ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 28.7.2026 г.
COM(2026) 409 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

относно взаимодействието и съгласуваността между Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, и Регламента на ЕС за МДП в морския транспорт

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И ДО СЪВЕТА

относно взаимодействието и съгласуваността между Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, и Регламента на ЕС за МДП в морския транспорт

I. Въведение

ЕС прие различни законодателни актове, които стимулират декарбонизацията на морския сектор. Тези актове имат за цел да увеличат използването на нисковъглеродни и устойчиви горива и технологии от корабите, акостиращи в пристанища на ЕС. Настоящият доклад е съсредоточен основно върху два от тези актове:

1) Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО[1] („Регламент за FuelEU — сектор „Морско пространство“) влезе в сила на 12 октомври 2023 г. и се прилага изцяло от 1 януари 2025 г. С него се изисква постепенно намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове (ПГ) при потреблението на енергия на борда на големи кораби, и се налага използването на захранване от наземната електрическа мрежа (OPS) в избрани европейски пристанища от 2030 г. нататък.

2) В Регламент (ЕС) 2015/757[2] 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 („Регламент за МДП в морския транспорт“) се изисква големите кораби, акостиращи в пристанища на Европейското икономическо пространство (ЕИП), да извършват мониторинг и да докладват ежегодно проверени данни за емисиите на парникови газове (ПГ) и други данни за енергийната ефективност. Регламентът за МДП в морския транспорт беше преразгледан през 2023 г. след разширяването на схемата на ЕС за търговия с емисии, така че да обхване емисиите от морския транспорт. (СТЕ)[3].

Съгласно член 30, параграф 1 от Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, от Европейската комисия се изисква да представи на Парламента и на Съвета доклад, в който „се разглежда взаимодействието и съгласуваността“ между посочения регламент и Регламента за МДП в морския транспорт.

Поради това Комисията извърши първи сравнителен анализ на Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, и Регламента за в морския транспорт, както и на свързаните с тях делегирани актове и актове за изпълнение. Беше взет предвид и първоначалният опит, натрупан при действителното прилагане на тези актове.

Като се има предвид, че Регламентът за МДП в морския транспорт осигурява рамка за мониторинг, докладване и проверка на данните за елементите на Директивата за СТЕ на ЕС[4], свързани с морския транспорт, елементите на посочената директива също са обхванати от настоящия доклад, когато е уместно.

През януари 2024 г. СТЕ на ЕС беше разширена, за да обхване морския сектор. Оттогава от корабните дружества се изисква да купуват и връщат квоти за емисии по СТЕ на ЕС за всеки тон докладвани емисии на CO_2 (или еквивалент на CO_2) в обхвата на СТЕ на ЕС.

По време на процеса на изготвяне на Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, и преразглеждането през 2023 г. на Регламента за МДП в морския транспорт, както и при преговорите с Парламента и Съвета, бяха положени усилия за привеждане в съответствие, доколкото е възможно, на двата акта и за създаване на рамка, която предвижда рационализирано спазване на изискванията за регулираните субекти, проверяващите и администриращите органи на държавите членки.

Двата регламента са взаимосвързани, тъй като съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, всички данни, докладвани за целите на Регламента за МДП в морския транспорт, следва да се използват, когато е необходимо, за проверка на съответствието с Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, за да се ограничи административната тежест, наложена на дружествата, проверяващите и компетентните органи.

Съществуват обаче различни аспекти на мониторинга, докладването и проверката в двата регламента, тъй като изготвянето на предложенията на Комисията за Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, преразглеждането на Регламента за МДП в морския транспорт и включването на морския сектор в СТЕ на ЕС, както и съответните преговори с Парламента и Съвета, се проведоха отделно, макар и с частично припокриване във времето.

Поради това е необходимо по-нататъшно разглеждане и анализ на тези актове, с цел:

- да се направи преглед на различията и несъответствията между основните разпоредби на регламентите,
- да се направи оценка на предизвикателствата, произтичащи от задължението за едновременно спазване на двата регламента, и
- да се представят възможни начини за по-нататъшното им привеждане в съответствие и за подобряване на съгласуваността.

