изключи потенциален конфликт на интереси, проверяващият орган не зависи съществено от едно дружество за своите приходи.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 110

Предложение за регламент

Член 13 — параграф 3

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

Изменение 111

Предложение за регламент

Член 14 — параграф 1 — буква в

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
в) количеството на всеки вид гориво, изразходвано на котвена стоянка и в морето;	в) количеството на всеки вид гориво, изразходвано на котвена стоянка и в морето***, включително количеството електроенергия, набавена на котвена стоянка за целите на плаването***;

Изменение 112

Предложение за регламент

Член 14 — параграф 1 — буква г

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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;	г) емисионните фактори „от сондажа до килватера“ за всеки вид гориво, ***включително електроенергията, набавена от брегово електрозахранване,*** 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;

Изменение 113

Предложение за регламент

Член 14 — параграф 1 — буква д

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
д) количеството на всеки заместващ източник на енергия, изразходван на котвена стоянка и в морето;	д) количеството на всеки заместващ източник на енергия, изразходван на котвена стоянка и в морето***, включително горивата, електричеството, вятърната и слънчевата енергия.***

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 114

Предложение за регламент

Член 14 — параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1а. Ако допълнителната енергия, необходима за ледовия клас на кораба, трябва да бъде изключена от енергията, използвана на борда, мониторинговият план включва също:
	а) ледовия клас на кораба,
	б) датата и часа на плаване в условия на лед,
	в) количеството на всеки вид гориво, изразходвано при плаване в условия на лед,
	г) количеството на всеки заместващ източник на енергия, изразходван при плаване в условия на лед,
	д) разстоянието, изминато при плаване в условия на лед,
	е) разстоянието, изминато по време на пътуването,
	ж) количеството на всеки вид гориво, изразходвано в морето, както и
	з) количеството на всеки заместващ източник на енергия, изразходван в морето.

Изменение 115

Предложение за регламент

Член 14 — параграф 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
2. ***Всяка година дружествата*** записват информацията и данните, изброени в параграф 1, по прозрачен начин, ***който позволява проверката*** на спазването на настоящия регламент от проверяващия орган.	2. ***Дружествата*** записват информацията и данните, изброени в параграф 1, ***своевременно и*** по прозрачен начин ***и ги събират всяка година, за да може да се извърши проверка*** на спазването на настоящия регламент от проверяващия орган.

Изменение 116

Предложение за регламент

Член 15 — параграф 2 — буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	ва) събира тази информация, предоставена в съответствие с член 14, параграф 3, и я предоставя на компетентния орган на държавата членка.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 117

Предложение за регламент

Член 15 — параграф 2 — буква г

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
г) изчислява размера на санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2.	***заличава се***

Изменение 118

Предложение за регламент

Член 15 — параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	3а. Въз основа на информацията, предоставена от проверяващия орган, компетентният орган на държавата членка изчислява размера на санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2, и уведомява дружеството за него.

Изменение 119

Предложение за регламент

Член 15 — параграф 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	4а. администриращият орган по отношение на корабоплавателно дружество е:
	а) в случай на корабоплавателно дружество, регистрирано в държава членка — държавата членка, в която е регистрирано корабоплавателното дружество,
	б) в случай на корабоплавателно дружество, което не е регистрирано в държава членка — държавата членка с изчисления най-голям брой акостирания в пристанище сред плаванията, извършени от това корабоплавателно дружество през последните две години на наблюдение и попадащи в обхвата, посочен в член 2,
	в) в случай на корабоплавателно дружество, което не е регистрирано в държава членка и което не е извършило нито едно плаване, попадащо в обхвата, посочен в член 2, през предходните две години на наблюдение, администриращият орган е държавата членка, от която корабоплавателното дружество е започнало първото си плаване, попадащо в обхвата, посочен в член 2.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 120

Предложение за регламент

Член 16 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
1. Комисията разработва, осигурява функционирането и актуализира електронна база данни за съответствие за целите на мониторинга на съответствието с членове 4 и 5. Базата данни за съответствие се използва за водене на регистър на баланса на съответствието на корабите и използването на механизмите за гъвкавост, посочени в членове 17 и 18. Тя е достъпна за дружествата, проверяващите органи, компетентните органи и Комисията.	1. Комисията разработва, осигурява функционирането и актуализира електронна база данни за съответствие***, включена в системата THETIS-MRV създадена съгласно Регламент (ЕО) 2015/757,*** 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***, използването на изключенията, посочени в член 5, параграф 3,*** и използването на механизмите за гъвкавост, посочени в членове 17 и 18***, и санкциите, наложени съгласно член 20***. Тя е достъпна за дружествата, проверяващите органи, компетентните органи и Комисията.

