

ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 13 юли 2023 г.
(OR. en)

2021/0210 (COD)

PE-CONS 26/23

**TRANS 178
MAR 71
ENV 464
ENER 228
IND 228
COMPET 411
CODEC 789
ECO 36
RECH 168**

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: 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

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2023/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

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

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

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

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ ОВ С 152, 6.4.2022 г., стр. 145.

² Позиция на Европейския парламент от 11 юли 2023 г.

като имат предвид, че:

- (1) Морският транспорт представлява около 75% от обема на външната търговия на Съюза и 31% от обема на неговата вътрешна търговия. 400 милиона пътници се качват или слизат годишно в пристанищата на държавите членки, включително около 14 милиона на пътнически круизни кораби. Следователно морският транспорт е съществен елемент от транспортната система на Съюза и играе решаваща роля за неговата 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 в областта на морския транспорт 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 неблагоприятно положение от своя страна може да доведе до загуба на конкурентоспособност от страна на сектора на морския транспорт, по-малко работни места и до ограничаване на свързаност на гражданите и предприятията.

- (2) Според Доклада за синята икономика на ЕС за 2022 г., през 2014 г. синята икономика на ЕС е създала общо около 5,7 милиона работни места, от които 3,2 милиона са създадени чрез пряка заетост в установените сектори, а още 2,5 милиона са генерирани чрез съответните вериги на доставки. В доклада също така се посочва, че само морските пристанища в Съюза са създали приблизително 2,5 милиона работни места (преки и непреки) през 2014 г. От този брой работни места само около 0,5 милиона са обхванати от секторната статистика, тъй като морските пристанища създават заетост и икономически ползи в други сектори, като например логистиката и морските транспортни услуги. Седемте установени сектора на синята икономика на ЕС са генерирали брутна добавена стойност в размер на 183,9 милиарда евро през 2019 г.¹

¹ Европейска комисия, Генерална дирекция „Морско дело и рибарство“, Съвместен изследователски център, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J. и др., „Доклад за синята икономика на ЕС за 2022 г.“, Служба за публикации на Европейския съюз, 2022 г., <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Съгласно работния документ на службите на Комисията, придружаващ съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност — подготовка на европейския транспорт за бъдещето“, в сравнение с другите видове транспорт морският транспорт продължава да бъде най-ефективният по отношение на въглеродните емисии вид транспорт на тон километри. Същевременно около 11% от емисиите на въглероден диоксид (CO₂) от транспорта в Съюза 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. Емисиите на CO₂ от морския транспорт се очаква да нараснат, освен ако се предприемат допълнителни действия. Всички сектори на икономиката на Съюза трябва да допринасят за бързото намаляване на емисиите на парникови газове с цел постигане на нулеви нетни емисии най-късно до 2050 г., както е заложено в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета¹. Поради това е от съществено значение Съюзът да предначертае целесъобразен път за бързия екологичен преход на сектора на морския транспорт, с което също ще се допринесе за запазването и допълнителното насърчаване на водещите позиции на Съюза 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.

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

- (4) За да се засили ангажиментът на Съюза в областта на климата съгласно Парижкото споразумение¹, прието съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата („Парижкото споразумение“), с Регламент (ЕС) 2021/1119 се цели до 2030 г. да се намалят емисиите на парникови газове (емисии след приспадане на поглъщанията) с най-малко 55% в сравнение с равнищата от 1990 г., а Съюзът се насочва по пътя към постигане на неутралност по отношение на климата най-късно до 2050 г. Освен това са необходими различни допълнителни инструменти на политиките с цел насърчаване и ускоряване на 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 трябва да е започнало до 2030 г., за да бъдем подготвени за много по-бързите промени след това. 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.

¹ OB L 282, 19.10.2016 г., стр. 4.

- (5) 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 Съюза и лоялната конкуренция по отношение на корабните горива, на които се пада значителен дял от разходите на операторите и дружествата. Поради това мерките на политиките следва да бъдат икономически ефективни. Разликите в изискванията към горивата между държавите членки 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 положение би могло 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 кораби, пристигащи и отплаващи от морски пристанища под юрисдикцията на държавите членки. Ето защо с настоящия регламент следва да се определят мерки, за да се гарантира, че навлизането на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници на пазара на корабни горива се осъществява при условията на лоялна конкуренция на пазара на морския транспорт в Съюза.
- (6) Секторът на морския транспорт е подложен на силна международна конкуренция. Между държавите на знамето има големи разлики по отношение на регулаторната тежест, което често е водило до нежелани 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, което би помогнало за привличане на нови инвестиции и запазване на конкурентоспособността на пристанищата, корабособствениците и корабни операторите в Съюза.

- (7) За да въздейства върху всички дейности в сектора на морския транспорт, 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 в пристанище, което се намира под юрисдикцията на държава членка. Такава рамка за прилагане би осигурила ефективността на настоящия регламент, включително като увеличава позитивното въздействие на тази рамка върху околната среда. Тази рамка следва да ограничава риска от неправомерно акостиране в пристанища и риска от делокализация или премаршрутиране на дейностите извън Съюза. С цел да се осигури безпроблемното функциониране на морския транспорт и да се избегнат нарушения на вътрешния пазар, еднаквите условия на конкуренция между операторите в областта на морския транспорт и между пристанищата по отношение на всички пътувания, започващи или завършващи в пристанища под юрисдикцията на държавите членки, както и престоят на кораби в тези пристанища, следва да бъдат гарантирани от последователни правила, съдържащи се в настоящия регламент.

- (8) От съществено значение е Комисията и компетентните органи на държавите членки непрекъснато да гарантират, че техните административни процедури отразяват най-добрите практики, и да предприемат мерки за осигуряване на последователност, избягване на дублирането в секторното законодателство и за опростяване на прилагането на настоящия регламент, като по този начин се сведе до минимум административната тежест за корабособствениците, корабните оператори, пристанищата и проверяващите органи.
- (9) Настоящият регламент следва да бъде в съответствие с Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета¹, Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета², директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета³,

¹ Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета от ... за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС (ОВ L ..., ... г, стр. ...).

⁺ ОВ: Моля, впишете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)), и добавете номера, датата, заглавието и данните за публикацията в ОВ на посочения регламент в бележката под линия.

² Директива (ЕС) 2023/959 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО за установяване на система за търговия с квоти за емисии в Съюза и Решение (ЕС) 2015/1814 относно създаването и функционирането на резерв за стабилност на пазара към схемата на Съюза за търговия с емисии на парникови газове (ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134).

³ 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).

Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета¹ и Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета² по отношение на насърчаването на енергията от възобновяеми източници и за отмяна на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета³ и Директива на Съвета относно преструктурирането на правната рамка на Съюза за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията (преработен текст), за да се гарантира необходимата степен на правна и инвестиционна сигурност. Това съответствие следва да гарантира съгласувана законодателна рамка за сектора на морския транспорт, 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 кораби.

-
- ¹ Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2018 г. относно управлението на Енергийния съюз и на действията в областта на климата, за изменение на регламенти (ЕО) № 663/2009 и (ЕО) № 715/2009 на Европейския парламент и на Съвета, директиви 94/22/ЕО, 98/70/ЕО, 2009/31/ЕО, 2009/73/ЕО, 2010/31/ЕС, 2012/27/ЕС и 2013/30/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, директиви 2009/119/ЕО и (ЕС) 2015/652 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 328, 21.12.2018 г., стр. 1).
- ² Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 1998 г. относно качеството на бензиновите и дизеловите горива и за изменение на Директива 93/12/ЕИО на Съвета (ОВ L 350, 28.12.1998 г., стр. 58).
- ³ Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета от 20 април 2015 г. за установяване на методи за изчисляване и на изисквания за докладване съгласно Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно качеството на бензиновите и дизеловите горива (ОВ L 107, 25.4.2015 г., стр. 26).

- (10) Следва да се проведат консултации между управителния орган на пристанището и ползвателите на пристанището и други съответни заинтересовани страни, както е предвидено в член 15, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета¹, за да се координира наличието на пристанищни услуги по отношение на доставките на алтернативни горива, които се планират и внедряват в пристанищата, както и по отношение на очакваното търсене от страна на корабите, акостиращи в тези пристанища.
- (11) Правилата, определени в настоящия регламент, следва да се прилагат по недискриминационен начин за корабите, независимо под какво знаме плават. От съображения за съгласуваност с правилата на Съюза и международните правила в областта на морския транспорт, както и за да се ограничи административната тежест, настоящият регламент следва да се прилага за кораби с брутен тонаж (БТ) над 5 000, но не следва да се прилага за военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопереработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства, или държавни кораби, използвани за нетърговски цели. Въпреки че корабите с БТ над 5 000 представляват едва около 55% от всички кораби, акостиращи в пристанища съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета², те са отговорни за приблизително 90% от емисиите на CO₂ от сектора на морския сектор. Комисията следва редовно да преоценява ситуацията с оглед евентуално разширяване на обхвата на настоящия регламент, така че в него да бъдат включени корабите с БТ под 5 000.

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

² Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

- (12) Държавите членки, които нямат морски пристанища на своята територия, нямат акредитиран проверяващ орган, нито кораби, плаващи под тяхно знаме, които попадат в обхвата на настоящия регламент, и които не са администрираща държава по смисъла на настоящия регламент, не е необходимо да предприемат никакви действия във връзка със съответните изисквания по настоящия регламент дотогава, докогато тези обстоятелства са налице.
- (13) Като се имат предвид увеличените разходи за корабите, които отговарят на изискванията на настоящия регламент, липсата на глобална мярка увеличава риска от заобикаляне. Акостиранията в пристанища извън Съюза и преместването на дейностите по трансбордиране в пристанища извън Съюза с цел отклонение от правилата не само ще намали ползите за околната среда от интернализирането на разходите за емисии от дейностите в морския транспорт, но може да доведе до допълнителни емисии поради допълнителното разстояние, изминато от корабите с цел избягване на прилагането на настоящия регламент. Поради това е целесъобразно от понятието „пристанище на акостирание“ да се изключат някои спирания в пристанища извън Съюза. Обект на това изключване следва да бъдат пристанищата в близост до Съюза, в които рискът от отклонение е най-значителен. Ограничение от 300 морски мили от пристанище под юрисдикцията на държава членка представлява пропорционален отговор на поведение, целящо заобикаляне на правилата, като балансира допълнителната тежест и риска от отклонение. Освен това изключването от понятието „пристанище на акостирание“ следва да се отнася само за спирането на контейнеровози в определени пристанища извън Съюза, където трансбордирането на контейнери представлява по-голямата част от трафика на контейнери. За такива превози рискът от заобикаляне на правилата, в отсъствието на мерки за ограничаване на риска, се състои също така в изместване на пристанищни центрове към пристанища извън Съюза, което утежнява последиците от заобикалянето. За да се гарантират пропорционалността и свързания с равното третиране ефект на глобалната мярка, следва да се вземат предвид мерките в трети държави, които са еквивалентни на мерките по настоящия регламент.

- (14) С цел да се вземе предвид специфичното положение на островните региони, както се подчертава в член 174 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), и необходимостта от запазване на свързаността на островите и периферните региони на Съюза с централните региони на Съюза, следва да се разрешат временни освобождавания за плаванията, 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 постоянни жители.
- (15) Като се вземат предвид специфичните характеристики и ограничения на най-отдалечените региони на Съюза, по-специално тяхната отдалеченост и изолираност, следва да се обърне специално внимание на поддържането на достъпа до тях и на ефективната им свързаност посредством морски транспорт. Поради това за корабите, попадащи в обхвата на настоящия регламент, 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 същите причини следва да бъдат разрешени временни освобождавания за плаванията между пристанища на акостиране, разположени в най-отдалечени региони, и по отношение на енергията, използвана от корабите по време на престоя им в рамките на пристанищата на акостиране в съответните най-отдалечени региони.

- (16) Държавите членки, които нямат обща сухопътна граница с никоя друга държава членка, са особено зависими от морската си връзка с останалата част от Съюза, по-специално за да поддържат необходимата свързаност за своите граждани. Тези държави членки трябва да разчитат на договори за обществени услуги или задължения за обществени услуги, за да се постигне целта за поддържане на свързаност чрез пътнически кораби. Следва да се разреши временно освобождаване, за да се даде възможност на държавите членки да отговорят на належащата нужда от предоставяне на услуга от общ икономически интерес и да осигурят свързаност, както и икономическо, социално и териториално сближаване.
- (17) В допълнение към общата възможност за държавите членки да освобождават плаванията, извършвани от пътнически кораби, различни от пътническите кораби за круизи, до острови с по-малко от 200 000 постоянни жители, подобно освобождаване следва да бъде разрешено по отношение на вътрешните пътувания до острови, които се извършват в рамките на договор за обществена услуга или подлежат на задължение за обществена услуга. Такива договори и задължения са установени от държавите членки, за да се гарантира подходящо равнище на свързаност с островните региони на достъпни цени, което в противен случай не би било постигнато от пазарните сили. Държавите членки следва да имат право временно да освобождават такива пътувания, извършвани от пътнически кораби между континенталната част на страната и остров на една и съща държава членка, за да се запазят условията, при които са установени договорите за обществени услуги или задълженията за обществени услуги, и да се гарантира устойчивата свързаност, както и икономическото, социалното и териториалното сближаване на съответния остров.

- (18) Член 2, точка 1 от Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета¹ постановява, че пристанищата, разположени в Сеута и Мелиля, се третират по същия начин като островните пристанища. Въпреки че по своето естество те не са островни пристанища, тяхното географско положение в континентална Африка и липсата на сухопътни връзки с Испания означават, че по отношение на континентална Европа, и по-специално на Испания, тези пристанища са сравними с островните пристанища. Поради това Сеута и Мелиля следва да се считат за островни пристанища във връзка с временното освобождаване за морския каботаж между континенталната част на държавата членка и островите под нейна юрисдикция.
- (19) Плаването в условия на заледряване, особено в северните части на Балтийско море, и техническите свойства на корабите от ледови клас водят до допълнителни разходи за морския транспорт и тези разходи могат да бъдат допълнително увеличени с настоящия регламент. Тези допълнителни разходи за корабите от ледови клас, дължащи се на плаването в условия на заледряване и на техническите им свойства, следва да бъдат намалени, за да се запазят еднакви условия на конкуренция. Следователно на дружествата следва временно да се разреши да прилагат ограничено коригирано количество енергия, използвано на борда на корабите от ледови клас. Освен това за ограничен период от време настоящият регламент следва да даде възможност за освобождаване на дял от допълнителното потребление на енергия по време на плаване в условия на заледряване, за конкретните периоди, през които корабите от ледови клас са изправени пред плаване в условия на заледряване. За тази цел следва да се установи проверима методика, за да се даде възможност за корелация между освободения дял от енергията и действителните условия за плаване в заледени води. Комисията следва да направи преоценка на тази методика, по-специално с оглед на надеждността на мониторинга на данните, необходими за отчитане на разстоянието и допълнителната енергия за плаване в условия на заледряване, с оглед на евентуалното удължаване на тази мярка.

¹ Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7).

- (20) Субектът, отговарящ за осигуряване на спазването на настоящия регламент, следва да бъде дружеството, определено като корабособственик или друга организация или лице, като например управител или чартър на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорност 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, както се прилага в Съюза посредством Регламент (ЕО) № 336/2006 на Европейския парламент и на Съвета¹. Определението за дружество съгласно настоящия регламент е в съответствие с глобалната система за събиране на данни, създадена през 2016 г. от Международната морска организация (ММО).
- (21) Разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения изисква координиран подход за постигане на съответствие между предлагането и търсенето, както и осигуряване на подходяща инфраструктура за разпределение. Въпреки че настоящата регулаторна рамка на Съюза вече частично се занимава с въпросите на производството на горива чрез Директива (ЕС) 2018/2001 и с тези на разпространението на горива чрез Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета², съществува необходимост и от инструмент, който да създава все по-голямо равнище на търсене на корабни горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници.

¹ Регламент (ЕО) № 336/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 февруари 2006 г. за прилагане на Международния кодекс за управление на безопасността в рамките на Общността и за отмяна на Регламент (ЕО) № 3051/95 на Съвета (ОВ L 64, 4.3.2006 г., стр. 1).

² Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

- (22) Въпреки че инструменти като ценообразуването на въглеродните емисии или целите за въглеродния интензитет 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.
- (23) Намесата в областта на политиката с цел стимулиране на търсенето на корабни горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници следва да се основава на цели и да зачита принципа на технологична неутралност. Съответно следва да се определят пределни стойности за интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на корабите, без да се предписва използването на конкретно гориво или технология. Тези пределни стойности следва да бъдат определени въз основа на референтна стойност, съответстваща на средния интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на корабите през 2020 г., определен въз основа на данните, които подлежат на мониторинг и докладване в рамките на Регламент (ЕС) 2015/757, на методиката и на приетите стойности, определени в приложения I и II към настоящия регламент.