---

[1] Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО, ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48—100, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

[2] 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—76, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

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

[4] Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета, ОВ L 275, 25.10.2003 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj

Констатациите имат за цел да предоставят информация за възможностите за рационализиране на административните изисквания в съответствие с ангажиментите за цялостно административно опростяване, посочени в компаса за конкурентоспособността на ЕС.

Приложно поле на регламентите

Прагове за размер

Що се отнася до размера на корабите, които попадат в обхвата на анализираните регламенти, Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, се прилага за кораби с брутен тонаж над 5000 тона, които служат за превоз на пътници или товари за търговски цели. По подобен начин в Регламента за МДП в морския транспорт се предвижда, че той се прилага за кораби с брутен тонаж от 5000 и повече тона, а от 1 януари 2025 г. — и за кораби за превоз на общи товари с брутен тонаж под 5000, но не и под 400 тона, както и за кораби, обслужващи офшорната индустрия, с брутен тонаж от 400 и повече тона, които попадат в една от категориите, изброени в приложение I към регламента.[5]

Географски обхват

Докладването съгласно Регламента за МДП в морския транспорт обхваща потреблението на гориво и емисиите на парникови газове от всички международни плавания в рамките на ЕС и извън ЕС (плавания между пристанища в ЕС и извън ЕС), както и тези от дейностите на кораба в пристанищата на ЕС. Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, има същия обхват на докладване, но за да се отрази справедливо делът на емисиите на ЕС, трябва да се отчита само половината (50 %) от потреблението на гориво/енергия, използвано при международни плавания извън ЕС. Същото правило се прилага и съгласно Директивата за СТЕ на ЕС.

Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, третира плаванията между ЕС и най-отдалечените региони на всяка държава — членка на ЕС, по същия начин като международните плавания до/от държави извън ЕИП (поради това се вземат предвид 50 % от потреблението на гориво/енергия). Съгласно Регламента за МДП в морския транспорт тези плавания се третират като плавания в рамките на ЕС (поради това в обхвата попадат 100 % от емисиите). Съгласно Директивата за СТЕ на ЕС обаче до декември 2030 г. корабните дружества не са задължени да плащат за емисиите от плавания между пристанище, разположено в най-отдалечен регион на държава членка, и пристанище, разположено в същата държава членка, включително плавания между пристанища в рамките на най-отдалечен регион и плавания между пристанища в най-отдалечените региони на същата държава членка [вж. раздела относно освобождаванията по-долу].

Емисии, обхванати от регламентите

Що се отнася до отчитането на емисиите от горива, Директивата за СТЕ на ЕС и Регламентът за МДП в морския транспорт обхващат емисиите на парникови газове от изпускателната тръба, известни също като емисии надолу по веригата или емисии от резервоара до килватера. Това е така, защото емисиите нагоре по веригата (известни също като „от източника до резервоара“), свързани с производството на горива, вече са обхванати от други сектори на СТЕ и отчитането им като част от квотите за сектора на корабоплаването би могло да доведе до евентуално двойно издаване, търговия и искания. Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“ обхваща както емисиите „от източника до резервоара“, така и емисиите „от резервоара до килватера“, за да се гарантира, че се вземат предвид пълните показатели за емисиите на различните енергийни източници.

Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, Регламентът за МДП в морския транспорт и Директивата за СТЕ на ЕС се основават на критериите за устойчивост, включително минималните прагове за емисиите на парникови газове, определени в Директивата за енергията от възобновяеми източници[6], за преобразуването на възобновяемите изходни суровини в горива, включително съответната система за сертифициране. Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“ допълнително ограничава допустимия резерв от горива, като изключва изходни суровини от хранителни и фуражни култури. Горивата, произведени от тези изходни суровини, се третират като изкопаеми горива съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“.

Енергийни източници

Потреблението от корабите на определени енергийни източници, различни от гориво — като електроенергия от наземна електрическа мрежа и вятърна енергия, които не могат да бъдат наблюдавани по време на плаванията, но които допринасят за потреблението на енергия на кораба и следователно за неговите цели за декарбонизация — е обхванато от Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, но не и от Регламента за МДП в морския транспорт. Поради това за електроенергията от наземна електрическа мрежа и за вятърната енергия са необходими допълнителен мониторинг или изчисления за Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“.