Изменение 121

Предложение за регламент

Член 16 — параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1а. На дружествата се разрешава да натрупват излишък по отношение на съответствието от кораби, които не са предмет на настоящия регламент, задвижвани изцяло с възобновяема енергия, като например вятърна или слънчева енергия, стига тези кораби да не се използват само с цел отдих.

Изменение 122

Предложение за регламент

Член 16 — параграф 3

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

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 123

Предложение за регламент

Член 17 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
1. ***Когато*** за отчетния период корабът има излишък по отношение на съответствието, дружеството може да го прехвърли към баланс за съответствие на същия кораб за следващия отчетен период. Дружеството записва натрупването на излишъка на съответствие за следващия отчетен период в базата данни за съответствието, при условие че това действие бъде одобрено от неговия проверяващ орган. След издаването на свидетелството за съответствие FuelEU дружеството вече не може да прехвърля излишъка на съответствие.	1. ***Въз основа на информацията, посочена в член 15, параграф 2, когато*** за отчетния период корабът има излишък по отношение на съответствието ***във връзка със своя интензитет на емисиите на парникови газове или квотата за възобновяеми горива от небиологичен произход, както е посочено съответно в член 4, параграф 2 и член 4а, параграф 3***, дружеството може да го прехвърли към баланс за съответствие на същия кораб за следващия отчетен период. Дружеството записва натрупването на излишъка на съответствие за следващия отчетен период в базата данни за съответствието, при условие че това действие бъде одобрено от неговия проверяващ орган. След издаването на свидетелството за съответствие FuelEU дружеството вече не може да прехвърля излишъка на съответствие. ***Неизползваният излишък по отношение на съответствието за следващия отчетен период има валидност три години.***

Изменение 124

Предложение за регламент

Член 18 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
1. Балансите за съответствие на два или повече кораба, които се проверяват от един и същ проверяващ орган, могат да бъдат обединени за целите на изпълнението на изискванията на ***член*** 4. Балансът за съответствие на даден кораб не може да бъде включен в повече от едно обединение през един и същи отчетен период.	1. Балансите за съответствие ***за интензитета на емисиите на парникови газове или квотата за възобновяеми горива от небиологичен произход, както е посочено съответно в член 4, параграф 2 и член 4а, параграф 3,*** 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 ***членове 4 и*** 4***а***. Балансът за съответствие на даден кораб не може да бъде включен в повече от едно обединение през един и същи отчетен период.

Изменение 125

Предложение за регламент

Член 20 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
1. Ако на 1 май в годината, следваща отчетния периода, корабът има недостиг на съответствие, дружеството заплаща санкция. ***Проверяващият*** орган изчислява размера на санкцията въз основа на формулата, посочена в приложение ***V***.	1. Ако на 1 май в годината, следваща отчетния периода, корабът има недостиг на съответствие, дружеството заплаща ***корективна*** санкция. ***Компетентният*** орган ***на държавата членка, въз основа на информацията, предоставена от проверяващия орган,*** изчислява размера на санкцията въз основа на формулата, посочена в приложение ***V, за пределните стойности на интензитета на емисиите на парникови газове и когато е приложимо, за квотата за възобновяеми горива от небиологичен произход, както е посочено съответно в член 4, параграф 2 и член 4а, параграф 3***.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 126

Предложение за регламент

Член 20 — параграф 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	2. Дружеството заплаща санкция за всяко неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище. ***Компетентният орган на държавата членка, въз основа на информацията, предоставена от проверяващия*** орган, изчислява размера на санкцията, като умножава сумата ***от*** 250 ***евро при цени за 2022 г.*** по стойността на инсталираната на борда мощност в мегавати, и по броя на часовете престой на котвена стоянка. ***За целите на това изчисление количеството време, необходимо за свързване с брегово електрозахранване, се счита за два часа, като това време се изважда по подразбиране от изчислението на броя на часовете престой на котвена стоянка, за да се отчете времето, необходимо за свързване с брегово електрозахранване.***