- (24) 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 корабни 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 корабни горива, произведени от изходни суровини, изброени в части А и Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, както и синтетичните корабни горива. По-специално устойчивите корабни горива, произведени от изходните суровини, изброени в част Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001, са от съществено значение, тъй като най-развитата в търговско отношение технология за производство на такива корабни горива с оглед на декарбонизацията на морския транспорт ще стане достъпна още в краткосрочен план.

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

- (26) За да се създаде ясна и предвидима правна рамка и по този начин да се насърчи ранното развитие на пазара и внедряването на най-устойчивите и иновативни технологии за горива с потенциал за растеж в отговор на бъдещи нужди, е необходим специален стимул за възобновяемите горива от небиологичен произход (RFNBO). Този стимул е оправдан от факта, че тези видове горива имат голям потенциал за въвеждане на енергията от възобновяеми източници в горивния микс, използван от морските кораби, от значителния потенциал за декарбонизация, както и от техните прогнозни производствени разходи в краткосрочен и средносрочен план. Когато се произвеждат от електроенергия от възобновяеми енергийни източници и въглерод, улавян пряко от въздуха, синтетичните горива могат да постигнат до 100% намаляване на емисиите в сравнение с изкопаемите горива. Освен това те имат значими предимства в сравнение с други видове устойчиви горива по отношение на ефективността на ресурсите на производствения процес, по-специално що се отнася до нуждите от потребление на вода. Производствените разходи за RFNBO обаче понастоящем са много по-високи от пазарната цена на конвенционалното гориво и се очаква те да запазят такива високи разходи в средносрочен план. Поради това с настоящия регламент следва да се въведе специален и временен коефициент в подкрепа на налагането на използването на възобновяеми горива от небиологичен произход. Поради това в настоящия регламент следва да се предвиди комбинация от мерки, за да се гарантира подкрепата за внедряването на устойчиви RFNBO, включително възможността за използване на „умножаващ коефициент“ до края на 2033 г., който да позволява енергията от RFNBO да има двойна тежест. Освен това от 2034 г. следва да се прилага подцел от 2 % за възобновяемите горива от небиологичен произход, ако след наблюдение на пазара Комисията докладва, че дялът на RFNBO в корабните горива, използвани от корабите, попадащи в обхвата на настоящия регламент, е под 1 % до 2031 г. Тази комбинация от мерки в подкрепа на RFNBO има за цел да даде на корабните оператори и доставчиците на горива знак, че е налице възможности за инвестиции за внедряването на този вид възобновяеми, променливи по размер и устойчиви горива, тъй като осигурява както крайна цел, която дава на доставчиците на горива сигурност по отношение на бъдещото минимално търсене, така и възможност за пазара да намери най-ефективния начин за съответното адаптиране. Като се има предвид, че пазарът за корабни RFNBO все още предстои да се развива, настоящият регламент включва предпазни мерки и гъвкавост по отношение на различните възможни сценарии за навлизане на пазара.

- (27) Въпреки че RFNBO имат голям потенциал за задоволяване на нуждите от декарбонизация в морския сектор, възможно е и други горива да имат сравним потенциал за декарбонизация. Фактори като технологична зрялост или наличност за морския сектор могат да повлияят на навлизането на възобновяеми и нисковъглеродни горива в различните пристанища. Поради това е от съществено значение е да се гарантира технологична неутралност и да се избегне неоправданата дискриминация спрямо други горива, които постигат подобно намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове като RFNBO, както и да се избегне санкционирането на корабите, които използват такива горива. За тази цел е важно да се отбележи прагът на намаляване на парникови газове от 70 %, който се изисква от RFNBO и е определен съгласно Директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕС) 2018/1999 на Европейския парламент и на Съвета и Директива 98/70/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на насърчаването на енергията от възобновяеми източници и за отмяна на Директива (ЕС) 2015/652 на Съвета. Този праг може да бъде достигнат и от горива, различни от RFNBO, с биологичен или синтетичен произход.

- (28) В морския 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 корабни горива са с произход от изкопаеми източници. Недопустимостта на горивата на основата на хранителни и фуражни култури за осигуряване на принос към целите на настоящия регламент също така свежда до минимум риска от забавяне на декарбонизацията на транспортния сектор, което в противен случай би могло да се произтече от пренасочването на биогоривата на основа на зърнени култури от автомобилния транспорт към морския транспорт. 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 хранителни и фуражни култури, изискват да се смята, че тези горива имат същите емисионни фактори като най-малко благоприятния начин на производство на гориво.

- (29) 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. Такава регулаторна рамка ще улесни разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския транспорт и ще насърчи инвестициите от заинтересованите страни. С такава регулаторна рамка следва също да се определят пределни стойности за интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на корабите до 2050 г. Тези пределни стойности 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.
- (30) С настоящия регламент следва да се установят методиката и формулата за изчисляване на средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергията на борда на кораб. Тази формула следва да се основава на разхода на гориво, докладван от корабите, и да отчита съответните емисионни фактори на разходваните горива. Използването на заместващи източници на енергия, като например вятърна енергия или електроенергия, също следва да бъде отразено в методиката.
- (31) 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 осигурят стимули по отношение на технологиите и начините на производство на горива, които осигуряват по-ниски емисии на парникови газове и реални ползи в сравнение със съществуващите конвенционални горива.

- (32) Характеристиките „от сондажа до килватера“ на корабните горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници следва да се определят, като се използват приети емисионни фактори или действителни и сертифицирани емисионни фактори, обхващащи емисиите „от източника до резервоара“ и „от резервоара до килватера“. За целта на настоящия регламент обаче следва да се използват само приетите емисионни фактори „от източника до резервоара“ и приетите емисионни фактори „от резервоара до източника“ за емисиите на CO₂ за изкопаеми горива.
- (33) В случай на технологичен напредък по отношение на новите технологии за намаляване на емисиите на парникови газове, като например улавяне на въглерод на борда на корабите, Комисията следва да оцени възможността във формулите за интензитета на емисиите на парникови газове и за баланса на съответствието, посочени съответно в приложения I и IV, да се отрази приносът на тези технологии за намаляване на преките емисии на парникови газове на борда на корабите.
- (34) Необходим е всеобхватен подход по отношение на всички най-значими емисии на парникови газове (CO₂, CH₄ и N₂O), за да се насърчава използването на източници на енергия, които са с по-ниски общи емисии на парникови газове. Поради това, за да се отрази потенциалът за глобално затопляне на метана и азотните оксиди, пределната стойност, определена в настоящия регламент, следва да бъде изразена като „еквивалент на CO₂“.
- (35) Използването на възобновяеми енергийни източници и алтернативно задвижване, като например вятърната и слънчевата енергия, значително намалява интензитета на емисиите на парникови газове при общото потребление на енергия от корабите. Трудностите пред точното измерване и количественото определяне на тези енергийни източници (непостоянство на потреблението на енергия, пряко прехвърляне за задвижване на кораба и т.н.) не следва да пречат на определянето на мястото им в общото потребление на енергия от корабите посредством приблизителни стойности на техния принос към баланса на съответствие на кораба.

- (36) Замърсяването на въздуха, причинявано от кораби (серни оксиди, азотни оксиди и прахови частици) при престоя им в пристанищата, е сериозен проблем за крайбрежните райони и пристанищните градове. Поради това следва да бъдат наложени специфични и строги задължения за намаляване на емисиите от кораби, акостирали на кея.
- (37) Задължението на пристанищата да предоставят брегово електрозахранване (БЕЛЗ), предвидено в Регламент (ЕС) 2023/...⁺, следва да бъде съчетано със съответното задължение, определено в настоящия регламент, за свързване на корабите към инфраструктурата за БЕЛЗ, докато са акостирали на кея, за да се гарантира ефективността на тази инфраструктура и да се избегне рискът от блокиране на активи.
- (38) Използването на БЕЛЗ намалява замърсяването на въздуха, причинено от кораби, и количеството на емисиите на парникови газове, генерирани от морския транспорт. С оглед на нарастващите дялове на възобновяемите енергийни източници и енергийните източници, които не са свързани с изкопаеми горива, в електроенергийния микс на Съюза, БЕЛЗ осигурява все по-чисто захранване на корабите. Въпреки че в Директива 2014/94/ЕС е обхваната само разпоредбата относно точките на свързване към БЕЛЗ, търсенето и в резултат на това използването на тази технология остава ограничено. Поради това следва да се установят специфични правила, които да въвеждат задължение за използването на БЕЛЗ за контейнеровози и пътнически кораби, тъй като съгласно данните, събрани в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/757 през 2018 г, това са категориите кораби, които генерират най-голямо количество емисии на кораб, докато са акостирали на кея.

⁺ ОБ: моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (39) Освен БЕЛЗ 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 БЕЛЗ, корабът следва да бъде освободен от задължението за използване на БЕЛЗ.
- (40) За корабите на място за заставане на котва са изпитани различни проекти и решения за БЕЛЗ, но понастоящем не съществува зряло и подлежащо на адаптации техническо решение. Поради тази причина задължението за използване на БЕЛЗ по принцип следва да бъде ограничено до корабите, акостирали на кея. Въпреки това Комисията следва редовно да прави преоценка на ситуацията с оглед на разширяването на обхвата на това задължение, така че той да включва и корабите на място за заставане на котва, когато необходимите технологии са достатъчно зрели. Междувременно на държавите членки следва да бъде разрешено да налагат, в определени случаи, задължение за използване на БЕЛЗ на корабите на места за заставане на котва, например в пристанища, които вече са оборудвани с такава технология или са разположени в зони, където следва да се избягва всякакво замърсяване.
- (41) Изключения от задължението за използване на БЕЛЗ следва да бъдат предвидени и по редица обективни причини, които подлежат на проверка от компетентния орган на държавата членка на пристанището на акостиране или от всеки надлежно упълномощен субект, след консултация със съответните органи, когато е целесъобразно. Тези изключения следва да бъдат ограничени до непланирани спирания в пристанища, които не се извършват систематично, от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето, до кратки престои на корабите, акостирали на кея, за по-малко от два часа, тъй като това е минималното време, необходимо за свързване, до случаи на липса или несъвместимост на БЕЛЗ, до използване на производството на енергия на борда при извънредни ситуации и до поддръжка и функционални изпитвания.

- (42) В пристанища, за които се прилагат изискванията на член 9 от Регламент (ЕС) 2023/...⁺, изключенията в случай на липса или несъвместимост на БЕЛЗ следва да бъдат ограничени, ако корабособствениците и пристанищните оператори са имали достатъчно време да направят необходимите инвестиции, за да се осигурят необходимите стимули за тези инвестиции и да се избегне нелоялна конкуренция. Корабните оператори следва да планират внимателно своите акостирации в пристанищата, за да гарантират, че, когато корабите са акостирали на кея, те могат да упражняват дейностите си, без да отделят замърсители на въздуха и парникови газове, за да се защити околната среда в крайбрежните райони и пристанищните градове. Следва да се предвидят ограничен брой изключения, приложими в случай на липса или несъвместимост на БЕЛЗ, за да се реагира на ситуации, при които не е било осигурено БЕЛЗ по причини извън контрола на корабния оператор. С цел намаляване на риска от блокирани активи, несъвместимостта на инфраструктурата за БЕЛЗ на борда и при престой на кей, 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.
- (43) Изискването за пристанищата да осигуряват БЕЛЗ, установено в Регламент (ЕС) 2023/...⁺, взема предвид видовете обслужвани кораби и съответният обем на движението в морските пристанища. Изискването корабите да се свързват към БЕЛЗ не следва да се прилага за кораби, които акостират в пристанища извън обхвата на определеното в посочения регламент изискване за БЕЛЗ, освен ако пристанището има инсталирано и налично БЕЛЗ на посещения кей, като в този случай от кораба следва да се изисква да се свърже към БЕЛЗ от 1 януари 2035 г.

⁺ ОБ: моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

- (44) Като се имат предвид положителните ефекти от използването на БЕЛЗ върху борбата със замърсяването на въздуха на местно равнище и необходимостта от стимулиране на увеличаването на използването на тази технология в краткосрочен план, въглеродният интензитет на производството на електроенергия, доставяна на кей, следва да се отчита като нулев. Комисията следва да предвиди възможността на по-късен етап да вземе предвид същинските емисии на парникови газове, свързани с електроенергията, доставяна чрез БЕЛЗ.
- (45) 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 към БЕЛЗ.
- (46) Координацията между пристанищата и корабните оператори е от решаващо значение, за да се осигурят процедури за безпрепятствено свързване към БЕЛЗ в пристанищата. Корабните оператори следва да информират пристанищата, в които акостират, за намерението си да се свържат с БЕЛЗ и за необходимото количество електроенергия по време на конкретното акостиране, особено когато то надвишава очакваните нужди за тази категория кораби.

- (47) От 2035 г. броят на изключенията, предоставени съгласно настоящия регламент по отношение на задължението за свързване към БЕЛЗ, които се прилагат в някои случаи, когато корабът не е в състояние да се свърже към БЕЛЗ, следва да бъде ограничен за всеки кораб през периода на докладване. За да се гарантира справедливо третиране на корабите и да се отразят различията в техните оперативни профили, броят на изключенията следва да отразява честотата на акостиранията им в пристанища, но никога не следва да надхвърля десет акостирания в пристанища за всеки период на докладване. Даден кораб обаче не следва да бъде санкциониран и акостиранията в пристанища не следва да се приспадат от максималния брой изключения, когато преди пристигането си в пристанище корабът е поискал да се свърже към БЕЛЗ и това искане е било прието от пристанището или от надлежно упълномощения субект, но корабът не е в състояние да се свърже към БЕЛЗ и е в състояние да докаже, че не би могъл логично да предполага, че няма да може да се свърже към БЕЛЗ.
- (48) 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, предоставяни в рамките на тази система. 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 органи и компетентните органи.

- (49) Дружествата следва да отговарят за мониторинга и докладването на количеството и вида енергия, използвана на борда на корабите при плаване и при престой на кей, както и друга съответна информация, например информация за типа двигател на борда или наличието на технологии за използване на вятър за подпомагане на задвижването, с оглед да се покаже съответствие с пределната стойност на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораба, определена в настоящия регламент. За да се улесни изпълнението на тези задължения за мониторинг и докладване и осъществяването на дейностите по проверка от страна на проверяващите органи, както в Регламент (ЕС) 2015/757, дружествата следва да документират предвидения метод за мониторинг и да предоставят допълнителна информация за прилагането на настоящия регламент в мониторингов план. Мониторинговият план, както и последващите му изменения, ако е приложимо, следва да се предоставя на проверяващия орган и да бъде оценяван от него.
- (50) За да се ограничи административната тежест, следва да се установи единна система за мониторинг, докладване и проверка за дружествата с оглед на прилагането на правните актове на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт. За тази цел, скоро след публикуването на настоящия регламент, Комисията следва да проучи съгласуваността на настоящия регламент с Регламент (ЕС) 2015/757 и възможното дублиране между тези два регламента и да изготви при необходимост законодателно предложение за изменение на настоящия регламент или на Регламент (ЕС) 2015/757.

- (51) 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. С цел да се улесни сертифицирането и да се ограничи административната тежест, сертифицирането на горивата, определени в съответствие с Директива (ЕС) 2018/2001 или, когато е приложимо, със съответните разпоредби на правен акт на Съюза относно вътрешните пазари на възобновяеми газове и природен газ и на водород, следва да се основава на правилата за сертифициране, установени в тези правни актове на Съюза. 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 посочените правни актове на Съюза или в тази 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, или, когато е приложимо, съгласно правен акт на Съюза, който се отнася до вътрешните пазари на възобновяеми газове и природен газ и на водород и с който се установяват определени прагове за намаление на емисиите на парникови газове, както и методики за тяхното изчисляване (за стойностите от източника до резервоара).

- (52) На дружествата следва да се предостави възможността за изчисляване на действителните емисионни фактори от резервоара до килватера, които се отклоняват от определените в приложение II, при условие че това изчисление се определя в съответствие с признати международни стандарти, имащи отношение към предмета, и се подкрепя от тях. Такова изчисляване на емисионните фактори от резервоара до килватера следва да бъде насочено предимно към лабораторни изпитвания или пряко измерване на емисиите на изпусканите емисии от преобразуватели на енергия, включително двигатели с вътрешно горене, горивни клетки и свързаните с тях реформингови съоръжения, газови турбини или котли. Тъй като действителните емисионни фактори на CO₂ от резервоара до килватера са свързани със състава на горивото, а не с преобразувателя на енергия, те не следва да се различават от приетите стойности, съдържащи се в приложение II. Тези емисионни фактори от резервоара до килватера следва да бъдат преизчислени, по-специално за синтетични горива или биогорива, само в случай че за тази цел бъде разработен съответен международен стандарт. Не следва да е възможно отклонение от приетите стойности, представени за емисионните фактори за изгаряне на CO₂ за изкопаеми горива.