Освобождавания

Що се отнася до обхвата, съществуват разлики между освобожданията, разрешени от Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и Директивата за СТЕ на ЕС.

Както Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и Директивата за СТЕ на ЕС позволяват на държавите членки да освобождават плаванията, извършвани от пътнически кораби до острови с по-малко от 200 000 постоянно пребиваващи лица. Съществуват обаче различия. За СТЕ освобожданията могат да се прилагат за плавания между пристанище на остров под юрисдикцията на отправилата искане държава членка без пътна или железопътна връзка с континенталната част и с по-малко от 200 000 постоянно пребиваващи лица и пристанище под юрисдикцията на същата държава членка. Що се отнася до Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, освобожданията могат да се

[5] Делегиран регламент (ЕС) 2024/3214 на Комисията от 16 октомври 2024 година за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на правилата за мониторинг на емисиите на парникови газове от корабите, обслужващи офшорната индустрия, и нулевия емисионен фактор за устойчивите горива,

ОВ L, 2024/3214, 27.12.2024 г., ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. за насърчаване използването на енергия от възобновяеми източници, ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 82—209, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

прилагат за 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 200 000 постоянно пребиваващи лица. Тези освобождавания се прилагат и за дейностите в рамките на пристанището, извършвани от съответните кораби във връзка с освободените плавания.

Както съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и съгласно Директивата за СТЕ на ЕС държавите членки могат да освобождават пътническите кораби, а в случая с Директивата за СТЕ на ЕС и корабите ро-пакс, извършващи транснационални плавания съгласно задължения за обществена услуга или договори за обществена услуга за определени плавания.

Държавите членки могат също така да освободят от прилагането на Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ пътническите кораби, които предоставят услуги за морски транспорт съгласно задължения за обществена услуга или договори за обществена услуга за маршрути между своите континентални пристанища и пристанища, разположени на остров или в градовете Сеута и Мелила. Директивата за СТЕ на ЕС не предвижда такива освобождавания.

И накрая, съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, държавите членки могат да предвидят освобождавания за плавания, предприети между пристанища в най-отдалечените региони. Съгласно Директивата за СТЕ на ЕС съществува автоматична (т.е. без да е необходимо уведомяване) временна дерогация до края на 2030 г. за плавания между пристанище, разположено в най-отдалечен регион на държава членка, и пристанище, разположено в същата държава членка, включително пристанища, разположени в същия най-отдалечен регион и в друг най-отдалечен регион на същата държава членка.

За всички горепосочени освобождавания в Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, и в Директивата за СТЕ на ЕС се използват различни крайни дати. Регламентът позволява освобождавания, които могат да продължат до 31 декември 2029 г., а директивата — до 31 декември 2030 г.

Разпоредби относно ледовия клас и плаването през заледени води

Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, Регламентът за МДП в морския транспорт и Директивата за СТЕ на ЕС съдържат разпоредби относно ледовия клас на кораба и плаването през заледени води, макар и в различен формат. За да се намалят допълнителните разходи за кораби с ледови клас, Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“ позволява на дружествата да кандидатстват за изключване от изчисляването на баланса на съответствие на допълнителната енергия, използвана поради ледовия клас на кораба и енергията, използвана поради плаване в условия на заледяване. Съгласно Директивата за СТЕ на ЕС корабните дружества могат да връщат 5 процента по-малко квоти от общите проверени емисии, освободени от техните кораби с ледови клас, до 31 декември 2030 г.

Съседни пристанища за трансбордиране на контейнери

За да се намалят рисковете от избягване на правилата в пристанищата на акостиране и преместването на дейностите по трансбордиране, както Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и Директивата за СТЕ на ЕС изискват от Комисията да определи и актуализира списъка на „съседните пристанища за трансбордиране на контейнери“. Спиранията в тези пристанища са изключени от определението за „пристанище на акостиране“ за целите на МДП. Критериите за определяне на тези пристанища в Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и в Директивата за СТЕ на ЕС са идентични. Сроковете за актуализиране на списъците обаче не са съгласувани. Поради това разликите в данните биха могли да доведат до разлики в прилаганите списъци.