Изменение 127

Предложение за регламент

Член 20 — параграф 3 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	3а. Държавата, която е администрираща за дадено дружество, гарантира, че за всеки от неговите кораби, който има дефицити на съответствие към 1 юни на отчетната година, след евентуално потвърждение от компетентния орган, дружеството изплаща до 30 юни на отчетната година сума, равна на санкцията, произтичаща от прилагането на формулите, посочени в приложение V, част Б.

Изменение 128

Предложение за регламент

Член 20 — параграф 3 б (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	3б. Когато дружеството сключи договор с търговски оператор, в който се уточнява, че този оператор е отговорен за закупуването на горивото или експлоатацията на кораба, дружеството и този търговски оператор, чрез договорно споразумение, определят, че последният отговаря за плащането на разходите, произтичащи от санкциите, посочени в настоящия член. За целите на настоящия параграф носенето на отговорност за експлоатацията на кораба означава определяне на превозвания товар, маршрута, трасето и/или скоростта на кораба.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 129

Предложение за регламент

Член 20 — параграф 3 в (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	3в. Когато дружеството или търговският оператор сключи договор с доставчик на гориво, като възлага на последния отговорността за доставката на конкретни горива, този договор включва разпоредби, определящи отговорността на доставчика на гориво да обезщети дружеството или търговския оператор за плащането на санкциите, посочени в настоящия член, ако горивата не са доставени съгласно договорените условия. За целите на настоящия параграф горивата, доставяни по посочените договори, трябва да отговарят на разпоредбите на член 9, параграф 1, буква б).

Изменение 130

Предложение за регламент

Член 20 — параграф 4

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение V с цел адаптиране на формулата, посочена в параграф 1 от настоящия член, и за изменение на размера на фиксираната санкция, предвидена в параграф 2 от настоящия член, ***като взема предвид промените*** в цената на енергията.	4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение V с цел адаптиране на формулата, посочена в параграф 1 от настоящия член, и за изменение на размера на фиксираната санкция, предвидена в параграф 2 от настоящия член, ***в момента, в който промените*** в цената на енергията ***започнат да отслабват възпиращото действие на съществуващите санкции. По отношение на формулата, посочена в параграф 1 от настоящия член, получената санкция трябва да бъде по-голяма от количеството и цената на възобновяемото и нисковъглеродното гориво, които корабите биха използвали, ако бяха изпълнили изискванията на настоящия регламент.***

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 131

Предложение за регламент

Член 21 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
1. Средствата от санкциите, посочени в член 20, параграфи 1 и 2, се 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.	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 ***или адаптират надпалубните съоръжения, ако е необходимо,*** и подпомагат разработването, изпитването и внедряването на най-иновативните европейски технологии във флотите с цел постигане на значително намаляване на емисиите.

Изменение 132

Предложение за регламент

Член 21 — параграф 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
2. Приходите от санкции, посочени в параграф 1, се разпределят 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***.	2. Приходите от санкции, посочени в параграф 1, се разпределят към Фонда за ***океаните***, посочен в член ***3жаб*** от Директива 2003/87/ЕО***. Тези приходи се заделят за морския сектор и допринасят за неговата декарбонизация***. 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 ***океаните***.

Изменение 133

Предложение за регламент

Член 24 — параграф 1

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	1. Дружествата имат право да подадат заявление за преглед на изчисленията и измерванията, изпратени им от ***компетентния орган на държавата членка или от*** проверяващия орган съгласно настоящия регламент, включително по отношение на отказа за издаване на свидетелство за съответствие FuelEU съгласно член 19, параграф 1.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 134

Предложение за регламент

Член 26 — параграф 2

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

Изменение 135

Предложение за регламент

Член 26 — параграф 3

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф ***4, член 4а, параграф 6***, член 5, параграф 4, член 9***, параграф 3, член 9а***, параграф 3, член 13, параграф 3, член 20, параграф 4 и член 21, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

Изменение 136

Предложение за регламент

Член 26 — параграф 6

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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.	6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф ***4, член 4а, параграф 6***, член 5, параграф 4, член 9, параграф ***3, член 9а, 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.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 137

Предложение за регламент

Член 28 — параграф - 1 (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	-1. До 1 януари 2024 г. Комисията изготвя доклад за социалното въздействие на настоящия регламент. Този доклад включва прогноза за въздействието на настоящия регламент върху потребностите в областта на заетостта и обученията до 2030 г. и до 2050 г.