- (53) Дейностите по проверка се извършват от проверяващи органи. За да се осигури непристрастност и ефективност, 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 Съвета¹. Проверяващите органи следва да разполагат със средства и персонал, съизмерими с размера на флота, за който извършват дейности по проверка съгласно настоящия регламент. Проверките следва да гарантират точността и пълнотата на мониторинга и докладването от страна на дружествата, както и спазването на настоящия регламент.
- (54) Въз основа на данните и информацията, които подлежат на мониторинг и докладване от дружествата, проверяващите органи следва да изчисляват и установяват средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораба, и баланса на съответствие на кораба по отношение на пределната стойност, включително излишъка или недостига на съответствие, както и да определят дали корабът е спазил задължението за използване на БЕЛЗ. Проверяващият орган следва да съобщи тази информация на засегнатото дружество. Когато проверяващият орган е същият субект като проверяващия орган за целите на Регламент (ЕС) 2015/757, уведомлението може да бъде направено заедно с доклада от проверката съгласно посочения регламент.

¹ 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).

- (55) Комисията следва да създаде и осигури функционирането на електронна база данни, в която се регистрират показателите на всеки кораб, за да се гарантира че той спазва настоящия регламент („базата данни FuelEU“). Базата данни FuelEU следва да се използва за всички най-важни действия, необходими за изпълнение на задълженията, установени в настоящия регламент. За да се улесни докладването и да се ограничи административната тежест за дружествата, проверяващите органи и други потребители, базата данни FuelEU следва да се основава на съществуващия модул THETIS-MRV или, доколкото е възможно, да бъде разработена като осъвременена версия на този модул. Базата данни FuelEU следва също така да дава възможност за повторно използване на информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.
- (56) Спазването на настоящия регламент ще зависи от елементи, които биха могли да бъдат извън контрола на дружеството, като например въпроси, свързани с наличността или качеството на горивото. Поради това на дружествата следва да се даде възможност за гъвкавост по отношение на прехвърлянето на излишъка на съответствие от една година в друга или заемането на авансов излишък на съответствие, в рамките на определени граници, от следващата година. Тъй като използването на БЕЛЗ при престой на кей е от голямо значение за качеството на въздуха в пристанищните градове и крайбрежните райони, подобни разпоредби за гъвкавост не би трябвало да могат да се прилагат за него.

- (57) За да се избегне технологична зависимост и да продължи да се подкрепя внедряването на най-ефективните решения, на дружествата следва да се позволи да обединяват показателите на различните кораби. За тази цел следва да бъде възможно да се използва преизпълнението на един кораб за компенсиране на незадоволителните резултати на други кораби, при условие че общото обединено съответствие е положително. Това създава възможност да се възнагражда свръхсъответствието и предоставя стимули за инвестициите в по-напреднали технологии. Възможността да се избере обединяване на съответствието следва да остане доброволна и следва да подлежи на одобрение от съответните дружества.
- (58) Документът за съответствие („документ за съответствие FuelEU“), издаден от проверяващ орган или, когато е приложимо, от компетентният орган на администриращата държава, съгласно процедурите, установени с настоящия регламент, следва да се съхранява от корабите като доказателство за спазване на пределните стойности за интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораба, и на задължението за използване на БЕЛЗ. Проверяващият орган или, когато е приложимо, компетентният орган на администриращата държава следва да вписва в базата данни FuelEU факта на издаването на документа за съответствие FuelEU.

- (59) Броят на неотговарящите на изискванията акостирации в пристанища следва да се определя от проверяващите органи в съответствие с пакет ясни и обективни критерии, като се взема предвид цялата съответна информация, включително продължителността на престоя, количеството и вида на консумираната енергия, както и прилагането на всякакви изключения, за всяко акостиране в пристанище в Съюза, което попада в обхвата на настоящия регламент. Тази информация следва да се предоставя от дружествата на проверяващите органи с цел определяне на съответствието.
- (60) Без да се засяга възможността за спазване на разпоредбите за гъвкавост и обединяване, за корабите, които не отговарят на изискванията за пределните стойности за средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда, следва да се прилага санкция, която има възпиращ ефект, пропорционална е на степента на несъответствие и премахва всички икономически предимства от неспазването, като по този начин се запазват еднакви условия на конкуренция в сектора („санкцията FuelEU“). Санкцията FuelEU следва да се основава на количеството на и разходите за горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници, които корабите е трябвало да използват, за да се съобразят с изискванията на настоящия регламент.

- (61) Следва да се налага санкция FuelEU и за всяко неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище. Тази санкция FuelEU следва да бъде пропорционална на разходите за използване на електроенергията на достатъчно равнище, следва да има възпиращ ефект по отношение на използването на по-замърсяващи енергийни източници и следва да бъде изразена като фиксирана сума в евро, умножена по установеното общо потребление на електроенергия на кораба на кей и по общия брой часове, закръглени до най-близкия кръгъл час, прекарани на кея в нарушение на изискванията за БЕЛЗ. Поради липсата на точни данни за разходите за предоставяне на БЕЛЗ в Съюза тази ставка следва да се основава на средната цена на електроенергията в Съюза 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.
- (62) Приходите, генерирани и събрани от плащането на санкции FuelEU и събрани от администрациите държави, следва да се използват за насърчаване на разпространението и използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в сектора на морския транспорт и за подпомагане на операторите в областта на морския транспорт да постигнат своите цели в областта на климата и околната среда.

- (63) Въпреки че дружеството следва да продължи да носи отговорност за изпълнението на задълженията за мониторинг и докладване съгласно настоящия регламент, както и за плащането на санкциите FuelEU в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ и за насърчаване на използването на по-чисти горива, субектът, отговорен за закупуването на горивото или вземането на оперативни решения, които засягат интензитета на емисиите на парниковите газове при потреблението на енергия от кораба, би могъл, чрез договорни споразумения с дружеството, в случай на недостиг на съответствие, да възстанови или компенсира по друг начин разходите за санкции FuelEU, произтичащи от експлоатацията на кораба за дружеството. Това дружество следва да може, на договорна основа, да поиска от проверяващия орган да изчисли количеството санкции FuelEU, съответстващо на експлоатацията на кораба от другия субект през периода на докладване. В този контекст експлоатацията на кораба следва да се разбира като определяне на превозвания товар, маршрута и скоростта на кораба. По същия начин, въпреки че дружеството следва да продължи да носи отговорност за изпълнението на задълженията за мониторинг и докладване съгласно настоящия регламент, както и за плащането на санкциите FuelEU, дружествата и доставчиците на горива следва да могат, посредством договорни споразумения, да договарят взаимни ангажименти за производство, доставка и закупуване на предварително определени количества от определени горива. Такива договорни споразумения биха могли да предвиждат отговорността на доставчиците на горива да компенсират дружеството за плащането на санкции в случаите, когато горивата не са били предоставени на дружеството съгласно договореното.

- (64) Осигуряването на изпълнението на задълженията, свързани с настоящия регламент, следва да се основава на съществуващи инструменти, включително тези, въведени съгласно директиви 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ и 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета². Освен това държавите членки следва да определят правилата за санкции, приложими при нарушения на настоящия регламент. Предвидените санкции следва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. За да се избегнат неоправдани или двойни наказания за едни и същи нарушения, тези санкции не следва да дублират санкциите FuelEU, прилагани, в случай че корабът има недостиг на съответствие или е извършил неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище. Документът, потвърждаващ съответствието на кораба с изискванията на настоящия регламент, следва да бъде добавен към списъка на свидетелствата и документите, посочен в приложение IV към Директива 2009/16/ЕО.
- (65) За да се намали административната тежест за дружествата, за надзора върху прилагането на настоящия регламент следва да отговаря по една държава членка за всяко дружество. Съответните разпоредби, предвидени в Директива 2003/87/ЕО, следва да се прилагат за определяне на администриращата държава по отношение на всяко дружество. На администриращата държава следва да бъде разрешено да извършва допълнителни проверки на съответствието на конкретен кораб с настоящия регламент за двата предходни периода на докладване и тя следва също така да гарантира, че санкциите FuelEU се плащат своевременно.

¹ 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).

² Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно спазването на изискванията за държавата на знамето (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132).

- (66) 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 неотговарящите на изискванията акостирации в пристанища, изчисляването на размера на санкциите FuelEU и отказа за издаване на документ 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. С оглед на правото на ефективни правни средства за защита, залегнало в член 47 от Хартата на основните права на Европейския съюз, решенията, взети от компетентните органи съгласно настоящия регламент, следва да подлежат на преразглеждане от съд на държавата членка на този компетентен орган, което се извършва в съответствие с нейното национално право.

(67) 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 ДФЕС по отношение на: изменението на списъка на емисионните фактори от сондажа до килватера; информацията относно подцелта за RFNBO; изменяща съществуващата таблица, посочена в приложение III, чрез добавянето на технологии с нулеви емисии; установяването на допълнителни методи и критерии за акредитация на проверяващи органи; адаптирането на фактора на санкция FuelEU въз основа на развитието на разходите за енергия; и изменението на числения фактор на санкцията FuelEU въз основа на индексацията на средните разходи за електроенергия в Съюза. 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, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹. 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.

¹ OB L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

(68) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета¹. Комисията следва да вземе предвид възможността за повторно използване на информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757, когато установява чрез актове за изпълнение списъка на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери, изключени от определението за пристанища на акостиране; критериите за оценка на производствения капацитет и наличието на RFNBO в сектора на морския транспорт и метода за изчисляване на фактора ценова разлика между RFNBO и изкопаемите горива; уточняване на правилата за прилагане на подцелта за RFNBO, ако е приложимо; подробните критерии за приемане на технологиите и начина, по който те се използват, за да се считат за технологии с нулеви емисии; информацията от кораби, които възнамеряват да се свържат към БЕЛЗ или да използват технология с нулеви емисии в пристанищата, и процедурата за предоставяне на такава информация; образците за стандартизирани мониторингови планове, включително техническите правила за еднаквото им прилагане; списъка на международните стандарти и препратки към сертифицирането за доказване на действителните емисионни фактори от резервоара до килватера; допълнителни спецификации на правилата за дейностите по проверка, посочени в настоящия регламент; правилата за правата на достъп и функционалните и техническите спецификации на базата данни FuelEU; и образците на документа за съответствие FuelEU.

¹ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

- (69) Като се има предвид международното измерение на сектора на морския транспорт, за предпочитане е да се възприеме глобален подход за ограничаване на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия от корабите, тъй като такъв подход 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 ИМО, Комисията следва да споделя значима информация относно прилагането на настоящия регламент с ИМО и други имащи отношение международни организации и да предава съответните материали в ИМО, като се продължават усилията на Съюза 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 с оглед на привеждането му в съответствие, когато е целесъобразно, с международните правила.
- (70) 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 работния документ на службите на Комисията, озаглавен „Насоки за по-добро регулиране“.

- (71) Като се има предвид, че настоящият регламент ще доведе до допълнителни разходи за корекции и административни разходи, цялостната регулаторна тежест за сектора на морския транспорт следва да бъде предмет на внимателен преглед. За тази цел Комисията представя доклад на Европейския парламент и Съвета, с който се оценява функционирането на настоящия регламент. В този доклад Комисията следва да оцени до каква степен са постигнати целите на настоящия регламент и до каква степен той е оказал въздействие върху конкурентоспособността на сектора. Този доклад следва също така да обхваща взаимодействието на настоящия регламент с други приложими правни актове на Съюза, включително възможни действия и мерки, които са били или биха могли да бъдат предприети за намаляване на цялостния натиск по отношение на разходите в сектора на морския транспорт.

(72) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно 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 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 операторите в областта на морския транспорт, а поради обхвата и действието си може да бъде по-добре постигната 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, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

Общи разпоредби

Член 1

Предмет и цел

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

- а) пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораб, който пристига, пребивава в пристанища под юрисдикцията на държава членка, или отплава от такива пристанища; и
- б) задължение за използване на брегово електрозахранване (БЕЛЗ) или технология с нулеви емисии в пристанищата под юрисдикцията на държава членка.

Целта му е да се увеличи последователното използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива и заместващи източници на енергия в морския транспорт в целия Съюз в съответствие с целта за постигане на неутралност по отношение на климата в целия Съюз най-късно до 2050 г., като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт, създава се регулаторна сигурност за внедряването на възобновяеми и нисковъглеродни горива и устойчиви технологии и се избягват нарушения на вътрешния пазар.

Член 2

Обхват

1. Настоящият регламент се прилага за всички кораби с брутен тонаж над 5 000 тона, които служат за превоз на пътници или товари с търговска цел, независимо под какъв флаг плават, по отношение на:
 - а) използваната енергия по време на престоя им в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка;
 - б) цялата използвана енергия при плавания от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка;
 - в) независимо от буква б), половината от използваната енергия при плаванията от или до пристанище на акостиране, разположено в най-отдалечен регион под юрисдикцията на държава членка; и
 - г) половината от използваната енергия при плаванията от или до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, когато предишното или следващото пристанище на акостиране е под юрисдикцията на трета държава.
2. До 31 декември 2025 г. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на списък на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери. Комисията актуализира този списък до 31 декември на всеки две години след това.

В актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, се посочва пристанище като съседно пристанище за трансбордиране на контейнери, когато делът на трансбордирането на контейнери, измерен в еквивалентни единици от 20 фута, надвишава 65 % от общия трафик на контейнери на това пристанище през последния 12-месечен период, за който са налични съответните данни, и когато това пристанище се намира извън Съюза, но на по-малко от 300 морски мили от пристанище под юрисдикцията на държава членка.

За целите на посочените актове за изпълнение контейнерите се считат за трансбордирани, когато се разтоварват от кораб до пристанище единствено с цел да бъдат натоварени на друг кораб.

Списъкът на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери, установен от Комисията, не включва пристанища, разположени в трета държава, за която тази трета държава ефективно прилага мерки, еквивалентни на настоящия регламент.

Актовете за изпълнение, посочени в първа алинея, се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

3. Държавите членки могат да освободят от прилагането на параграф 1, букви а) и б) определени маршрути и пристанища 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 200 000 постоянно пребиваващи лица, както и по отношение на енергията, използвана по време на престоя им в пристанище на съответния остров. Такива освобождавания не се прилагат след 31 декември 2029 г. Преди влизането в сила на тези освобождавания държавите членки уведомяват Комисията за тях. Комисията публикува тези освобождавания в Официален вестник на Европейския съюз.
4. Държавите членки могат да освободят от прилагането на параграф 1, букви а) и в) определени маршрути и пристанища по отношение на енергията, използвана от корабите при плавания между пристанища на акостиране, разположени в най-отдалечени региони, както и по отношение на енергията, използвана по време на престоя на кораби, извършващи такива плавания, в пристанищата на акостиране в тези най-отдалечени региони. Такива освобождавания не се прилагат след 31 декември 2029 г. Преди влизането в сила на тези освобождавания държавите членки уведомяват Комисията за тях. Комисията публикува тези освобождавания в Официален вестник на Европейския съюз.

5. Държавите членки, които нямат обща сухопътна граница с нито една друга държава членка, могат да освободят от прилагането на параграф 1 пътническите кораби, извършващи транснационални пътувания по силата на задължения за обществена услуга или договори за обществени услуги до пристанища на акостиране на други държави членки. Такива освобождавания не се прилагат след 31 декември 2029 г. Преди влизането в сила на тези изключения държавите членки уведомяват Комисията за тях. Комисията публикува тези изключения в Официален вестник на Европейския съюз.
6. Държавите членки могат да освободят от прилагането на параграф 1 пътническите кораби, които предоставят услуги за морски транспорт по смисъла на Регламент (ЕИО) № 3577/92 по силата на задължения за обществена услуга или договори за обществени услуги, опериращи преди... [датата на влизане в сила на настоящия регламент], за конкретните маршрути между техните континентални пристанища на акостиране и пристанищата на акостиране под тяхна юрисдикция, разположени на остров или градовете Сеута и Мелила. Такива изключения не се прилагат след 31 декември 2029 г. Преди влизането в сила на тези изключения държавите членки уведомяват Комисията за тях. Комисията публикува тези изключения в Официален вестник на Европейския съюз.

За целите на прилагането на настоящия параграф градовете Сеута и Мелила се считат за пристанища на акостиране, разположени на остров.