Заключения:

- Повечето различия в обхвата на регламентите са обосновани от решенията, взети от Парламента и Съвета. Всякакви корекции на обхвата, като например тип кораб, следва да бъдат допълнително проучени с оглед на ползите от по-нататъшната съгласуваност между правилата, описани по-горе.
- Би могла да се разгледа възможността за по-голямо съгласуване по отношение на допустимостта, определянето на емисиите и интензитета на парниковите газове от горивата, използвани на борда, съгласно описаните по-горе правила.
- За улесняване на прилагането може да се разгледа възможността за по-нататъшно привеждане в съответствие на разпоредбите относно освобожданията, приложими съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и Директивата за СТЕ на ЕС. При това обаче следва да се има предвид, че тези различия са специфични решения, взети от съзаконодателите.
- Сроковете за преразглеждане на списъка на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери биха могли да бъдат хармонизирани, за да се опрости прилагането.

II. Отговорни субекти

В Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за МДП в морския транспорт се определят органите, отговорни за тяхното прилагане. Тези определения са сходни, но не идентични, което би могло да доведе до ситуация, в която корабно дружество да реши да има различен отговорен субект за регламентите за СТЕ на ЕС и за МДП в морския транспорт в сравнение с Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“.

Отговорният субект съгласно Регламентаз за FuelEU — сектор „Морско пространство“, трябва винаги да бъде дружеството по ISM — правният субект, управляващ кораба в съответствие с Международния кодекс за управление на безопасността („Кодекс ISM“). В зависимост от договорните и оперативните споразумения дружеството по ISM следва да бъде или корабособственикът, или всяка организация или лице, различно от корабособственика, което се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени от Кодекса ISM. Когато корабособственикът отговаря за съответствието на своя кораб с Кодекса ISM, корабособственикът е както дружеството по ISM, така и субектът, отговорен за съответствието с Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“. В случаите, когато корабособственикът е делегирал отговорностите за спазване на Кодекса ISM на друга организация или лице (което се е съгласило да поеме тези отговорности), тази организация или лице ще стане дружеството по ISM, както и субектът, отговорен за спазването на Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“.

Съгласно Регламента за МДП в морския транспорт един и същ субект трябва да отговаря както за Директивата за СТЕ на ЕС, така и за Регламента за МДП в морския транспорт. Съгласно Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за МДП в морския транспорт субектът, отговорен за съответствието по отношение на емисиите на даден кораб, може да бъде или корабособственикът (т.е. регистрираният собственик), или дружеството по ISM. Ако дружеството по ISM е различно от корабособственика, регистрираният собственик и дружеството по ISM трябва да се договорят помежду си относно субекта, който ще поеме отговорност за спазването на задълженията по Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за МДП в морския транспорт. При липса на изрично решение от страна на регистрирания собственик и дружеството по ISM регистрираният собственик ще се счита за отговорен за спазването на задълженията, определени в Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за МДП в морския транспорт.

Компетентни органи

„Администриращата държава“ по отношение на дружество, което отговаря за прилагането на FuelEU, както е определено в Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, се определя, като се използват същите правила като тези, които се прилагат за определяне на „администриращия орган, отговарящ“ за Директивата за СТЕ на ЕС по отношение на дадено корабно дружество. Като се има предвид обаче възможността в определени ситуации дружеството, отговарящо за даден кораб, да не е едно и също за Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, от една страна, и за Регламента за МДП в морския транспорт и Директивата за СТЕ на ЕС, от друга страна (вж. по-горе), възможно е един и същ кораб да се администрира от две различни държави членки — една за Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, и друга за Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за МДП в морския транспорт.

В рамките на една държава членка могат да бъдат определени различни органи, които да отговарят за администрирането на Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, от една страна, и Регламента за МДП в морския транспорт и Директивата за СТЕ на ЕС, от друга страна, но държавата членка решава дали би било най-добре да се предостави тази отговорност на един и същ орган.

Заключения

- Следва да се извърши допълнително проучване на отговорните субекти съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за МДП в морския транспорт, за да се определи дали съгласуваното тълкуване и определение на регулирания субект би довело до допълнително опростяване и за кого. В този контекст следва да се вземе предвид, че в Директивата за СТЕ на ЕС се разглежда съответствието на равнището на дружествата, а в Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, се предвиждат задължения по отношение на корабите.