Изменение 138

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 — уводна част

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
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:	1. До 1 януари ***2027*** г. ***и на всеки пет години след това*** Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета резултатите от оценката на функционирането на настоящия регламент и на развитието на технологиите и пазара на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския транспорт и неговото въздействие върху морския сектор в Съюза. ***В този доклад се обръща специално внимание на приноса на настоящия регламент за постигането на общите и специфичните за сектора цели на Съюза в областта на климата, определени в Европейския закон за климата, както и на целите на Съюза в областта на енергията от възобновяеми източници и енергийната ефективност. В доклада се оценява и въздействието на настоящия регламент върху функционирането на единния пазар, конкурентоспособността на морския сектор, цените на транспортните товарни превози и лащаба на изместването на въглеродни емисии и стопанска дейност. Същевременно Комисията оценява и въздействието на настоящия регламент върху глобалното намаляване на емисиите на парникови газове в транспортния сектор, както и върху развитието на световните и регионалните търговски потоци.*** Комисията разглежда възможни изменения на:

Изменение 139

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 — буква а а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	аа) обхвата на настоящия регламент по отношение на:
	— намаляването на прага на брутния тонаж, посочен в член 2, параграф 1, на 400 БТ;
	— увеличаване на дела на енергията, използвана от корабите при плаване до и от трети държави, посочен в член 2, буква в);

Изменение 140

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 — буква а б (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	аб) приетите стойности, посочени в приложение II, въз основа на най-точните налични научни познания и доказателства;

Изменение 141

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 — буква а в (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	ав) списъка на замърсителите, обхванати от настоящия регламент, по-специално възможността за включване на емисиите на индустриални сажди;

Изменение 142

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 — буква б

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
б) ***типовете*** кораби, за които се прилага член 5, параграф 1;	б) ***разширяване на типовете*** кораби, за които се прилага член 5, параграф 1;

Изменение 143

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 — буква в а (нова)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	ва) методиката, посочена в приложение I.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 144

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1а. За да се гарантира основан на цели и технологично неутрален подход, настоящият регламент следва да бъде прегледан и при необходимост — изменен, тъй като новите технологии за напаляване на емисиите на парникови газове като улавяне на въглерод на борда, нови горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници и нови методи за задвижване, например задвижване чрез вятърна енергия, стават по-развити в техническо и икономическо отношение. Комисията непрекъснато оценява зрелостта на различните технологии за напаляване на емисиите на парникови газове и представя първи преглед в това отношение на Европейския парламент и на Съвета до 1 януари 2027 г.

Изменение 145

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 б (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1б. Комисията осъществява непрекъснат мониторинг на количеството на алтернативните горива, предоставяни на корабните дружества в Съюза, и представя заключенията си на Европейския парламент и на Съвета до 1 януари 2027 г. и на всеки пет години до 2050 г. Ако предлагането на тези горива не отговори на търсенето от страна на корабните дружества, от които се изисква да изпълнят определените в настоящия регламент задължения, Комисията следва да предложи мерки, за да се гарантира, че доставчиците на морски горива в Съюза предоставят на разположение необходимите количества алтернативни горива на корабните дружества, които акостират в пристанища на Съюза.

Изменение 146

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 в (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1в. Комисията предлага изменения на настоящия регламент, в случай че Международната морска организация приеме глобални пределни стойности на интензитета на емисиите на парникови газове в световен план на равностойно на настоящия регламент равнище, с цел гарантиране на пълно съгласуване с международното споразумение.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 147

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 г (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1г. До 1 януари 2027 г. и на всеки пет години до 2050 г. Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно резултатите от цялостна оценка на съвкупното макроикономическо въздействие на законодателния пакет „Подготвени за цел 55“ ([1а]). В този доклад се обръща особено внимание на въздействието върху конкурентоспособността на Съюза, създаването на работни места, цените на транспортните товарни превози, покупателната способност на домакинствата и мащаба на изместването на въглеродни емисии.
	([1а]) Съобщение на Комисията (COM(2021)0550), 14 юли 2021 г.