7. Настоящият регламент не се прилага по отношение на военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопрееработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства, или кораби притежавани или оперирани от правителство и използвани единствено с нетърговска цел.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- 1) „емисии на парникови газове“ означава изпускането на въглероден диоксид (CO₂), метан (CH₄) и диазотен оксид (N₂O) в атмосферата;
- 2) „биогорива“ означава биогорива съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 33 от Директива (ЕС) 2018/2001;
- 3) „биогаз“ означава биогаз съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 28 от Директива (ЕС) 2018/2001;
- 4) „рециклирани въглеродни горива“ означава рециклирани въглеродни горива съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 35 от Директива (ЕС) 2018/2001;
- 5) „възобновяеми горива от небиологичен произход“ (RFNBO) означава възобновяеми горива от небиологичен произход съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 36 от Директива (ЕС) 2018/2001;

- 6) „хранителни и фуражни култури“ означава хранителни и фуражни култури съгласно определението в член 2, втора алинея, точка 40 от Директива (ЕС) 2018/2001;
- 7) „технология с нулеви емисии“ означава технология, която, когато се използва за осигуряване на енергия, не води до изпускането на следните парникови газове и замърсители на въздуха в атмосферата от кораби: въглероден диоксид (CO₂), метан (CH₄), диазотен оксид (N₂O), серни оксиди (SO_x), азотни оксиди (NO_x) и прахови частици (PM);
- 8) „заместващи източници на енергия“ означава възобновяема енергия, генерирана на борда на кораба, или електроенергия, подавана от брегово електрозахранване (БЕЛЗ);
- 9) „задвижване с помощта на вятърна енергия“ означава частично или пълно задвижване на кораб с вятърна енергия, оползотворена посредством системи за задвижване с помощта на вятърна енергия, като например, наред с другото, роторни платна, хвърчила, твърди или неогъващи се платна, меки платна, засмукващи крила или турбини;
- 10) „пристанище на акостиране“ означава пристанище, в което корабите спират, за да натоварят или разтоварят товари или да качват или свалят пътници, с изключение на спирания единствено с цел зареждане с гориво, попълване на запасите, смяна на екипажа, въвеждане в сух док или извършване на ремонт на кораба и/или неговото оборудване; спирането в пристанище поради нужда от помощ или бедствено положение на кораба; прехвърлянето от кораб на кораб, извършено извън пристанищата; спирането единствено с цел подслон от неблагоприятни метеорологични условия или необходимо поради дейности по издирване и спасяване; както и спирането на контейнеровози в съседно пристанище за трансбордиране на контейнери, посочено в акта за изпълнение, приет по силата на член 2, параграф 2;
- 11) „плаване“ означава плаване съгласно определението в член 3, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/757;

- 12) „най-отдалечен регион“ означава територия, посочена в член 349 от ДФЕС;
- 13) „дружество“ означава корабособственика или всяка друга организация или лице, като например управител или беърбоут чартър, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени с Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването;
- 14) „брутен тонаж“ (БТ) означава брутен тонаж съгласно определението в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) 2015/757;
- 15) „кораб на кей“ означава кораб на котвена стоянка съгласно определението в член 3, буква н) от Регламент (ЕС) 2015/757;
- 16) „кораб на място за заставане на котва“ означава кораб на кей, който не е акостирал на кея;
- 17) „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 кей;
- 18) „от сондажа до килватера“ означава метод за изчисляване на емисиите, при който се отчита въздействието на парниковите газове при производството, преноса, разпределението и използването на енергия на борда, включително при изгаряне;

- 19) „интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда“ означава количеството на емисиите на парникови газове, изразено в грамове еквивалент на CO₂, установено въз основа на принципа „от сондажа до килватера“, за MJ енергия, използвана на борда;
- 20) „емисионен фактор“ означава осредненото количество емисии на парникови газове, отнесено към данните за дейността на даден пораждащ емисии поток, като се приема, че има пълно окисляване при горенето и пълно превръщане при всички останали химични реакции;
- 21) „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;
- 22) „граница на леда“ означава границата във всеки един момент между открито море и морски лед от всякакъв вид, независимо дали е неподвижен или плаващ, както е посочено в параграф 4.4.8 от Номенклатурата на морския лед на Световната метеорологична организация от март 2014 г.;
- 23) „плаване в условия на заледяване“ означава плаване на кораб от ледови клас в морска зона в границата на леда;
- 24) „брегово електрозахранване“ (БЕЛЗ) означава система за захранване с електроенергия на кораби при престой на кей, за ниско или високо напрежение, за променлив или постоянен ток, включваща инсталациите, разположени на пристанището 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;

- 25) „потребление на електроенергия на кей“ означава потреблението на електроенергия от кораб на кей за задоволяване на всички нужди от енергия въз основа на електроенергията на борда;
- 26) „установено общо потребление на електроенергия на кораба на кей“ означава най-високата стойност, изразена в киловати, на общото потребление на електроенергия на кораба на кей, включително работното натоварване за обслужване на жилищната част и товарите;
- 27) „проверяващ орган“ означава правен субект, извършващ дейности по проверка, който е акредитиран от национален орган по акредитация в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008, както и в съответствие с настоящия регламент;
- 28) „документ за съответствие FuelEU“ означава специален документ за кораба, издаден на дружество от проверяващ орган, с който се потвърждава, че корабът е изпълнил изискванията на настоящия регламент през конкретен период на докладване;
- 29) „пътнически кораб“ означава пътнически кораб съгласно определението в член 2, буква и) от Директива (ЕС) 2016/802 на Европейския парламент и на Съвета¹;
- 30) „пътнически круизен кораб“ означава пътнически кораб, който няма товарна палуба и е предназначен изключително за търговски превоз на пътници при нощувка при пътуване по море;
- 31) „контейнеровоз“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата;

¹ Директива (ЕС) 2016/802 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно намаляването на съдържанието на сяра в определени течни горива (ОВ L 132, 21.5.2016 г., стр. 58).

- 32) „неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище“ означава акостиране в пристанище, по време на което корабът не отговаря на изискването по член 6, параграф 1 и спрямо което не се прилага нито едно от изключенията, предвидени в член 6, параграф 5;
- 33) „най-малко благоприятен начин на производство“ означава начинът на производство с най-висок въглероден интензитет, използван за производството на дадено гориво;
- 34) „еквивалент на въглеродния диоксид (CO₂)“ означава мярка, използвана за изчисляване на емисиите на CO₂, CH₄ и N₂O въз основа на потенциала им за глобално затопляне, получена като се преобразуват количествата CH₄ и N₂O в еквивалентното им количество CO₂ със същия потенциал за глобално затопляне;
- 35) „баланс на съответствие“ означава мярката за превишаващото или недостатъчното съответствие на кораба с пределните стойности на средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораба, или подцелта за RFNBO, която се изчислява в съответствие с приложение IV, част А;
- 36) „излишък на съответствие“ означава баланс на съответствие с положителна стойност;
- 37) „недостиг на съответствие“ означава баланс на съответствие с отрицателна стойност;
- 38) „общ баланс за съответствие на обединението“ означава сборът от балансите на съответствие на всички кораби, включени в обединението;

- 39) „управителен орган на пристанището“ означава управителен орган на пристанището съгласно определението в член 2, точка 5 от Регламент (ЕС) 2017/352;
- 40) „администрираща държава“ означава държавата членка, определена чрез прилагане на член 3же, параграф 1 от Директива 2003/87/ЕО във връзка с дружество по смисъла на настоящия регламент, без да се засяга изборът на отговорните компетентни органи в съответната държава членка;
- 41) „период на докладване“ означава период от 1 януари до 31 декември на годината, през която се извършва мониторинг и записване на информацията, посочена в настоящия регламент, като данните за плаванията, започващи и завършващи в две различни календарни години, се отчитат през съответната календарна година;
- 42) „период на проверка“ означава календарната година, непосредствено следваща периода на докладване.

ГЛАВА II

Изисквания за потреблението на енергия на борда на корабите

Член 4

*Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове
при потреблението на енергия на борда на кораб*

1. Средният годишен интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораб по време на докладвания период, не трябва да надвишава пределната стойност, посочена в параграф 2.
2. Пределната стойност, посочена в параграф 1, се изчислява чрез намаляване на референтната стойност от 91,16 грама CO₂ еквивалент за MJ със следния процент:
 - 2 % от 1 януари 2025 г.;
 - 6 % от 1 януари 2030 г.;
 - 14,5 % от 1 януари 2035 г.;
 - 31 % от 1 януари 2040 г.;
 - 62 % от 1 януари 2045 г.;
 - 80 % от 1 януари 2050 г.
3. Интензитетът на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораб, се изчислява като количеството на емисиите на парникови газове за единица енергия в съответствие с методиката, посочена в приложение I.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 28 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 с правните актове на Съюза в областта на енергетиката, в съответствие с най-добрите налични научни и технически познания.

Член 5

Използване на възобновяеми горива от небиологичен произход

1. За изчисляване на интензитета на емисиите на парниковите газове при потреблението на енергия на борда на кораб, от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2033 г. може да се използва коефициент „2“ за възнаграждаване на кораба за използването на RFNBO. Методиката за това изчисляване е посочена в приложение I.
2. Комисията извършва мониторинг, изчислява и ежегодно публикува, въз основа на данните, записани в базата данни FuelEU, посочена в член 19, и най-късно 18 месеца след края на всеки период на докладване, дела на RFNBO в годишното потребление на енергия на борда на корабите, попадащи в обхвата на настоящия регламент.

3. Ако делът на RFNBO, посочен в параграф 2, е по-малък от 1 % за периода на докладване 2031 г., от 1 януари 2034 г. за тези горива се прилага подцел от 2 % при годишното потребление на енергия на борда на кораб, при спазване на параграф 5.
4. Параграф 3 не се прилага, когато резултатите от мониторинга, предвиден в параграф 2, които са налични преди 1 януари 2033 г., показват, че посоченият в параграф 2 дял е повече от 2 %.
5. Ако въз основа на дейностите за мониторинг, посочени в параграф 2, и след оценката на Комисията има доказателства за недостатъчен производствен капацитет и наличност на RFNBO за морския сектор, неравномерно географско разпределение или твърде висока цена на тези горива, подцелта, предвидена в параграф 3, не се прилага.
6. Комисията приема актове за изпълнение, с които се уточняват критериите за оценката, предвидена в параграф 5, и методът за изчисляване на фактора ценова разлика между RFNBO и изкопаемите горива, използван в графа 14 от таблицата в приложение IV, част Б. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.
7. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 28 за:
 - а) допълване на параграф 5 от настоящия член с допълнителни елементи;
 - б) информиране за неприложимостта на подцелта, посочена в параграф 3 от настоящия член, в резултат на мониторинга, посочен в параграф 2 от настоящия член, или на оценката, посочена в параграф 5 от настоящия член.

8. Когато се прилага подцелта, посочена в параграф 3 от настоящия член, до 31 декември 2033 г. Комисията приема актове за изпълнение за допълнително уточняване на правилата за прилагане на параграф 3 от настоящия член по отношение на:

- а) проверката и изчисляването, посочени в член 16;
- б) приложимите механизми за гъвкавост, посочени в членове 20 и 21;
- в) приложимите санкции FuelEU, посочени в член 23 и приложение IV.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

9. Подцелта, посочена в параграф 3 от настоящия член, ако е приложимо, не се прилага за кораб, който докаже, че същият дял от годишното потребление на енергия на борда на кораб, се постига от други горива, които осигуряват еквивалентно намаление на емисиите на парникови газове и които са сертифицирани съгласно член 10 от настоящия регламент, с изключение на биогоривата, посочени в част Б от приложение IX към Директива (ЕС) 2018/2001.

10. Настоящият член не се прилага за дела на годишното потребление на енергия на борда на корабите от БЕЛЗ.

Член 6

Допълнителни изисквания за нулеви емисии на потреблението на енергия при престоя на кей

1. От 1 януари 2030 г. кораб, акостирал на кея в пристанище на акостирание, обхванато от член 9 от Регламент (ЕС) 2023/...⁺ и който е под юрисдикцията на държава членка, се свързва към БЕЛЗ и го използва за цялото си потребление на електроенергия на кея.
2. От 1 януари 2035 г. кораб, акостирал на кея в пристанище на акостирание, което не е обхванато от член 9 от Регламент (ЕС) 2023/...⁺, който е под юрисдикцията на държава членка и когато кеят е оборудван с налично БЕЛЗ, се свързва към това БЕЛЗ и го използва за цялото си потребление на електроенергия на кея.
3. От 1 януари 2030 г. до 31 декември 2034 г. и след консултация със съответните заинтересовани страни, включително, когато е целесъобразно, управителния орган на пристанището, дадена държава членка може да реши, че кораб, акостирал на кея в пристанище на акостирание под нейна юрисдикция, което не е обхванато от член 9 от Регламент (ЕС) 2023/...⁺, или в някои части на такова пристанище, може да се свърже към БЕЛЗ и да го използва за цялото си потребление на електроенергия на кея. Държавата членка уведомява Комисията за своето решение относно прилагането на такова изискване една година преди неговото прилагане. Това решение се прилага от началото на периода на докладване. Комисията публикува информацията в Официален вестник на Европейския съюз и оповестява публично актуализиран списък на съответните пристанища. Този списък е леснодостъпен.

⁺ ОБ: моля въведете в текста номера на регламента, който се съдържа в документ PE CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

4. Параграфи 1, 2 и 3 се прилагат за:
- а) контейнеровози;
 - б) пътнически кораби.
5. Параграфи 1, 2 и 3 не се прилагат за кораби:
- а) които са акостирали на кея за по-малко от два часа, изчислени въз основа на момента на пристигане и момента на заминаване, подлежащи на мониторинг и записване в съответствие с член 15;
 - б) които използват технологии с нулеви емисии, които отговарят на общите изисквания за такива технологии, предвидени в приложение III, и са изброени и описани в делегираните актове и актовете за изпълнение, приети в съответствие с параграфи 6 и 7 от настоящия член, за цялото си потребление на електроенергия на кея, докато са акостирали на кея;
 - в) които поради непредвидени обстоятелства извън контрола на кораба трябва да направят непланирано и несистематично спиране в пристанище от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето, различни от вече изключените съгласно член 3, точка 10;
 - г) които не са в състояние да се свържат към БЕЛЗ поради липсата на налични точки за свързване към БЕЛЗ в дадено пристанище;
 - д) които не са в състояние да се свържат към БЕЛЗ, понеже по изключение стабилността на електрическата мрежа е изложена на риск поради недостатъчно брегово електрозахранване за задоволяване на необходимото потребление на електроенергия на кораба на кея;

- е) които не са в състояние да се свържат към БЕЛЗ, тъй като бреговата инсталация на пристанището не е съвместима с бордовото оборудване за свързване към бреговото електрозахранване, при условие че инсталацията за брегово свързване на борда на кораба е сертифицирана в съответствие с техническите спецификации, посочени в приложение II към Регламент (ЕУ) 2023/...⁺ по отношение на системите за брегово свързване на морските кораби;
 - ж) при които за ограничен период от време се налага да се използва генерирането на енергия на борда, при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба или околната среда, или по други причини, свързани с непреодолима сила;
 - з) които, макар и да остават свързани към БЕЛЗ, за период от време, ограничен до строго необходимото, се налага да използват генерирането на енергия на борда с цел изпитвания за поддръжка или функционални изпитвания, извършвани по искане на служител на компетентен орган или представител на призната организация, извършващ преглед или проверка.
6. На Комисията се предоставя правомощието да приема и редовно да актуализира делегирани актове в съответствие с член 28 за изменение на неизчерпателната таблица, поместена в приложение III, като се добавят други технологии с нулеви емисии по смисъла на член 3, точка 7.
7. Комисията може да приема актове за изпълнение, за да установи подробните критерии за приемане, включително определянето на системните граници и изискванията за сертифициране, за които се счита, че отговарят на общите изисквания за технологии с нулеви емисии, предвидени в приложение III, включително бъдещите му актуализации.

⁺ ОБ: моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

За списъка със съществуващи технологии, посочени в приложение III, тези актове за изпълнение се приемат до 30 юни 2024 г, когато е приложимо. За всички нови технологии тези актове за изпълнение се приемат без ненужно забавяне, когато други технологии, посочени в приложение III, станат налични.

Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

8. Преди влизането в пристанищата корабите информират предварително компетентния орган на държавата членка на пристанището на акостиране или всеки надлежно упълномощен субект за намерението си да се свържат към БЕЛЗ или за намерението си да използват технология с нулеви емисии при прилагане на параграф 5, буква б). Корабите, които възнамеряват да се свържат към БЕЛЗ, посочват също количеството електроенергия, което смятат, че ще поискат по време на дадения престой в пристанището на акостиране.

При получаване на информацията от кораб относно свързването към БЕЛЗ, посочена в първа алинея, компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране или всеки надлежно упълномощен субект потвърждава на кораба дали е налице връзка към БЕЛЗ.

Комисията приема актове за изпълнение за определяне на информацията, която трябва да бъде предоставена в съответствие с първа и втора алинеи, както и процедурата за предоставяне на тази информация. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

9. Компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране или всеки надлежно упълномощен субект, след консултация с управителния орган на пристанището, когато е целесъобразно, определя и вписва незабавно в базата данни FuelEU следната информация:
- а) прилагането на изключения, посочено в параграф 5;
 - б) неспазване от страна на кораб на изискванията, посочени в параграфи 1, 2 и 3, когато не се прилага нито едно от изключенията, посочени в параграф 5.
10. От 1 януари 2035 г. в пристанищата, за които се прилагат изискванията на член 9 от Регламент (ЕС) 2023/...⁺, изключенията, предвидени в параграф 5, букви г), д) и е), могат да се прилагат само за максимален брой акостирания, съответстващ на 10 % от общия брой акостирания на кораб, извършени през даден период на докладване, закръглен до най-близкото цяло число, когато е приложимо, или до максимум 10 акостирания през съответния период на докладване, в зависимост от това коя от двете стойности е по-ниска.