III. Мониторинг, записване и докладване

Планове за мониторинг

Както съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и съгласно Регламента за МДП в морския транспорт, дружествата трябва да представят на проверяващия орган за всеки от своите кораби план за мониторинг, в който се посочва информацията, необходима за изпълнение на изискванията за докладване. Поради различните изисквания операторите трябва да представят два отделни плана за мониторинг — единия в съответствие с Регламента за МДП в морския транспорт, а другия — в съответствие с Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“. Двата плана имат сходна структура и могат да бъдат изготвени в информационната система THETIS MRV. След като бъдат представени, двата плана за мониторинг следват независими работни процеси.

На практика THETIS MRV действа като единно звено за контакт за корабните дружества, като дава възможност за допълнително подаване на данни за целите както на Регламента за МДП в морския транспорт/Директивата за СТЕ на ЕС, така и на Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“. Всички наблюдавани и записани данни съгласно Регламента за МДП в морския транспорт могат да се използват за Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, ако това бъде потвърдено от проверяващия орган за FuelEU, в случай че той е различен от проверяващия орган за МДП. Същите данни от МДП за морския транспорт могат да се използват и за агрегиране на данни, които са от значение за докладите на равнището на дружествата съгласно Директивата за СТЕ на ЕС.

Докладване на база единично плаване

Както съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и съгласно Регламента за МДП в морския транспорт, данните по принцип се наблюдават за всяко плаване. Съгласно Регламента за МДП в морския транспорт обаче не е задължително да се докладва на база единично плаване, което означава, че дружествата могат да докладват изискваните данни на годишна агрегирана основа. На практика обаче THETIS MRV дава възможност данните да се записват и докладват на база единично плаване като доброволен вариант съгласно Регламента за МДП в морския транспорт.

Дерогации от мониторинга за единично плаване

Чрез дерогация Регламентът за МДП в морския транспорт позволява на дружествата да извършват мониторинг на потреблението на гориво и емисиите на парникови газове за някои кораби само на годишна основа. Дерогацията се прилага за кораби, които извършват плавания само в рамките на ЕС и извършват повече от 300 плавания всяка година. Такива дерогации не съществуват съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“.

Разпределение на потреблението на гориво/енергия по географски обхват

Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“ дава възможност за безплатно разпределяне/преразпределяне на гориво, използвано през целия отчетен период, към частта от изминатото разстояние в рамките на ЕС или извън ЕС, независимо дали горивото/енергията действително са били използвани при това конкретно

плаване. Съгласно Регламента за МДП в морския транспорт и Директивата за СТЕ на ЕС е необходимо да се докладва съответният вид гориво за точния вид плаване, по време на което е изразходвано горивото. Това оказва въздействие върху

разпределението на горивата с най-нисък интензитет на емисиите на парникови газове (и нулев емисионен фактор съгласно Директивата за СТЕ на ЕС).

Заключения:

- ИТ решенията, прилагани в THETIS MRV, намаляват тежестта за представяне на два отделни плана за мониторинг. Въпреки това може да се проучи осъществимостта на сливането на двата плана за мониторинг, както и дали подобно действие би могло допълнително да опрости докладването.
- Съществуват различия по отношение на изискванията за докладване на енергията, използвана в пристанищата и по време на плаванията. Освен това, за разлика от Регламента за МДП в морския транспорт, Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“ не включва дерогации, които да позволяват на определени кораби да извършват мониторинг на потреблението си на гориво и на емисиите си годишно, вместо да извършват мониторинг на всяко отделно плаване. Би могла да се разгледа възможността за по-нататъшно привеждане в съответствие на тези елементи.

IV. Проверка

Системата за проверка, приложима съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, до голяма степен се основава на системата, установена съгласно Регламента за МДП в морския транспорт, но съществуват някои разлики, които са анализирани по-долу.

Общи задължения и принципи за проверяващите органи и процедури за проверка

Задълженията и принципите за проверяващите органи и процедурите за проверка — както е посочено в актовете за изпълнение и делегираните актове, приети съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, и Регламента за МДП в морския транспорт — до голяма степен са приведени в съответствие[7]. Една от разликите е, че в контраст с Регламента за МДП в морския транспорт, съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, ако проверяващият орган се промени, плановете за мониторинг трябва да бъдат преразгледани от новия проверяващ орган.