Изменение 148

Предложение за регламент

Член 28 — параграф 1 д (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	1д. Комисията разглежда евентуалната необходимост от изменения на настоящия регламент с цел опростяването на нормативната уредба. Комисията и компетентните органи непрекъснато адаптират административните процедури към най-добрите практики и предприемат всички мерки за опростяване на прилагането на настоящия регламент, като по този начин свеждат до минимум административната тежест за корабособствениците, операторите, пристанищата и проверяващите органи.

Изменение 149

Предложение за регламент

Член 28 а (нов)

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
	Член 28а
	Компенсаторно намаляване на регулаторната тежест
	В съответствие със съобщението си относно принципа на отмяна на предишни тежести при въвеждане на нови Комисията представя до 1 януари 2024 г. предложения за компенсиране на въведената с настоящия регламент регулаторна тежест чрез изменянето или отмяната на разпоредби в други законодателни актове на Съюза, които пораждат регулаторна тежест в морския сектор.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 150

Предложение за регламент

Приложение I — уравнение 1

Текст, предложен от Комисията

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

Изменение

Индекс за интензитета на емисиите на ПГ	WtT	TtW
Интензитет на ПГ $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{ij} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{ij} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^l E_k}$

Изменение 151

Предложение за регламент

Приложение I — таблица 1 — ред 6 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

n гориво	***Брой горива, доставени на кораба през референтния период***

Изменение 152

Предложение за регламент

Приложение II — таблица 1 — ред 12 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

MULTi	***Коефициент за умножение, прилаган за RFNBO fuel***

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 153

Предложение за регламент

Приложение I — таблица 1 — ред 19 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Mi, j A	***Коригираната маса на специфичното гориво i, окислено при потребителя j [gFuel] поради плаване в условия на лед в случай на кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен ледови клас ([1а]) и поради техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас. Коригираната маса Mi, j A се използва във формула (1) вместо масата Mi, j, когато е целесъобразно.***
	([1а]) За допълнителна информация относно съответствието между ледовите класове вж. Препоръка 25/7 на HELCOM на адрес http://www.helcom.fi.

Изменение 154

Предложение за регламент

Приложение I — параграф 4 — уводна част

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
В случай на изкопаеми горива се използват приетите в приложение II стойности.	В случай на изкопаеми горива се използват приетите в приложение II стойности***, освен ако действителните стойности могат да бъдат предоставени чрез удостоверяване или преки измервания на емисиите***.

Изменение 155

Предложение за регламент

Приложение I — параграф 4 — алинея 1 — уводна част

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
За целите на настоящия регламент за члена $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ в числителя на формула (1) се задава нула.	За целите на настоящия регламент за члена $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ в числителя на формула (1) се задава нула.
	За члена MULT в знаменателя на формула (1) се задава стойността на коефициента за умножение на RFNBO, както е определен в член 4а, параграф 2 в съответствие с член 9, параграф 1, буква б). За всички други горива за коефициента за умножение се задава едно.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 156

Предложение за регламент

Приложение I — параграф 5

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

Изменение 157

Предложение за регламент

Приложение I — параграф 12

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
В съответствие с плана за съответствие, посочен в член 6, и след оценка от проверяващия орган могат да се използват други методи, като например пряко измерване на еквивалента на CO2 — CO_{2eq} ***или лабораторни изпитвания***, ако това повишава цялостната точност на изчислението.	В съответствие с плана за съответствие, посочен в член 6, и след оценка от проверяващия орган могат да се използват други методи, като например пряко измерване на еквивалента на CO2 — CO_{2eq}, ако това повишава цялостната точност на изчислението.

Изменение 158

Предложение за регламент

Приложение I — таблица

Текст, предложен от Комисията

Клас горива	WtT	TtW
Изкопаеми	Използват се приетите стойности по подразбиране, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент.	Използват се въглеродните коефициенти за CO2 от Регламента на ЕС относно мониторинга, докладването и проверката (МДП) за горивата, за които е посочен такъв коефициент За всички други емисионни фактори могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент, като алтернатива: Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.