Акостирането в пристанище не се взема предвид за целите на спазването на настоящия параграф ако дружеството докаже, въз основа на обмена на информация по параграф 8, че не е могло логично да предполага, че корабът няма да може да се свърже към БЕЛЗ по която и да било от причините, посочени в параграф 5, букви г), д) или е).

⁺ ОВ: моля, въведете в текста номера на регламента, съдържащ се в документ PE CONS 25/23 (2021/0223(COD)).

11. Държава членка може да реши, че в пристанище или в някои части на пристанище под нейна юрисдикция контейнеровозите или пътническите кораби на място за заставане на котва са обхванати от същите задължения по настоящия регламент, които са наложени на корабите, акостирали на кея. Държавата членка уведомява Комисията за своето решение относно налагането на такова изискване една година преди неговото прилагане. Това решение се прилага от началото на периода на докладване. Комисията публикува информацията в Официален вестник на Европейския съюз и оповестява публично актуализиран списък на съответните пристанища. Този списък е леснодостъпен.

ГЛАВА III

Общи принципи и сертифициране

Член 7

Общи принципи за мониторинг и докладване

1. В съответствие с членове 8, 9 и 10 дружествата извършват мониторинг и докладват за всеки от своите кораби във връзка със съответните параметри по време на даден период на докладване. Те извършват мониторинг и докладват по отношение на всички пристанища под юрисдикцията на държава членка, както и за всички плавания, посочени в член 2, параграф 1.

2. Мониторингът и докладването са цялостни и включват потреблението на енергия на борда на корабите по всяко време, независимо дали са в морето или на кея.
Дружествата прилагат подходящи мерки за предотвратяване на всякакви пропуски в данните за периода на докладване.
3. Мониторингът и докладването са последователни и сравними за различни периоди от време. За тази цел дружествата използват за мониторинга едни и същи методики и масиви от данни, като отчитат евентуални изменения, преминали през оценка от страна на проверяващия орган. Дружествата трябва да осигуряват разумни гаранции за валидността на данните, подлежащи на мониторинг и докладване.
4. Дружествата получават, анализират и съхраняват в продължение на най-малко пет години всички данни и документация от мониторинга, включително допускания, позовавания, емисионни фактори, разписки за доставено гориво, допълнени съгласно приложение I, и данни за дейността, както и всякаква друга информация, необходима за проверка на съответствието с настоящия регламент, по прозрачен и точен начин, на хартиен или електронен носител, така че проверяващият орган да може да определи интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на корабите.
5. При извършване на дейностите по мониторинг и докладване, посочени в членове 8, 9, 10 и 15 от настоящия регламент, когато е целесъобразно, се използват информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.

Член 8
Мониторингов план

1. До 31 август 2024 г. дружествата представят на проверяващите органи мониторингов план за всеки от своите кораби, като посочват метода, избран от посочените в приложение I методи, за целите на мониторинга и докладването на количеството, вида и емисионния фактор на потреблението на енергия на борда на корабите, както и друга съответна информация.
2. За корабите, които попадат в обхвата на настоящия регламент за пръв път след 31 август 2024 г., дружествата представят на проверяващия орган мониторингов план без неоправдано забавяне и не по-късно от два месеца след първото акостиране на всеки кораб на дружеството в пристанище под юрисдикцията на държава членка.
3. Мониторинговият план се състои от пълна и прозрачно съставена документация, като съдържа най-малко следните елементи:
 - а) идентификационните данни и типа на кораба, включително името на кораба, неговия идентификационен номер в Международната морска организация (ММО), неговото пристанище на регистрация или пристанище на домуване, както и името на корабособственика;
 - б) наименованието на дружеството и данни за адрес, телефон и адрес на електронна поща на лице за контакт;

- в) описание на инсталираните на борда системи за преобразуване на енергията и съответната мощност, изразена в мегавати (MW);
- г) за корабите, посочени в член 6, параграф 4, буква б) — описание на стандартите и характеристиките на оборудването, позволяващо свързване към БЕЛЗ, или технология с нулеви емисии;
- д) стойността на установеното общо потребление на електроенергия на кораба при престоя му на кея, посочена в неговия баланс на електрическия товар или проучване на електрическия товар, които служат за доказване на съответствието с правила 40 и 41 от глава II-1 от Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море (SOLAS), одобрена от неговата администрация на знамето или от призната организация съгласно определението в Кодекса на ММО за признатите организации, приет с резолюции MEPC.237(65) и MSC.349(92); Ако даден кораб не е в състояние да предостави тази референтна стойност, се приема стойност, която е 25 % от общата максимална стойност за определен период на основните двигатели на кораба, както е посочено в техния международен сертификат за предотвратяване на атмосферното замърсяване от двигателя (EIAPP), издаден в изпълнение на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), или, ако не се изисква двигателите да имат сертификат за EIAPP, на табелката на двигателите;
- е) описание на планираните източници на енергия, която ще се потребява на борда по време на плаване и на кея, за да се спазят изискванията, посочени в членове 4 и 6;

- ж) описание на процедурите за мониторинг на разхода на гориво на кораба, както и на енергията, осигурявана от заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии;
- з) описание на процедурите за мониторинг и докладване на емисионните фактори „от източника до резервоара“ и „от резервоара до килватера“ на потреблението на енергия на борда, в съответствие с методите, посочени в член 10 и приложения I и II;
- и) описание на процедурите, използвани за мониторинг на пълнотата на списъка на плаванията;
- й) описание на процедурите, използвани за определяне на данните за дейността за всяко пътуване, включително процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на времето, прекарано в морето между пристанището на заминаване и пристанището на пристигане, и времето, прекарано на кей;
- к) описание на процедурите, системите и отговорностите, използвани за актуализиране на данните, съдържащи се в мониторинговия план през отчетния период;
- л) описание на метода, използван за определяне на заместващи данни, които могат да послужат за попълване на пропуски в данните или за установяване на грешки в данните и коригирането им;
- м) лист за отразяване на измененията, в който се отбелязват всички данни за преработването на плана;

- н) ако дружеството поиска да изключи допълнителното потребление на енергия, дължащо се на ледовия клас на кораба, от изчисляването на баланса на съответствието, посочен в приложение IV - информация за ледовия клас на кораба;
- о) ако дружеството поиска да изключи допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаване в условия на заледряване, от изчисляването на баланса на съответствието, посочен в приложение IV - информация за ледовия клас на кораба и описание на проверима процедура за мониторинг на изминатото разстояние за цялото плаване, както и изминатото разстояние при плаване в условия на заледряване, датата, часа и местоположението при влизане във и напускане на замразените води и разхода на гориво при плаване в условия на заледряване;
- п) за кораб, снабден с оборудване за задвижване с помощта на вятърна енергия, описание на монтираното на борда оборудване за задвижване с вятърна енергия и стойностите на P_{Wind} и P_{Prop} , определени в приложение I.

4. Дружествата използват стандартизирани мониторингови планове, основаващи се на образци. Комисията приема актове за изпълнение за определяне на тези образци, включително техническите правила за еднаквото им прилагане. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

Член 9

Изменения на мониторинговия план

1. Дружествата проверяват редовно и най-малко веднъж годишно дали мониторинговият план на кораба отразява характера и функционирането на кораба и дали има данни, които могат да бъдат подобрени, коригирани или актуализирани.
2. Дружествата изменят мониторинговия план без необосновано забавяне, когато е налице някоя от следните ситуации:
 - а) смяна на дружеството;
 - б) влизат в употреба нови системи за преобразуване на енергия, нови видове енергия, нови системи за свързване към БЕЛЗ, нови заместващи източници на енергия или нови технологии с нулеви емисии;
 - в) промяна в наличните данни, дължаща се на използването на нови видове измервателно оборудване, нови методи за снемането на данни или методи за анализ или други причини, може да засегне точността на определянето на събираните данни;
 - г) дружествата, проверяващите органи или компетентните органи са установили, че данните, получени от прилагания метод за мониторинг, са неточни;

- д) проверяващите органи са установили, че някоя част от мониторинговия план не е в съответствие с изискванията по настоящия регламент, и проверяващият орган изиска от дружеството да го преразгледа в съответствие с член 11, параграф 1;
 - е) дружествата, проверяващите органи или компетентните органи са установили, че методите за предотвратяване на пропуски в данните и за установяване на грешки в данните са неподходящи за гарантиране на точността, пълнотата и прозрачността на данните.
3. Дружествата уведомяват проверяващите органи без неоправдано забавяне за всякакви предложения за изменения в мониторинговия план.

Член 10

Сертифициране на горивата и емисионните фактори

1. Когато биогоривата, биогазът, RFNBO и рециклираните въглеродни горива, както са определени в Директива (ЕС) 2018/2001, трябва да бъдат взети предвид за целите, посочени в член 4, параграф 1 от настоящия регламент, се прилагат следните правила:
- а) смята се, че биогоривата и биогазът, които не отговарят на критериите за устойчивост и за намаление на емисиите на парникови газове, посочени в член 29 от Директива (ЕС) 2018/2001, или са произведени от хранителни и фуражни култури, имат същите емисионни фактори като най-малко благоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид гориво;

б) смята се, че RFNBO и рециклираните въглеродни горива, които не отговарят на прага за намаления на емисиите на парникови газове, определен в член 25, параграф 2 от Директива (ЕС) 2018/2001, имат същите емисионни фактори като най-малко благоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид гориво.

2. Счита се, че горивата, които не са обхванати от параграф 1, имат същите емисионни фактори като най-малко благоприятния начин на производство на изкопаеми горива за въпросния вид гориво, освен в случаите, когато са били сертифицирани в съответствие с правните актове на Съюза относно вътрешните пазари на възобновяеми газове и природен газ и на водород, с които се установява праг за намаление на емисиите на парникови газове и съответна методика за изчисляване на емисиите на парникови газове от производството на такива горива.
3. Въз основа на разписките за доставено гориво, допълнени в съответствие с приложение I към настоящия регламент, дружествата предоставят точни, пълни и надеждни данни относно интензитета на емисиите на парникови газове и характеристиките за устойчивост на горивата, които трябва да се вземат предвид за целите, посочени в член 4, параграф 1 от настоящия регламент, които са били сертифицирани по схема, призната от Комисията в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001 или, когато е приложимо, съответните разпоредби на правните актове на Съюза относно вътрешните пазари на възобновяеми газове и природен газ и на водород.

4. Дружествата не се отклоняват от приетите стойности за емисионните фактори „от източника до резервоара“, посочени в приложение II към настоящия регламент за изкопаеми горива. Без да се засяга параграф 1, дружествата имат право да се отклоняват от приетите стойности за емисионните фактори „от източника до резервоара“, посочени в приложение II към настоящия регламент, при условие че действителните стойности са сертифицирани по схема, призната от Комисията. Това сертифициране се извършва – по отношение на биогоривата, биогаза, RFNBO и рециклираните въглеродни горива – в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001 или, когато е приложимо, в съответствие със съответните разпоредби на правните актове на Съюза относно вътрешните пазари на възобновяеми газове и природен газ и на водород.
5. Дружествата имат право да се отклоняват от приетите стойности за емисионните фактори „от резервоара до килватера“, посочени в приложение II, с изключение на емисионните фактори на CO₂ от „от резервоара до килватера“ за изкопаеми горива, при условие че действителните стойности са сертифицирани чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.
6. Комисията приема актове за изпълнение, за да уточни кои международни стандарти и референтни документи за сертифицирането се приемат за доказване на действителните емисионни фактори „от резервоара до килватера“. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

ГЛАВА IV

Проверка и акредитиране

Член 11

Оценка на мониторинговия план и на изменения мониторингов план

1. За всеки кораб и в случай на промяна на проверяващия орган, въпросният орган оценява съответствието на мониторинговия план с изискванията, установени в членове 7, 8 и 9. Когато при оценката на проверяващия орган се установят несъответствия с посочените изисквания, съответното дружество без неоправдано забавяне преработва своя мониторингов план по съответен начин и представя преработения план за окончателна оценка от проверяващия орган преди началото на периода на докладване. 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 периода на докладване.
2. Измененията на мониторинговия план, посочени в член 9, параграф 2, букви б), в) и г), подлежат на оценка от проверяващия орган. След тази оценка проверяващият орган уведомява засегнатото дружество дали измененията са в съответствие с изискванията, определени в членове 7, 8 и 9.

3. След като мониторинговият план и измененият мониторингов план получат задоволителна оценка, проверяващият орган ги записва в базата данни FuelEU. Мониторинговият план и измененият мониторингов план са достъпни за администриращата държава.

Член 12

Общи задължения и принципи за проверяващите органи

1. Проверяващият орган е независим от дружеството или корабния оператор и изпълнява изискваните по настоящия регламент дейности в обществен интерес. За тази цел и за да се избегнат потенциални конфликти на интереси, проверяващият орган или която и да е част от юридическо лице, от което той е част, не е дружество, корабен оператор или собственик на дружество. Освен това проверяващият орган не е притежаван от дружество, корабен оператор или собственик на дружество, нито има отношения с дружество, които биха могли да повлияят на неговата независимост и безпристрастност.
2. Проверяващият орган оценява надеждността, достоверността, точността и пълнотата на данните и информацията относно количеството, вида и емисионния фактор на потреблението на енергия на борда на корабите, по-специално:
 - а) разпределянето на разхода на гориво и използването на заместващи източници на енергия за плаванията и на кея;
 - б) докладваните данни за разхода на гориво и съответните измервания и изчисления;

- в) избора и прилагането на емисионни фактори;
- г) използването на БЕЛЗ или прилагането на някое от изключенията, записани в базата данни FuelEU в съответствие с член 6, параграф 9, буква а);
- д) данните, изисквани съгласно член 10, параграф 3.

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

- а) дали докладваните данни съответстват на прогнозни данни, които се базират на данни от проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите;
- б) дали в докладваните данни няма несъответствия, по-специално при сравняване на общото годишно количество закупено гориво от всеки кораб и агрегираните количества консумирано гориво по време на плаванията;
- в) дали събирането на данните е било проведено съгласно приложимите правила;
и
- г) дали съответните корабни записи са пълни и последователни.

Член 13
Процедури за проверка

1. Проверяващият орган набелязва потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните количество, вид и емисионен фактор на потреблението на енергия на борда на корабите, с прогнозни данни, които се базират на данни от проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите. Ако бъдат установени значителни отклонения, проверяващият орган прави допълнителни анализи.
2. Проверяващият орган набелязва потенциални рискове във връзка с различните изчислителни стъпки, като преглежда всички използвани източници на данни и методики, използвани от засегнатото дружество.
3. Проверяващият орган взема предвид евентуалните ефективни методи за контрол на риска, прилагани от засегнатото дружество за намаляване на степента на неопределеност, свързана с използваните методи за мониторинг.
4. По искане на проверяващия орган засегнатото дружество предоставя всякаква допълнителна информация, която позволява на проверяващия орган да извърши своите дейности по проверката. Когато е необходимо да се определи надеждността, достоверността, точността и пълнотата на докладваните данни и информация, проверяващият орган извършва проверки по време на процеса на проверка. В случай на съмнение проверяващият орган може да извършва посещения на място в помещенията на дружеството или на борда на кораба. Дружеството предоставя на проверяващия орган достъп до помещенията на дружеството или кораба, за да улесни дейностите му по проверката.

5. Комисията приема актове за изпълнение с цел допълнително уточняване на правилата за дейностите по проверка, посочени в настоящия регламент, по отношение най-малко на следните елементи: компетентност на проверяващите органи; документи, които дружествата трябва да предоставят на проверяващите органи; оценка на съответствието на мониторинговия план и изменения мониторингов план; оценка на риска, включително проверки, които се извършват от проверяващите органи; проверка на доклада FuelEU, посочен в член 15, параграф 3; праг на същественост; разумна степен на увереност на проверяващите органи; неточности и несъответствия; съдържание на доклада от проверката; препоръки за подобрения; посещения на място; и комуникация между дружествата, проверяващите органи, компетентните органи и Комисията. Правилата, посочени в актовете за изпълнение, се основават на принципите за проверка, посочени в членове 11 и 12 и в настоящия член, както и на съответните международно възприети стандарти. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

Член 14

Акредитиране на проверяващите органи

1. Проверяващите органи се акредитират за дейности по проверка, които попадат в обхвата на настоящия регламент, от национален орган по акредитация съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008. В срок до края на всяка година националният орган по акредитация уведомява Комисията за списъка на акредитираните проверяващи органи, придружен от цялата необходима информация за връзка.