Акредитация

Спецификациите относно правилата за акредитация на проверяващите органи съгласно Регламента за МДП в морския транспорт и Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, са определени в делегирани актове[8]. Разпоредбите на тези актове са идентични или до голяма степен сходни.

Заключения

- Правилата за проверка и акредитацията на проверяващите органи са определени и в двата регламента — в Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и в Регламента за МДП в морския транспорт, и са допълнително уточнени в отделни делегирани актове и актове за изпълнение. Разликите в правилата са минимални и произтичат най-вече от различните работни процеси и ролите на проверяващите органи съгласно различните актове.

V. Правоприлагане

Заповед за експулсиране/задържане

Съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и Регламента за МДП в морския транспорт ако даден кораб не изпълнява задълженията си в продължение на два или повече последователни отчетни периода, държавите членки могат да издадат заповед за експулсиране. Държавата на знамето обаче не може да отказва влизане в пристанище на кораби, плаващи под нейно знаме.

Задължение за притежаване на валиден документ за съответствие (ДС)

Съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ от корабите, които не са извършили плавания в обхвата му през даден отчетен период, въпреки това се изисква да имат на борда си валиден ДС (специфичен за кораба документ, издаден на дружество от проверяващ орган, който потвърждава, че този кораб е спазил Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ за конкретен отчетен период) по време на периода на проверка. С Регламента за МДП в морския транспорт се установява задължение за наличие на борда на валиден ДС само за кораби, които са извършили плавания в обхвата на регламента през отчетния период. В случай на неактивни кораби (т.е. без дейност, попадаща в обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт) посоченият регламент не забранява представянето на проверен доклад за емисиите с нулеви емисии, за да се получи валиден ДС.

Задължение на държавата на знамето

В Регламента за МДП в морския транспорт се посочва, че всяка държава членка трябва да предприеме всички необходими мерки, за да гарантира спазването на изискванията за мониторинг и докладване от страна на корабите, плаващи под нейно знаме. За разлика от това, съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, държавите членки не са задължени да извършват проверки на корабите, плаващи под тяхно знаме.

Издаване на документ за съответствие FuelEU

---

[7] Регламент за изпълнение (ЕС) 2024/2027 на Комисията от 26 юли 2024 г. относно дейностите по проверка съгласно Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО, *ОВ L, 2024/2027, 29.7.2024 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj* и Делегиран регламент (ЕС) 2023/2917 на Комисията от 20 октомври 2023 г. относно дейностите по проверка, акредитацията на проверяващите органи и одобряването на мониторинговите планове от администриращите органи съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт и за отмяна на Делегиран регламент (ЕС) 2016/2072 на Комисията, *ОВ L, 2023/2917, 29.12.2023 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*.

[8] Делегиран регламент (ЕС) 2025/192 на Комисията от 9 септември 2024 г. относно процедури за акредитирането на проверяващи органи съгласно Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, *ОВ L, 2025/192, 29.1.2025 г., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj* и Делегиран регламент (ЕС) 2023/2917 на Комисията, както е посочено по-горе.

Съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и Регламента за МДП в морския транспорт проверяващият орган по принцип носи отговорност за издаването на ДС. Съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ обаче, ако се налага санкция FuelEU, документът трябва да бъде издаден от компетентния орган на администриращата държава. Освен това съгласно FuelEU компетентният орган може да оттегли вече издадени документи за съответствие, когато бъдат открити неточности или несъответствия в докладваните данни, което не е така съгласно Регламента за МДП в морския транспорт.

Проверки

Както Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и Регламентът за МДП в морския транспорт, изискват от органите за държавен пристанищен контрол да включат проверките на ДС като част от своите проверки (извършвани в съответствие с Директива 2009/16/ЕО)[9].

Санкции

Както съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и съгласно Регламента за МДП в морския транспорт държавите членки трябва да определят отделен набор от правила относно санкциите, приложими при нарушения на регламентите.