Клас горива	WtT	TtW
Устойчиви възобновяеми горива (течни биогорива, биогазове, електронни горива)	Като алтернатива стойностите на CO2eq, предвидени в RED II (без горене), могат да се използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в Red II схема за удостоверяване	За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.
Други (включително електроенергия)	Като алтернатива стойностите на CO2eq, предвидени в RED II (без горене), могат да се използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в Red II схема за удостоверяване	За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент Стойности, удостоверени чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.

Изменение

Клас горива	WtT	TtW
Изкопаеми	Използват се приетите стойности по подразбиране, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент***, освен ако действителните стойности могат да бъдат предоставени чрез удостоверяване или преки измервания на емисиите***.	Използват се въглеродните коефициенти за CO2 от Регламента на ЕС относно мониторинга, докладването и проверката (МДП) за горивата, за които е посочен такъв коефициент За всички други емисионни фактори могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент, като алтернатива: Стойности, удостоверени чрез преки измервания на емисиите.
Устойчиви възобновяеми горива (течни биогорива, биогазове, електронни горива)	Като алтернатива стойностите на CO2eq, предвидени в RED II (без горене), могат да се използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в RED II схема за удостоверяване ***или преки измервания на емисиите***	За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент Стойности, удостоверени чрез преки измервания на емисиите.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Клас горива	WtT	TtW
Други (включително електроенергия)	Като алтернатива стойностите на CO2eq, предвидени в RED II (без горене), могат да се използват за всички горива, чиито начини на производство са включени в RED II Може да се използва одобрена в RED II схема за удостоверяване ***или преки измервания на емисиите***	За емисионните фактори като алтернатива могат да се използват приети стойности, както е посочено в таблица 1 от настоящия регламент Стойности, удостоверени чрез преки измервания на емисиите.

Изменение 159

Предложение за регламент

Приложение II — параграф 2

Текст, предложен от Комисията	*Изменение*
Емисионните фактори за биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива се определят в съответствие с методиките, посочени в приложение 5, част В към Директива (ЕС) 2018/2001.	Емисионните фактори за биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива се определят в съответствие с методиките, посочени в приложение 5, част В към Директива (ЕС) 2018/2001. ***Емисионните фактори за всеки вид гориво могат като алтернатива да се определят въз основа на действителни удостоверени стойности или на стойности, установени чрез преки измервания на емисиите.***

Изменение 160

Предложение за регламент

Приложение II — таблица

Текст, предложен от Комисията

Био-ВПГ Основни продукти/отпадъци/смес от суровини	0,05	Препратка към Директива (ЕС)-2018/2001	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2 755 MEPC245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757 Дизелово гориво за морския сектор	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)				1,7
			ВПГ, Цикъл на Дизел (двугоривен)				0,2
			Бедна смес, искрово запалване				Не е приложимо

Изменение

Био-ВПГ Основни продукти/отпадъци/смес от суровини	0,05	Препратка към Директива (ЕС)-2018/2001	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2 755 MEPC245 (66) Регламент (ЕС) 2015/757 Дизелово гориво за морския сектор	***0***	***0,00011***	3,1
			ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)				1,7
			ВПГ, Цикъл на Дизел (двугоривен)				0,2
			Бедна смес, искрово запалване				Не е приложимо

Изменение 161

Предложение за регламент

Приложение II — параграф 8

Текст, предложен от Комисията

Колона 4 съдържа стойността на емисиите на CO_{2eq} в [gCO_{2eq}/MJ]. За изкопаеми горива се използват ***само*** приетите стойности в таблицата. За всички останали горива (с изключение на изрично посочените) стойностите се изчисляват, като се използва методиката или приетите стойности, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001, извадени от емисиите при горене с пълно окисляване на горивото ([33]).

([33]) Прави се препратка към Директива (ЕС) 2018/2001, приложение V.B, точка 1, буква а) към член u — „емисии от използваното гориво“.

Изменение

Колона 4 съдържа стойността на емисиите на CO_{2eq} в [gCO_{2eq}/MJ]. За изкопаеми горива се използват приетите стойности в таблицата***, освен ако действителните стойности могат да бъдат предоставени чрез удостоверяване или преки измервания на емисиите***. За всички останали горива (с изключение на изрично посочените) стойностите се изчисляват, като се използва методиката или приетите стойности, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001, извадени от емисиите при горене с пълно окисляване на горивото ([33]).