2. В случаите, за които в настоящия регламент няма конкретни разпоредби за акредитирането на проверяващите органи, се прилагат съответните разпоредби от Регламент (ЕО) № 765/2008.
3. Проверяващите органи винаги разполагат с достатъчни средства и персонал, за да могат да се справят с размера на флота, за който извършват дейности по проверка съгласно настоящия регламент. По-специално проверяващите органи винаги разполагат с достатъчно експертен опит, особено в областта на морския транспорт, за да могат да изпълняват задачите, изисквани съгласно настоящия регламент. Те са в състояние да разпределят средства и персонал на всяко работно място, когато и доколкото е необходимо за изпълнението на задачите, изисквани съгласно настоящия регламент.
4. Компетентен орган, който установи несъответствие в дейностите на даден проверяващ орган в обхвата на настоящия регламент, информира компетентния орган на държавата членка на националния орган по акредитация, който е акредитирал проверяващия орган. Компетентният орган на държавата членка на националния орган по акредитация изисква от своя национален орган по акредитация да вземе предвид тази информация като част от дейностите си по надзор.

5. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 28, за да допълва настоящия регламент чрез определяне на допълнителни методи и критерии за акредитиране на проверяващите органи, най-малко по отношение на следните елементи: искане за акредитация за дейности по проверка, попадащи в обхвата на настоящия регламент; оценка на проверяващи органи от националните органи по акредитация; дейности по надзор, извършвани от националните органи по акредитация с цел потвърждаване на продължаването на акредитацията; административни мерки, които да бъдат приети, в случай че проверяващият орган не отговаря на изискванията на настоящия регламент; и изисквания към националните органи по акредитация, за да бъдат компетентни да предоставят акредитация на проверяващи органи за дейности по проверка в обхвата на настоящия регламент, включително позоваване на хармонизирани стандарти. Методите и критериите, посочени в делегираните актове, се основават на принципите за проверка, посочени в членове 11, 12 и 13, както и на съответните международно възприети стандарти.

ГЛАВА V

Записване, проверка, докладване и оценка на съответствието

Член 15

Мониторинг и записване

1. Считано от 1 януари 2025 г., въз основа на мониторинговия план, посочен в член 8, и след оценката му от проверяващия орган, дружествата подлагат на мониторинг и записват за всеки кораб, който пристига в пристанище на акостиране или отплава от пристанище на акостиране, и за всяко плаване, посочено в член 2, параграф 1, следната информация:
 - а) пристанище на отплаване и пристанище на пристигане, включително дата и момент на отплаването и пристигането, както и времето, прекарано на кораб на кей;
 - б) за всеки кораб, за който се прилага член 6, параграф 1, свързването към БЕЛЗ и използването му, или прилагането на някое от изключенията, предвидени в член 6, параграф 5, потвърдено съгласно член 6, параграф 9, буква а), при целесъобразност;
 - в) количеството на всеки вид гориво, изразходвано на кея и в морето;

- г) количеството електроенергия, доставено на кораба чрез БЕЛЗ;
- д) за всеки вид гориво, изразходвано на кея и в морето, емисионният фактор „от източника до резервоара“, емисионните фактори „от резервоара до килватера“ на изгореното гориво и емисионните фактори „от резервоара до килватера“ на изтеклото гориво, отнасящи се до различните потребяващи гориво съоръжения на борда на кораба, като се обхващат всички съответни парникови газове;
- е) количеството на всеки заместващ източник на енергия, изразходван на кея и в морето;
- ж) ледовия клас на кораба, ако дружеството поиска да изключи допълнителното потребление на енергия, дължащо се на ледовия клас на кораба, от изчисляването на баланса на съответствието, посочен в приложение IV, като се използва Препоръка 25/7 на Комисията за защита на морската среда в Балтийско море (HELCOM) относно безопасността на зимното корабоплаване в Балтийско море, за установяване на съответствието между ледовите класове;
- з) ледовия клас на кораба, датата, часа и местоположението при влизане и напускане на условията на заледряване, количеството на всеки вид изразходвано гориво и изминатото разстояние при плаване в условия на заледряване, както и общото разстояние, изминато при всички плавания през периода на докладване, ако дружеството поиска да изключи допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаване в условията на заледряване, от изчисляването на баланса на съответствието, посочен в приложение IV.

2. Дружествата записват информацията и данните, изброени в параграф 1, своевременно и по прозрачен начин и ги събират всяка година, за да може проверяващият орган да провери спазването на настоящия регламент.

3. До 31 януари на периода на проверка дружествата предоставят на проверяващия орган специфичен за кораба доклад („докладът FuelEU“), съдържащ цялата информация, посочена в параграф 1 от настоящия член, и данните от мониторинга и документацията, посочени в член 7, параграф 4, за периода на докладване.
4. В случай на прехвърляне на кораб от едно дружество на друго:
- а) прехвърлящото дружество съобщава на проверяващия орган информацията, посочена в параграф 1 от настоящия член, за времето, през което е носело отговорност за експлоатацията на кораба;
 - б) възможно най-близо до деня на приключване на прехвърлянето и не по-късно от един месец след това посочената в буква а) информация се проверява и записва в базата данни FuelEU в съответствие с член 16 от проверяващия орган, извършил дейностите по проверката на кораба при прехвърлящото дружество; и
 - в) без да се засягат букви а) и б), дружеството, което носи отговорността за експлоатацията на кораба на 31 декември от периода на докладване, отговаря за съответствието на кораба с изискванията на членове 4 и 6 за целия период на докладване, през който е извършено прехвърлянето или многократното прехвърляне.

Член 16
Проверка и изчисляване

1. След проверката, посочена в членове 11, 12 и 13, проверяващият орган оценява качеството, пълнотата и точността на доклада FuelEU. За тази цел проверяващият орган използва всяка информация, съдържаща се в базата данни FuelEU, включително информацията, предоставена при акостирания в пристанища в съответствие с член 6.
2. Когато при проверовъчната оценка съгласно параграф 1 проверяващият орган с разумна степен на увереност стигне до заключението, че в доклада FuelEU няма съществени неточности или несъответствия, проверяващият орган изпраща на засегнатото дружество доклад от проверката, в който се посочва, че докладът FuelEU е в съответствие с настоящия регламент. В доклада от проверката се посочват всички въпроси, свързани с извършената от проверяващия орган работа.
3. Когато при проверовъчната оценка се установят неточности или несъответствия с настоящия регламент, проверяващият орган своевременно информира засегнатото дружество за това. Дружеството коригира без неоправдано забавяне неточностите или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи навреме, и представя на проверяващия орган изменен доклад FuelEU и всякаква друга информация, необходима за коригиране на установените неточностите и несъответствията. В своя доклад от проверката проверяващият орган посочва дали измененият доклад FuelEU е в съответствие с настоящия регламент. Когато съобщените неточности или несъответствия не са коригирани и водят до съществени неточности, проверяващият орган изпраща на дружеството доклад от проверката, в който се посочва, че докладът FuelEU не е в съответствие с настоящия регламент.

4. Въз основа на доклада FuelEU, който е в съответствие с настоящия регламент, проверяващият орган изчислява:
- а) като използва метода, посочен в приложение I, средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове при потреблението на енергията на борда на съответния кораб;
 - б) като използва формулата, посочена в приложение IV, част А, баланса на съответствие на кораба;
 - в) броя на неотговарящите на изискванията акостирации в пристанища през предходния период на докладване, включително времето, прекарано на кея и, когато е приложимо в съответствие с член 6, параграф 9, на мястото за заставане на котва, за всяко акостиране в пристанище от страна на кораба, което не отговаря на изискванията, посочени в член 6;
 - г) количеството годишно използвана на борда на кораба енергия, с изключение на енергията от БЕЛЗ;
 - д) количеството годишно използвана на борда на кораба енергия от RFNBO.
5. До 31 март от периода на проверка проверяващият орган съобщава на дружеството информацията, посочена в параграф 4, и записва в базата данни FuelEU доклада FuelEU, който е в съответствие с настоящия регламент, доклада от проверката и информацията, посочена в параграф 4.

Цялата информация, записана в базата данни FuelEU, е достъпна за администриращата държава.

Член 17

Допълнителни проверки от компетентен орган

1. По всяко време компетентният орган на администриращата държава по отношение на дадено дружество може, за всеки от неговите кораби, да извърши допълнителни проверки във връзка с двата предходни периода на докладване на всяко от следните:
 - а) доклада FuelEU, който е в съответствие с настоящия регламент, изготвен съгласно членове 15 и 16;
 - б) доклада от проверката, изготвен в съответствие с член 16;
 - в) изчисленията, направени от проверяващия орган в съответствие с член 16, параграф 4.
2. По искане на компетентния орган, посочен в параграф 1, дружеството предоставя всякаква необходима информация или документи, които да позволят на компетентния орган да извърши допълнителни проверки, и предоставя достъп до помещенията на дружеството или кораба с цел улесняване на тези допълнителни проверки.
3. Компетентният орган, посочен в параграф 1 от настоящия член, изготвя доклад за допълнителните проверки, включващ, когато е приложимо, актуализираните изчисления, направени в изпълнение на член 17, параграф 1, буква в), актуализирания размер на излишъка на съответствие или на взетия в аванс излишък на съответствие и актуализирания размер на санкцията FuelEU.

4. Когато докладът за допълнителните проверки, посочен в параграф 3 от настоящия член, установява неточности, несъответствия или неточни изчисления, водещи до несъответствие с изискванията, посочени в член 4 или 6, и вследствие на това до санкция FuelEU или до промяна на размера на вече платена санкция FuelEU, посоченият в параграф 1 от настоящия член компетентен орган уведомява засегнатото дружество за съответния размер на санкцията FuelEU или на изменената санкция FuelEU. Държавите членки гарантират, че дружеството, отговорно за кораба по време на периода, за който се извършват допълнителните проверки, заплаща сума, равна на санкцията FuelEU или на изменената санкция FuelEU, в срок от един месец след уведомяването за нея, в съответствие с договореностите, посочени в член 23.
5. Компетентният орган, посочен в параграф 1, без забавяне заличава от базата данни FuelEU документа за съответствие FuelEU на кораба, чието дружество не е платило своевременно санкциите FuelEU, посочени в параграф 4, и своевременно уведомява засегнатото дружество за това заличаване. Той издава отново съответния документ за съответствие FuelEU, когато е платена сума, равна на санкцията FuelEU, при условие че дружеството е изпълнило другите условия, посочени в настоящия регламент за притежаването на документа за съответствие FuelEU.
6. Параграф 5 не се прилага за кораб, който е бил прехвърлен на дружество, различно от дружеството, което е поело отговорността за неговата експлоатация през периода – предмет на допълнителните проверки.

7. Действията, посочени в настоящия член, докладът за допълнителните проверки по параграф 3 и доказателството за плащания на санкциите FuelEU се записват без забавяне в базата данни FuelEU от субектите, извършили тези действия или направили този доклад или плащане.

Член 18

Помощни инструменти и насоки

Комисията разработва подходящи инструменти за мониторинг, както и насоки и инструменти за таргетиране въз основа на риска, за да улесни и координира дейностите по проверка и прилагане, свързани с настоящия регламент. Доколкото е възможно, тези насоки и инструменти се предоставят на разположение на държавите членки, проверяващите органи и националните органи по акредитация за целите на обмена на информация и за да се гарантира по-стриктно прилагане на настоящия регламент.

Член 19

База данни FuelEU и докладване

1. Комисията разработва, осигурява функционирането и актуализира електронна база данни за целите на мониторинга на съответствието с настоящия регламент (наричана по-нататък „база данни FuelEU“). Базата данни FuelEU се използва за водене на регистър на действията, свързани с дейностите по проверка, на баланса на съответствие на корабите, включително използването на механизмите за гъвкавост, посочени в членове 20 и 21, на прилагането на изключенията, посочени в член 6, параграф 5, на действията, свързани с плащането на санкциите FuelEU, наложени съгласно член 23, и на издаването на документ за съответствие FuelEU. Тя е достъпна за дружествата, проверяващите органи, компетентните органи и всеки надлежно упълномощен субект, националните органи по акредитация, Европейската агенция по морска безопасност, създадена с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹, и за Комисията, с подходящи права на достъп и функции, съответстващи на отговорностите им при прилагането на настоящия регламент.
2. Всички записани или изменени в базата данни FuelEU елементи се съобщават на субектите, които имат достъп до тях.

¹ Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1).

3. Комисията приема актове за изпълнение, за да определи правилата за правата за достъп и функционалните и технически спецификации, включително правилата за уведомяване и филтрирането, на базата данни FuelEU. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 29, параграф 3.

Член 20

Натрупване и вземане назаем на излишъка на съответствие между периодите на докладване

1. Въз основа на изчисленията, извършени в съответствие с член 16, параграф 4, когато за периода на докладване корабът има излишък на съответствие по отношение на интензитета на емисиите на парникови газове, посочен в член 4, параграф 2, или, ако е приложимо, на подцелта за RFNBO, посочена в член 5, параграф 3, дружеството може да го натрупа в баланса на съответствие на същия кораб за следващия период на докладване. Дружеството записва натрупването на излишъка на съответствие за следващия период на докладване в базата данни FuelEU, при условие че това действие бъде одобрено от неговия проверяващ орган. След издаването на документ за съответствие FuelEU дружеството вече не може да прехвърля излишъка на съответствие.

2. Въз основа на изчисленията, извършени в съответствие с член 16, параграф 4, когато за периода на докладване корабът има недостиг на съответствие, дружеството може да вземе назаем аванс от излишък на съответствие със съответния размер от следващия период на докладване. Взеят в аванс излишък на съответствие се добавя към баланса на съответствие на кораба през периода на докладване, като този взет в аванс излишък на съответствие, умножен по 1,1, се изважда от баланса на съответствие на същия кораб през следващия период на докладване. Взеят в аванс излишък на съответствие не може да бъде взет назаем:
- а) за количество, надвишаващо с повече от 2 % пределната стойност, посочена в член 4, параграф 2, умножена по потреблението на енергия на кораба, изчислено в съответствие с приложение I;
 - б) за два последователни периода на докладване.
3. До 30 април на периода на проверка дружеството вписва взетия в аванс излишък на съответствие в базата данни FuelEU, след като това действие бъде одобрено от неговия проверяващия орган.
4. Когато даден кораб не е акостирал в пристанище на Съюза през периода на докладване и е взел назаем аванс от излишък на съответствие през предходния период на докладване, компетентният орган на администриращата държава уведомява засегнатото дружество до 1 юни на периода на проверка за размера на санкцията FuelEU, посочена в член 23, параграф 2, която първоначално е избегнало чрез вземането назаем на този аванс от излишък на съответствие, като този размер се умножава по 1,1.

Член 21

Обединяване на съответствието

1. Балансите на съответствие за интензитета на емисиите на парникови газове, посочен в член 4, параграф 2, и ако е приложимо – подцелта за RFNBO, посочена в член 5, параграф 3, на два или повече кораба, изчислени в съответствие с член 16, параграф 4, могат да бъдат обединени за целите на спазването на изискванията, определени в член 4, и ако е приложимо – в член 5, параграф 3. Балансът на съответствие на даден кораб не може да бъде включен в повече от едно обединение през един и същи период на докладване.

За целта за интензитета на емисиите на парникови газове и за подцелта за RFNBO може да се използват две отделни обединения.

2. Дружеството регистрира в базата данни FuelEU намерението си да включи баланса на съответствие на кораба в обединение, разпределението на общия баланс за съответствие на обединението за всеки отделен кораб и избора на проверяващия орган, избран да направи проверка на това разпределение.
3. Когато корабите, участващи в обединението, се контролират от две или повече дружества, данните за обединението, регистрирано в базата данни FuelEU, включително разпределението на общия баланс за съответствие на обединението на участващите в него кораби и изборът на проверяващия орган, избран да направи проверка на разпределението на общия баланс за съответствие на обединението за всеки отделен кораб, се приемат в базата данни FuelEU от всички засегнати дружества в обединението.

4. Дадено обединение е валидно само ако общият обединен баланс на съответствие е положителен, ако корабите, които са имали недостиг на съответствие, изчислен в съответствие с член 16, параграф 4, нямат по-висок недостиг на съответствие след разпределението на обединеното съответствие, и ако корабите, които са имали излишък на съответствие, изчислен съгласно член 16, параграф 4, нямат недостиг на съответствие след разпределението на обединеното съответствие.
5. Даден кораб не се включва в обединение, ако не е изпълнил задължението, посочено в член 24.
6. Ако общият баланс на съответствие на обединението води до излишък на съответствие за отделен кораб, се прилага член 20, параграф 1.
7. Член 20, параграф 2 не се прилага за кораб, участващ в обединението.
8. До 30 април на периода на проверка избраният проверяващ орган записва в базата данни FuelEU окончателния състав на обединението и разпределението на общия баланс на съответствие на обединението за всеки отделен кораб.