Заключения

- Правилата за правоприлагане както съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и съгласно Регламента за МДП в морския транспорт, са съсредоточени върху кораба и съдържат много идентични или сходни разпоредби, но съществуват различия. Може да се разгледа възможността за създаване на съвместен режим на изпълнение, за да се рационализират някои дейности и да се намали тежестта за органите на държавите членки.

VI. График на задълженията за привеждане в съответствие

Сравнението на задълженията за привеждане в съответствие в Регламента за МДП в морския транспорт и Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ показва, че двата регламента са съгласувани по отношение на графика.

Ако в бъдеще бъде взето решение да се работи с един всеобхватен план за мониторинг за двата регламента, графикът ще трябва да бъде приведен в съответствие по някои точки. Например понастоящем корабите, които акостират в пристанище на държава членка за първи път след 31 август 2024 г., трябва да представят план за мониторинг не по-късно от два месеца след първото си акостиране съгласно Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, но не по-късно от три месеца след първото акостиране на всеки кораб в пристанище на държава членка съгласно Регламента за МДП в морския транспорт.

До 31 януари на периода на проверка докладът за FuelEU трябва да бъде представен на проверяващия орган, а до 31 март на периода на проверка проверяващият орган е задължен да запише проверения доклад за FuelEU в базата данни на FuelEU. За разлика от това в Регламента за МДП в морския транспорт се посочва, че в зависимост от правилата на отговорния администриращ орган провереният доклад за емисиите трябва да бъде представен на съответните органи в периода между 28 февруари и 31 март от периода на проверка. Всеки администриращ орган решава точната дата, на която да представи доклада в рамките на този период.

Заключения

- Графикът и процедурите, които трябва да се следват, за да се изпълнят изискванията на двата регламента, имат сходна структура, но съществуват различия в датите и формулирането на задълженията. Може да се обмисли по-нататъшно привеждане в съответствие на процеса на мониторинг и докладване.

VII. Общи заключения

Сравнението показва, че макар Регламентът за FuelEU — сектор „Морско пространство“, Регламентът за МДП в морския транспорт и Директивата за СТЕ на ЕС вече да са добре съгласувани по много аспекти, има възможност да се намалят съществуващите несъответствия чрез предстоящите преразглеждания на актовете, с цел да се опрости изпълнението и да се намали административната тежест за операторите, проверяващите органи и държавите членки.

Най-големите ползи ще бъдат постигнати от създаването на единна система за мониторинг, докладване и проверка, която ще служи за целите както на Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, така и на Директивата за СТЕ на ЕС и с която ще се гарантира, че дружествата могат да използват данните, събрани, проверени и докладвани съгласно Регламента за МДП в морския транспорт, за спазване на изискванията на Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“.

Такава система, основана на Регламента за МДП в морския транспорт, следва i) да обхваща всички изисквания за мониторинг съгласно Директивата за СТЕ на ЕС и Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“, ii) да свежда до минимум несъответствията и разликите между изискванията, iii) да съгласува и евентуално да обедини документите за докладване в единствен единен образец (т.е. планове за мониторинг, доклади за емисиите), iv) да създаде единна рамка за проверка и акредитация и v) да приведе в съответствие понятието „регулиран субект“ съгласно Регламента за МДП в морския транспорт, Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и Директивата за СТЕ на ЕС.

Освен системата за мониторинг, докладване и проверка, в бъдеще би могло да се обмисли и по-нататъшно съгласуване между Регламента за FuelEU — сектор „Морско пространство“ и Директивата за СТЕ на ЕС в други области, като например географските освобождавания, видовете кораби, енергийното и емисионното покритие, плаването в заледени води и мерките за правоприлагане. Постигането на по-голяма съгласуваност на тези разпоредби обаче би било по-трудно от съгласуването на системите за мониторинг, докладване и проверка; освен това съществуват основателни причини за запазване на съществуващите различия, които се основават на конкретни решения на съзаконодателите.

[9] Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол, ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57—100, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

Всички изменения на горепосочените въпроси следва да бъдат координирани и да отчитат въздействието на промените в трите законодателни акта. Същевременно при всяко преразглеждане следва да се проучат осъществимостта и икономическото, екологичното и социалното въздействие на по-нататъшното съгласуване с оглед на целта за запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата, включително неговите правно обвързващи ангажименти.