([33]) Прави се препратка към Директива (ЕС) 2018/2001, приложение V.B, точка 1, буква а) към член u — „емисии от използваното гориво“.

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение 162

Предложение за регламент

Приложение II — таблица — ред 4 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Всеки друг източник на енергия с нулеви емисии	***Всяка технология, която постига намаляване на емисиите, еквивалентно или по-значително, отколкото би било постигнато чрез използване на уредба за брегово електрозахранване.***

Изменение 163

Предложение за регламент

Приложение V

Текст, предложен от Комисията

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Формули за изчисляване на баланса на съответствието и на санкцията, ПОСОЧЕНА В ЧЛЕН 20, ПАРАГРАФ 1

Формула за изчисляване на баланса за съответствие на кораба

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

Баланс на съответствието [2_{eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

където:

gCO_{2eq}	Грамове еквивалент на CO_2
$GHGIE_{target}$	Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб съгласно член 4, параграф 2 от настоящия регламент
$GHGIE_{actual}$	Годишна средна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб, изчислена за съответния отчетен период

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

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

Санкция =	(Баланс на съответствието / $GHGIE_{actual}$) x коефициент на преобразуване от MJ към тонове VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 EUR

Сряда, 19 октомври 2022 г.

Изменение

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ФОРМУЛИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА БАЛАНСА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И НА ***КОРЕКТИВНАТА САНКЦИЯ***, ПРЕДВИДЕНА В ЧЛЕН 20, ПАРАГРАФ 1

А. Формула за изчисляване на баланса за съответствие на кораба

а) баланс на съответствието по отношение на интензитета на парниковите газове на кораба във връзка с член 4.2

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

Баланс на съответствието $[2_{eq}/MJ]$ =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

където:

gCO_{2eq}	Грамове еквивалент на CO_2
$GHGIE_{target}$	Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб съгласно член 4, параграф 2 от настоящия регламент
$GHGIE_{actual}$	Годишна средна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораб, изчислена за съответния отчетен период

б) Баланс на съответствието по отношение на квотата за възобновяеми горива от небиологичен произход в съответствие с член 4а, параграф 3

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\%\ RFNBO_{quota} - \%\ RFNBO_{actual})$

където:

CB_RFNBO	***Баланс на съответствието по отношение на квотата за възобновяеми горива от небиологичен произход в съответствие с член 4а, параграф 3***
$\%\ RFNBO_{quota}$	***Квота за възобновяеми горива от небиологичен произход на средногодишната енергия, използвана на борда на кораб съгласно член 4а, параграф 3 от настоящия регламент***
$\%\ RFNBO_{actual}$	***Процент на средногодишната енергия, използвана на борда и докладвана от кораб, която действително е постигната с възобновяеми горива от небиологичен произход, отговарящи на изискванията на член 9, параграф 1, буква б)***

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

а) корективна санкция по отношение на баланса на съответствието за интензитета на парниковите газове на кораба във връзка с член 4.2

Сряда, 19 октомври 2022 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ФОРМУЛИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА БАЛАНСА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО И НА ***КОРЕКТИВНАТА САНКЦИЯ***, ПРЕДВИДЕНА В ЧЛЕН 20, ПАРАГРАФ 1

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

Санкция =	(Баланс на съответствието / $GHGIE_{actual}$) x коефициент на преобразуване от MJ към тонове VLSFO (41,0 MJ / kg) x 2 400 EUR

б) корективна санкция по отношение на квотата за възобновяеми горива от небиологичен произход в съответствие с член 4а, параграф 3

Размерът на корективната санкция, предвидена в член 20, параграф 1а, се изчислява, както следва:

Корективна санкция (RFNBO) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

където:

Корективна санкция	***в EUR***
abs(CB_RFNBO)	***Е абсолютната стойност на баланса на съответствие за възобновяеми горива от небиологичен произход***
Pd	***Ценова разлика между възобновяемите горива от небиологичен произход и изкопаемите горива, съвместими с корабната инсталация***

Изменение 164

Предложение за регламент

Приложение V а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ПРИЛОЖЕНИЕ Va

ПРИЛАГА СЕ ИЗЧИСЛЕНИЕ НА КОРИГИРАНАТА МАСА НА ГОРИВОТО И НА ДОПЪЛНИТЕЛНАТА ЕНЕРГИЯ

Първо, в настоящото приложение се описва как да се изчисли коригираната маса на горивото, като се използва допълнителната енергия, дължаща се на техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или от еквивалентен ледови клас [1а], както и допълнителната енергия, използвана от кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super, или от еквивалентен ледови клас, дължаща се на плаването в условия на лед. Второ, в него се описва как да се изчислят допълнителните енергии.