Член 22

Документ за съответствие FuelEU

1. До 30 юни от периода на проверка проверяващият орган издава документ за съответствие FuelEU за съответния кораб, при условие че след прилагането на членове 20 и 21 корабът няма недостиг на съответствие, няма неотговарящи на изискванията акостирации в пристанища и е изпълнил задължението, посочено в член 24.
2. Когато се дължат санкции FuelEU съгласно член 23, параграф 2 или член 23, параграф 5, до 30 юни на периода на проверка компетентният орган на администриращата държава издава документ за съответствие FuelEU за съответния кораб, при условие че е платена сума, равна на санкциите FuelEU.
3. Документът за съответствие FuelEU съдържа следната информация:
 - а) идентификационни данни на кораба (име, идентификационен номер в ИМО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);
 - б) наименование, адрес и основно място на дейност на корабособственика;
 - в) идентификационни данни на проверяващия орган;
 - г) дата на издаване на документа, неговия срок на валидност и отчетния период, за който се отнася.

4. Документът за съответствие FuelEU е валиден за срок от 18 месеца след края на периода на докладване или докато бъде издаден нов документ за съответствие FuelEU, в зависимост от това кое от двете настъпи по-рано.
5. Проверяващият орган или, когато е приложимо, компетентният орган на администриращата държава записва без забавяне издадения документ за съответствие FuelEU в базата данни FuelEU.
6. Комисията приема актове за изпълнение за установяване на образци на документа за съответствие FuelEU, включително електронни образци. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 29, параграф 2.

Член 23

Санкции FuelEU

1. Преди 1 май на периода на проверка въз основа на изчисленията, извършени съгласно член 16, параграф 4, и след евентуалното прилагане на членове 20 и 21 проверяващият орган записва в базата данни FuelEU проверените баланси на съответствие на кораба по отношение на интензитета на емисиите на парникови газове, както е посочено в член 4, параграф 2, и ако е приложимо – за подцелта за RFNBO, посочена в член 5, параграф 3.

Ако даден кораб има недостиг на съответствие за подцелта за RFNBO, посочена в член 5, параграф 3, санкцията FuelEU се изчислява съгласно формулата, посочена в част Б от приложение IV.

2. Държавата, която е администрираща за дадено дружество, гарантира, че за всеки от неговите кораби, който към 1 юни на периода на проверка има недостиг на съответствие за интензитета на емисиите на парникови газове, посочен в член 4, параграф 2, или, ако е приложимо – за подцелта за RFNBO, посочена в член 5, параграф 3, след евентуално потвърждение от компетентния орган, дружеството изплаща до 30 юни на периода на проверка сума, равна на санкцията FuelEU, произтичаща от прилагането на формулите, посочени в приложение IV, част Б. Ако даден кораб има недостиг на съответствие за два или повече последователни периода на докладване, тази сума се умножава по $1 + (n - 1)/10$, където n е броят на последователните периоди на докладване, за които на дружеството е наложена санкция FuelEU за този кораб.
3. Държавата, която е администрираща за дадено дружество, гарантира, че за всеки от неговите кораби, който се намира в ситуацията, посочена в член 20, параграф 4, дружеството плаща до 30 юни на периода на проверка сума, равна на санкцията FuelEU, за която е било уведомено съгласно посочения член.
4. Преди 1 май на периода на проверка, когато е приложимо въз основа на изчисленията, извършени съгласно член 16, параграф 4, проверяващият орган записва в базата данни FuelEU общия брой часове, през които корабът е акостира на кей в нарушение на изискванията, посочени в член 6.

5. Държавата, която е администрираща за дадено дружество, гарантира, че за всеки негов кораб, извършил поне едно неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище, след евентуално потвърждение от компетентния орган, дружеството заплаща до 30 юни на периода на проверка сума, равна на санкцията FuelEU, получена от умножаването на 1,5 EUR по установеното общо потребление на електроенергия на кораба на кей и общия брой часове, закръглен до най-близкия кръгъл час, прекарани от кораба на кей в нарушение на изискванията, определени в член 6.
6. Държавите членки разполагат на национално равнище с необходимата правна и административна рамка, за да гарантират изпълнението на задълженията, свързани с налагането, плащането и събирането на санкциите FuelEU.
7. Действията, посочени в настоящия член, както и доказателството за плащанията се записват без забавяне в базата данни FuelEU от субектите, извършили тези действия или направили тези плащания.
8. Дружеството остава отговорно за плащането на санкциите FuelEU, без да се засяга възможността дружеството да сключва договорни споразумения с търговските оператори на кораба, които предвиждат задължението на търговските оператори да възстановят на дружеството плащането на санкциите FuelEU, когато отговорността за закупуването на горивото или експлоатацията на кораба се поема от търговския оператор. За целите на настоящия параграф експлоатация на кораба означава определяне на превозвания товар, маршрута и скоростта на кораба.

9. Дружеството продължава да носи отговорност за плащането на санкциите FuelEU, без да се засяга възможността дружеството да сключва договорни споразумения с доставчици на горива, които предвиждат задължението на доставчиците на горива да възстановят на дружеството плащането на санкциите FuelEU.
10. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 28 за изменение на приложение IV с цел адаптиране на фактора, определен в графа 7, и където е приложимо – графа 14 от таблицата в част Б от посоченото приложение и използван във формулата, посочена в параграф 1 от настоящия член, въз основа на промените в цената на енергията, и за изменение на мултипликационния коефициент, посочен в параграф 5 от настоящия член, въз основа на индексацията на средната цена на електроенергията в Съюза.
11. Държавите членки се стремят да гарантират, че приходите, генерирани от санкциите FuelEU, или финансовата равностойност на тези приходи, се използват за подпомагане на бързото внедряване и използване на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския сектор чрез стимулиране на производството на по-големи количества възобновяеми и нисковъглеродни горива за морския сектор, улесняване на изграждането на подходящи съоръжения за бункерование или на инфраструктура за брегово електрозахранване в пристанищата и подпомагане на разработването, изпитването и внедряването на най-иновативните технологии във флота с цел постигане на значително намаляване на емисиите.

До 30 юни 2030 г. и на всеки пет години след това държавите членки публикуват доклад относно използването на приходите, генерирани от санкциите FuelEU през петгодишния период, предхождащ годината на всеки такъв доклад, включително информация за бенефициерите и равнището на разходите във връзка с целите, посочени в първа алинея.

Член 24

Задължение за притежаване на валиден документ за съответствие FuelEU

1. До 30 юни на периода на проверка корабите, които акостират в пристанище под юрисдикцията на държава членка, пристигат, пребивават в пристанище под юрисдикцията на държава членка, или отплават от него, или които са извършили плавания през съответния период на докладване, трябва да притежават валиден документ за съответствие FuelEU.
2. Документът за съответствие FuelEU, издаден на съответния кораб съгласно член 22, представлява доказателство за съответствие с настоящия регламент.

Член 25

Правоприлагане

1. Държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушение на разпоредби на настоящия регламент, и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки нотифицират на Комисията тези разпоредби и мерки и я нотифицират незабавно за всяко последващо изменение, което ги засяга.

2. Всяка държава членка гарантира, че всяка проверка на кораб в пристанище под нейна юрисдикция, извършена в съответствие с Директива 2009/16/ЕО, включва проверка дали корабът притежава валиден документ за съответствие FuelEU.
3. Когато даден кораб не е изпълнил задължението по член 24 в продължение на два или повече последователни периода на докладване и когато други мерки за изпълнение не са успели да осигурят съответствие с настоящия регламент, компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране може, след като даде възможност на съответното дружество да представи своите забележки, да издаде заповед за експулсиране по отношение на кораб, който не плава под знамето на тази държава членка. Когато компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране реши да издаде заповед за експулсиране, той уведомява Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето за тази заповед чрез базата данни FuelEU. Всяка държава членка, с изключение на държавата членка, под чието знаме плава корабът, отказва влизането на кораба, който е обект на заповед за експулсиране, в което и да е от нейните пристанища, докато дружеството не изпълни задълженията си. Когато кораб не е изпълнил задължението по член 24 в продължение на два или повече последователни периода на докладване и влезе в пристанище на държава членка, под чието знаме плава, съответната държава членка – след като даде възможност на засегнатото дружество да представи своите забележки – разпорежда задържане на знамето, докато този кораб се намира в едно от нейните пристанища, до момента, в който дружеството изпълни задълженията си.

4. Засегнатото дружество потвърждава спазването на задължението за притежаване на валиден документ за съответствие FuelEU, като изпраща валиден документ за съответствие FuelEU на компетентния национален орган, издал заповедта за експулсиране. Настоящият параграф не засяга действието на разпоредбите на международното право, приложими за бедстващи кораби.
5. Санкциите срещу конкретен кораб, наложени от която и да е държава членка, се съобщават на Комисията, останалите държави членки и съответната държава на знамето чрез базата данни FuelEU.

Член 26

Право на преразглеждане

1. Дружествата имат право да подадат заявление за преразглеждане на изчисленията и мерките, за които са уведомени от проверяващия орган съгласно настоящия регламент, включително по отношение на отказа за издаване на документ за съответствие FuelEU съгласно член 22, параграф 1.

Заявлението за преразглеждане се подава до компетентния орган на държавата членка, в която е акредитиран проверяващият орган, в срок от един месец от уведомяването от проверяващия орган за резултата от изчислението или за мярката.

2. Решенията, взети съгласно настоящия регламент от компетентния орган на държава членка, подлежат на преразглеждане от съд на държавата членка на този компетентен орган.

Член 27

Компетентни органи

Държавите членки определят един или повече компетентни органи, които отговарят за прилагането и изпълнението на настоящия регламент („компетентните органи“), и съобщават техните наименования и информация за контакт на Комисията. Комисията публикува на своя уебсайт списъка на компетентните органи.

ГЛАВА VI

Делегирани и изпълнителни правомощия и заключителни разпоредби

Член 28

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 4, член 5, параграф 7, член 6, параграф 6, член 14, параграф 5 и член 23, параграф 10, се предоставя на Комисията за неопределен срок, считано от ... [датата на влизане в сила на настоящия регламент].

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 4, параграф 4, член 5, параграф 7, член 6, параграф 6, член 14, параграф 5 и член 23, параграф 10, 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. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 4, член 5, параграф 7, член 6, параграф 6, член 14, параграф 5 и член 23, параграф 10, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт 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. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 29

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета¹. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.
3. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011. Когато комитетът не даде становище, Комисията не приема проекта на акт за изпълнение и се прилага член 5, параграф 4, трета алинея от Регламент (ЕС) № 182/2011.

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

Член 30
Доклади и преглед

1. До ... [1 година след публикуването на настоящия регламент] Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, в който се разглежда взаимодействието и съгласуваността между настоящия регламент и Регламент (ЕС) 2015/757 или други секторни правни актове. Когато е целесъобразно, докладът може да е придружен от законодателно предложение.
2. До 31 декември 2027 г. и най-късно на всеки пет години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета за резултатите от оценката по отношение на функционирането на настоящия регламент, включително възможните последици от нарушения на пазара или избягване на пристанища; по отношение на развитието на технологиите с нулеви емисии в морския транспорт и техния пазар, както и развитието на технологиите и пазара на възобновяемите и нисковъглеродни горива и на бреговото електрозахранване, включително на място за заставане на котва; по отношение на използването на приходите, генерирани от санкциите FuelEU; и по отношение на въздействието на настоящия регламент върху конкурентоспособността на морския сектор в Съюза.

В този доклад Комисията разглежда, наред с другото:

- а) материалния и географския обхват на настоящия регламент по отношение на намаляването на прага на брутния тонаж, посочен в член 2, параграф 1, или увеличаването на дела на енергията, използвана от корабите при плавания до и от трети държави, посочен в член 2, параграф 1, буква г);

- б) пределната стойност, посочена в член 4, параграф 2, с оглед постигане на целите, определени в Регламент (ЕС) 2021/1119;
- в) типовете и размерите на корабите, за които се прилага член 6, параграф 1, и разширяването на задълженията, посочени в член 6, параграф 1, така че да обхванат и корабите на място за заставане на котва;
- г) изключенията, предвидени в член 6, параграф 5;
- д) отчитането на доставяната чрез брегово електрозахранване електроенергия в приложение I и емисионния фактор „от източника до резервоара“, свързан с тази електроенергия, определен в приложение II;
- е) възможността за включване в обхвата на настоящия регламент на специални механизми за най-устойчивите и иновативни технологии за горива със значителен потенциал за декарбонизация, за да се създаде ясна и предвидима правна рамка и да се насърчи пазарното развитие и внедряване на такива технологии за горива;
- ж) изчисляването на баланса на съответствие за кораби, които искат да се изключи допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаване в условия на заледяване, както е посочено в приложения IV и V, и евентуалното удължаване на валидността на тези разпоредби след 31 декември 2034 г.;
- з) възможността за включване на вятърната енергия в изчислението на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда, както е посочено в приложение I, в зависимост от наличието на проверим метод за мониторинг и отчитане на енергията за задвижване с вятърна енергия;

- и) възможността за включване на нови технологии за намаляване на емисиите на парникови газове, като например улавяне на въглерод на борда, в изчисляването на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда и на баланса на съответствието, както е посочено в приложения I и IV съответно, в зависимост от наличието на проверим метод за мониторинг и отчитане на уловения въглерод;
- й) възможността за включване на допълнителни елементи в настоящия регламент, по-специално емисиите на черен въглерод;
- к) необходимостта от мерки за справяне с опитите на дружествата да избегнат спазването на изискванията, определени в настоящия регламент.

Ако е целесъобразно, Комисията обмисля дали да придружи този доклад с предложение за изменение на настоящия регламент.

3. Комисията включва в доклада, предвиден в параграф 2, оценка на социалното въздействие на настоящия регламент върху морския сектор, включително върху неговата работна сила.

4. Като изготвя доклада, посочен в параграф 2, Комисията взема предвид доколко прилагането на настоящия регламент е постигнало целите си и доколко то е оказало въздействие върху конкурентоспособността на морския сектор. В този доклад Комисията също така взема предвид взаимодействието на настоящия регламент с други приложими правни актове на Съюза и посочва всички разпоредби, които могат да бъдат актуализирани и опростени, както и действията и мерките, които са били или биха могли да бъдат предприети за намаляване на цялостния натиск по отношение на разходите в морския сектор. Като част от анализа на Комисията на ефективността на настоящия регламент докладът включва и оценка на тежестта, която настоящият регламент налага на предприятията.

Комисията преценява, ако е целесъобразно, дали да придружи този доклад с предложение за изменение на настоящия регламент предвид заключенията от доклада, посочен в първа алинея.

5. В случай че ИМО приеме глобален стандарт за парникови газове или глобални пределни стойности на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на корабите, Комисията без забавяне представя доклад на Европейския парламент и на Съвета. В този доклад Комисията разглежда тази глобална мярка по отношение на нейната амбиция в светлината на целите на Парижкото споразумение и цялостната му екологосъобразност. Тя също така разглежда всички въпроси, свързани с евентуалното свързване или привеждане на настоящия регламент в съответствие с тази глобална мярка, включително необходимостта да се избегне дублиране на регламентирането на емисиите на парникови газове от морския транспорт на равнището на Съюза и на международно равнище.

Когато е целесъобразно, този доклад може да бъде придружен от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент, съответстващо на ангажиментите на Съюза по отношение на емисиите на парникови газове от цялата икономика и на целта за запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата.

6. Комисията наблюдава прилагането на настоящия регламент във връзка с морския транспорт, по-специално с цел откриване на поведение, целящо заобикаляне на правилата, за да предотврати такова поведение на ранен етап, включително и по отношение на най-отдалечените региони.

Резултатите от наблюдението се отразяват в изготвяния на всеки две години доклад, посочен в член 3жж, параграф 3 от Директива 2003/87/ЕО.

Член 31

Изменение на Директива 2009/16/ЕО

Следната точка се добавя в списъка, съдържащ се в приложение IV към Директива 2009/16/ЕО:

- „51. Документ за съответствие FuelEU, издаден съгласно Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета^{*,+}.

* Регламент (ЕС) 2023/... на Европейския парламент и на Съвета от ... относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L ...).“.

+ ОВ: Моля, въведете в текста номера, а в бележката под линия – номера, датата и данните за публикуването на регламента, съдържащ се в документ (PE-CONS 26/23 – 2021/0210 (COD)).

Член 32
Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Прилага се от 1 януари 2025 г., с изключение на членове 8 и 9, които се прилагат от 31 август 2024 г.