Коригирана маса [Mj A]

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

Коригираната маса [Mi A] на горивото i се изчислява, както следва

$$M_{i\,A} = M_{i\,total} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions}\,, \quad (Ax.1)$$

където Mi total представлява общата маса на горивото i, Mi additional due to ice class е масата на горивото, дължаща се на допълнителната консумация на енергия на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, а Mi additional due to ice conditions — масата на горивото, дължаща се на допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в условия на лед.

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

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

където Eadditional due to ice class е допълнителната консумация на енергия, дължаща се на техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или еквивалентен ледови клас, а LCVi е по-ниската калорична стойност на горивото i.

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

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

където Eadditional due to ice conditions е допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в условия на лед.

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

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

$$E_{additional\ due\ to\ \ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ \ ice\ conditions}), \quad (Ax.4)$$

където Evoyages, total означава общото потребление на енергия за всички плавания и Eadditional due to ice conditions е допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в условия на лед.

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

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

където Mi, voyages, total означава масата на горивото i, изразходвано за всички плавания, попадащи в обхвата на настоящия регламент, LCVi е по-ниската калорична стойност на горивото i, а Eelect., voyages, total е количеството доставена на кораба електроенергия, консумирана за всички плавания.

Масата на горивото i Mi, voyages, total консумирано за всички плавания, попадащи в обхвата на регламента, се изчислява с:

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.6)$$

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

Допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаването в условия на лед, се изчислява, както следва:

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

където E voyages, open water означава енергията, консумирана при плаванията в открити води, а Evoyages, ice conditions, adjusted е коригираната консумация на енергия в условия на лед.

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

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

където Evoyages, ice conditions означават енергията, консумирана за плаване в условия на лед, която се изчислява, както следва:

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

където Mi, voyages, ice conditions означава масата на горивото i, изразходвано за плаване в условия на лед, а Eelect., voyages, total означава количеството на доставената на кораба електроенергия, консумирана при плаване в условия на лед.

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

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.10)$$

където Mi, voyages between MS, ice cond. означава съвкупната маса на изразходваното гориво от кораб от ледови клас по време на плавания в условия на лед между пристанища под юрисдикцията на държава членка, Mi, voyages from MS — общата маса на изразходваното гориво от кораб от ледови клас по време на плавания в условия на лед за всички плавания с начална точка от пристанища под юрисдикцията на държава членка, и Mi, voyages to MS — общата маса на горивото, изразходвано от кораб от ледови клас по време на плавания в условия на лед за плаванията до пристанища под юрисдикцията на държава членка. Консумираното количество електроенергия, доставено на кораб E ice conditions може да се изчисли по същия начин.

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

1)

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

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

Изминатото разстояние при плаване в условия на лед Dice conditions се изчислява, както следва:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.12)$$

където D voyages between MS, ice cond. означава общото разстояние, изминато по време на плавания в условия на лед между пристанища под юрисдикцията на държава членка, D voyages from MS — общото разстояние, изминато по време на плавания в условия на лед за всички плавания с начална точка от пристанища под юрисдикцията на държава членка, а D voyages to MS — общото разстояние, изминато по време на плавания в условия на лед за плаванията до пристанища под юрисдикцията на държава членка.

Последното се определя, както следва:

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

където E voyages, ice conditions означава потреблението на енергия при плаване в условия на лед, а D total е общото изминато разстояние годишно.

Общото изминато разстояние годишно се изчислява, както следва:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.14)$$

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

([1a]) За допълнителна информация относно съответствието между ледовите класове вж. Препоръка 25/7 на HELCOM на адрес http://www.helcom.fi.