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

Съставено в ... на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Методика за определяне на интензитета на емисиите на парникови газове (пг)
при потреблението на енергия на борда на кораба

За целите на изчисляването на интензитета на емисиите на парникови газове (GHG intensity) при потреблението на енергия на борда на даден кораб, се прилага следната формула, посочена като формула (1):

$\text{GHG intensity} \left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}) \text{ Формула (1)}$	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity},k}}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel } \sum_j^{\text{m engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq,TtW},i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW,slip},i,j} \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel } M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Коефициент на възнаграждение за задвижване с помощта на вятърна енергия

За целите на формула (1) различните използвани термини и обозначения са представени в следната таблица:

Термин	Обяснение
i	Индекс, съответстващ на видовете гориво, доставени на кораба през периода на докладване
j	Индекс, съответстващ на потребяващите гориво съоръжения на борда на кораба. За целите на настоящия регламент разглежданите потребяващи гориво съоръжения са основният(те) двигател(и), спомагателният(те) двигател(и), котлите, горивните елементи и инсталациите за изгаряне на отпадъци
k	Индекс, съответстващ на точките за свързване към БЕЛЗ
n	Общ брой видове гориво, доставени на кораба през периода на докладване
c	Общ брой точки за свързване към БЕЛЗ
m	Общ брой потребяващи гориво съоръжения
$M_{i,j}$	Маса на горивото i , потребено от потребяващо гориво съоръжение j [gFuel]
E_k	Електроенергия, подавана на кораба за всяка точка за свързване към БЕЛЗ k [MJ]
$CO_{2eqWtT,i}$	Емисионен фактор на ПГ WtT на гориво i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eqelectricity,k}$	Емисионен фактор на ПГ WtT, свързан с електроенергията, подавана на кораба на кей за всяка точка за свързване към БЕЛЗ k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Долна топлина на изгаряне на горивото i [MJ/gFuel]
RWD_i	Когато горивото е от небιологичен произход, от 1 януари 2025 г. до 31 декември 2033 г. може да се прилага коефициент на възнаграждение 2. В противен случай $RWD_i = 1$.
C_{slipj}	Коефициент на неизгорено гориво като процент от масата на горивото i , потребено от потребяващото гориво съоръжение j [%]. C_{slip} включва неорганизирани и изтекли емисии

Термин	Обяснение
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4i,j}},$ $C_{fN_2O,i,j}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изгореното гориво i в потребяващо гориво съоръжение j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Емисии на еквивалент на CO_2 TtW на изгореното гориво i в потребяващо гориво съоръжение j [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = \left(C_{fCO_{2i,j}} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_{4i,j}} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,i,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Формула (2)
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4i,j}},$ $C_{sfN_2O,i,j}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изтеклото гориво i в потребяващо гориво съоръжение j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	Емисии на еквивалент на CO_2 TtW на изтеклото гориво i в потребяващо гориво съоръжение j [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = \left(C_{sfCO_{2i,j}} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_{4i,j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,i,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ където: $C_{sf CO_2}$, и $C_{sf N_2O}$, = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ GWP_{N_2O}	Потенциал за глобално затопляне на CO_2 , CH_4 , N_2O за 100 години, определен в част В, точка 4 от приложение V към Директива (ЕС) 2018/2001

За целите на настоящия регламент за члена $\sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}_{\text{electricity},k}}$ в числителя на формула (1) се задава нула.

Метод за определяне на $[M_i]$

Масата $[M_i]$ на горивото се определя, като се използва количеството, докладвано в съответствие с рамката за докладване съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 за плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент, въз основа на избраната от дружеството методика за мониторинг.

Метод за определяне на емисионните фактори на ПГ WtT

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

Приетите стойности на емисионните фактори за ПГ WtT ($\text{CO}_{2\text{eq}_{\text{WtT},i}}$) се съдържат в приложение II.

В случай на изкопаеми горива се използват само приетите стойности, съдържащи се в приложение II.

Може да се използват действителните стойности, при условие че са сертифицирани по схема, призната от Комисията в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001, за биогорива, биогаз, RFNBO и рециклирани въглеродни горива, или, когато е приложимо, в съответствие с приложимите разпоредби на правните актове на Съюза за вътрешните пазари на възобновяеми газове и природен газ и на водород, в изпълнение на член 10, параграф 4 от настоящия регламент.

Разписка за доставено гориво (BDN)

Съгласно съществуващите правила от приложение VI към MARPOL разписката за доставено гориво е задължителна и се посочва информацията, която трябва да бъде включена в BDN.

За целите на настоящия регламент:

1. BDN, включително използваните на борда горива, различни от изкопаемите горива, се допълват със следната информация относно тези горива:
 - Долна топлина на изгаряне [MJ/g],
 - За биогоривата – стойностите на E, установени в съответствие с методиките, формулирани в Директива (ЕС) 2018/2001, част В от приложение V и част Б от приложение VI [gCO_{2eq}/MJ] и свързаните с тях доказателства за съответствие с правилата, определени в посочената директива за тези горива, в които се посочва начинът на производство на горивото,
 - За горива, различни от изкопаемите горива и биогоривата – емисионния фактор на ПГ WtT [gCO_{2eq}/MJ] и съответния сертификат, в който се посочва начинът на производство на горивото.

2. [Когато е налице смесване на продукти, информацията, изисквана съгласно настоящия регламент, се предоставя за всеки продукт].

Разписка за доставка на електроенергия (EDN)

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

1. доставчик: име, адрес, телефонен номер, адрес на електронна поща, представител
2. приемащ кораб: номер в ИМО (MMSI), име на кораба, вид на кораба, знаме, представител на кораба
3. пристанище: име, местоположение (LOCODE), терминал/кей
4. точка на свързване към БЕЛЗ: данни за точката на свързване
5. времеви период на БЕЛЗ: дата/час на начало/край
6. подадена електроенергия: дял на мощността, разпределен към точката на хранване (ако е приложимо) [kW], консумация на електроенергия (kWh) за периода на фактуриране, информация за върховата мощност (ако е налична)
7. отчитане

Метод за определяне на емисионните фактори на ПГ TtW

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

Приетите стойности на емисионните фактори на ПГ TtW ($\text{CO}_{2\text{eq},\text{TtW},j}$) се съдържат в приложение II.

В съответствие с мониторинговия план, посочен в член 8, и след оценка от проверяващия орган дружеството може да се използва други методи, като например пряко измерване на еквивалента на $\text{CO}_{2\text{eq}}$ или лабораторни изпитвания, ако това повишава цялостната точност на изчислението, в приложение на член 10, параграф 5.

Метод за определяне на емисионните фактори за неорганизираните и изтекли емисии TtW

Неорганизираните и изтекли емисии са емисиите, причинени от количеството гориво, което не достига горивната камера на горивното съоръжение или което не се консумира от потребяващото гориво съоръжение, тъй като не е било изгорено, изпуснато е или е изтекло от системата. За целите на настоящия регламент неорганизираните и изтеклите емисии се вземат предвид като процент от масата на горивото, използвано от потребяващото гориво съоръжение. Приетите стойности се съдържат в приложение II.

Методи за определяне на коефициентите на възнаграждение, свързани със задвижването с помощта на вятърна енергия

Когато на борда е инсталирано задвижване с помощта на вятърна енергия, може да се приложи коефициент на възнаграждение, определен, както следва:

Коефициент на възнаграждение за задвижване с помощта на вятърна енергия – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

където:

- P_{Wind} е наличната ефективна мощност на системите за задвижване с помощта на вятърна енергия и съответства на $f_{eff} * P_{eff}$, изчислена в съответствие с насоките от 2021 г. относно третирането на иновативните технологии за енергийна ефективност за изчисляване и проверка на постигнатия конструктивен индекс за енергийна ефективност (EEDI) и индекса на постигнатата енергийна ефективност на съществуващите кораби (EEXI) (MEPC.1/Circ.896);

- P_{Prop} е задвижващата мощност на кораба и съответства на P_{ME} , както е определено в насоките от 2018 г. относно метода на изчисляване на постигнатия EEDI за нови кораби (Резолюция MEPC.364(79) на ИМО) и насоките от 2021 г. относно метода на изчисляване на постигнатата EEXI (Резолюция MEPC.333(76) на ИМО). Ако са монтирани двигатели с вал, $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI}(i),\text{shaft}}$.

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приети стойности на емисионните фактори

Приетите стойности на емисионните фактори, съдържащи се в таблицата по-долу, се използват за определяне на индекса за интензитет на емисиите на парникови газове, посочен в приложение I към настоящия регламент, освен когато дружествата се отклоняват от тези приети емисионни фактори в приложение на член 10, параграфи 4 и 5 от настоящия регламент.

В таблицата по-долу:

- ДМ е съкращение на „Да се измери“,
- N/A означава „не е наличен“,
- Тирето означава „неприложимо“,
- Е е установен в съответствие с методиките, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001, част В от приложение V и част Б от приложение VI.

Когато дадено поле указва ДМ или N/A, освен ако не е доказана стойност в съответствие с член 10, се използва най-високата приета стойност за класа гориво в същата колона.

Когато за даден клас гориво всички полета в една и съща колона указват ДМ или N/A, освен ако не е доказана стойност в съответствие с член 10, се използва приетата стойност за най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива. Това правило не се прилага за колона 9, когато ДМ или N/A се отнасят до неналични данни за потребяващите гориво съоръжения. При отсъствие на приета стойност се използва сертифицирана стойност в съответствие с член 10, параграф 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Клас гориво	Наименование на начина на производство	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq WtT}}$ $\left[\frac{\text{gCO2eq}}{\text{MJ}}\right]$	Клас на потребяващото гориво съоръжение	$\text{C}_{\text{f CO}_2}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$\text{C}_{\text{f CH}_4}$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$\text{C}_{\text{f N}_2\text{O}}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C_{slip} Като % от масата на горивото, използван от двигателя
Изкопаеми	Тежък мазут ISO 8217, класове RME до RMK	0,0405	13,5	Всички ДВГ	3 114	0,0000 5	0,00018	–
	Лек мазут ISO 8217, класове RMA до RMD	0,041	13,2	Всички ДВГ	3 151	0,0000 5	0,00018	–
	Дизелово гориво за морския сектор Газьол за морския сектор ISO 8217, класове DMX до DMB	0,0427	14,4	Всички ДВГ	3 206	0,0000 5	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Изкопаеми	ВПГ	0,0491	18,5	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2 750	0	0,00011	3,1
				ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)				1,7
				ВПГ, цикъл на Дизел (двугоривен, с ниска честота на въртене)				0,2
				Бедна смес, искрово запалване				2,6 ¹
	ВНГ	0,046	7,8	Всички ДВГ	3 030 Бутан 3 000 Пропан	ДМ	ДМ	N/A
	Н ₂ (природен газ)	0,12	132	Горивни елементи	0	0	–	–
				ДВГ	0	0	ДМ	
	NH ₃ (природен газ)	0,0186	121	Горивни елементи	0 0	N/A N/A	ДМ ДМ	N/A N/A
				ДВГ	0	N/A	TBM	N/A
	Метанол (природен газ)	0,0199	31,3	Всички ДВГ	1 375	ДМ	ДМ	–

¹ Данни, извлечени от четвъртото проучване на ИМО относно парниковите газове: Четвърто проучване на ИМО относно парниковите газове, 2020 г. – пълен доклад и приложения във формат pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Биогорива	Начини за производство на етанол съгласно Директива (ЕС) 2018/2001	Стойност, посочена в приложение I II към Директива (ЕС) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Всички ДВГ	1 913	ДМ	ДМ	–
	Биодизелово гориво Начини на производство съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	2 834	ДМ	ДМ	–
	Хидротретирано растително масло (HVO) Начини на производство съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	3 115	0,00005	0,00018	–
	Втечен биометан като транспортно гориво (Био-ВПП) Начини на производство съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			ВПП, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2,750	0	0,00011	3,1
				ВПП, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)				1,7
				ВПП, цикъл на Дизел (двугоривен)				0,2
				Бедна смес, искрово запалване				2,6
	Начини на производство на биометанол съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	1 375	ДМ	ДМ	-
	Други начини на производство съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	3 115	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Биогорива	Био-Н2 Начини на производство съгласно Директива (ЕС) 2018/2001	Стойност, посочена в приложение I II към Директива (ЕС) 2018/2001	Горивни елементи ДВГ	0	0	0	Горивни елемент и	-
				0	0	ДМ	ДВГ	
Възобновяем и горива от небиологичен произход (RFNBO) – е-горива	е-дизел	0,0427	Препратка към Директива (ЕС) 2018/20 01	Всички ДВГ	3 206	0,0000 5	0,00018	-
	е-метанол	0,0199	Препратка към Директива (ЕС) 2018/20 01	Всички ДВГ	1 375	0,0000 5	0,00018	-
	е-ВПГ	0,0491	Препратка към Директива (ЕС) 2018/20 01	ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)	2,750	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				2,6
	е-Н2	0,12	Препратка към Директива (ЕС) 2018/20 01	Горивни елементи	0	0	0	-
				ДВГ	0	0	ДМ	
	е-NH3	0,0186	N/A	Горивни елементи	0	N/A	ДМ	N/A
				ДВГ	0	N/A	ДМ	N/A
	е-ВНГ	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	е-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	–
Други	Електроенерги я	–	ЕНЕРГИЕН МИКС НА ЕС	Брегово електрозахранван е (БЕЛЗ)	–	–	–	–

В колона 1 се посочва класът на горивата, а именно изкопаеми горива, течни биогорива, газообразни биогорива и горива на основата на електроенергия (е-горива).

В колона 2 се посочват наименованието или начините на производство на съответните горива в рамките на класа.

Колона 3 съдържа долната топлина на изгаряне на горивата в [MJ/g]. За течните биогорива стойностите на тегловното енергийно съдържание (долна топлина на изгаряне, MJ/kg), посочени в приложение III към Директива (ЕС) 2018/2001, се преобразуват в MJ/g и се използват.

Колона 4 съдържа емисионните фактори WtT за парникови газове в [gCO_{2eq}/MJ]:

- а) За течните биогорива приетите стойности се изчисляват, като се използват стойностите на Е, установени в съответствие с методиките, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001, част В от приложение V към посочената директива за всички течни биогорива, с изключение на био-ВПП, и част Б от приложение VI към посочената директива за био-ВПП, и въз основа на приетите стойности, свързани с конкретното биогориво, използвано като транспортно гориво, и неговия начин на производство, предвидени в посочената директива, части Г и Д от приложение V към посочената директива за всички течни биогорива, с изключение на био-ВПП, и в част Г от приложение VI към посочената директива за био-ВПП. Стойностите на Е обаче трябва да бъдат коригирани, като се извади съотношението между стойностите, съдържащи се в колона 6 (c_{f_CO2}) и колона 3 (LCV). Това се изисква съгласно настоящия регламент, който прави разграничение между изчисленията на WtT и TtW, за да се избегне двойното отчитане на емисиите;

- б) За RFNBO и други горива, които не са посочени в буква а), които се вземат предвид за целите, посочени в член 4, параграф 1 от настоящия регламент, приетите стойности се изчисляват или чрез използване на методиката от делегирания акт, посочен в член 28, параграф 5 от Директива (ЕС) 2018/2001, или, ако е приложимо, подобна методика, ако е определена в правните актове на Съюза относно вътрешните пазари на възобновяеми газове и природен газ и на водород в съответствие с член 10, параграфи 1 и 2 от настоящия регламент.

В колона 5 са посочени основните типове/класове потребяващи гориво съоръжения, като например дву- и четиритактови двигатели с вътрешно горене (ДВГ) с цикъл на Дизел или на Ото, двигатели с искрово запалване, работещи с бедна смес, горивни елементи и т.н.

Колона 6 съдържа емисионния фактор C_f за CO_2 в $[gCO_2/gfuel]$. Използват се стойностите на емисионните фактори, посочени в Регламент (ЕС) 2015/757. За всички горива, които не фигурират в Регламент (ЕС) 2015/757, приетите стойности са посочени в таблицата.

Колона 7 съдържа емисионния фактор C_f за метан в $[gCH_4/gfuel]$. За горива като ВПГ C_f за метан е приравнен на нула.

Колона 8 съдържа емисионния фактор C_f за азотен оксид в $[gN_2O/gfuel]$.

Колона 9 определя частта от изгубеното гориво като неорганизиран и изтекъл емисии (C_{slip}), измерени като % от масата на горивото, използвано от конкретното потребяващо гориво съоръжение. За горива като ВПГ, за които съществуват неорганизиран и изтекъл емисии, количеството неорганизиран и изтекъл емисии, представено в таблицата, се изразява в % от масата на използваното гориво (колона 9). Стойностите на C_{slip} в таблицата се изчисляват при 50 % от пълното натоварване на двигателя.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

Общи изисквания за технологиите с нулеви емисии

В следната неизчерпателна таблица са посочени видовете технологии, както и общите изисквания за тяхната експлоатация, които да се считат за технологии с нулеви емисии по смисъла на член 3, точка 7.

Видове технологии	Общи изисквания за експлоатация
Горивни елементи	Мощност, подавана от бордови горивни клетки с гориво или система, гарантираща, че когато се използва за осигуряване на енергия, тя не отделя емисиите, посочени в член 3, точка 7, в атмосферата
Бордово акумулиране на електроенергия	Мощност, подавана от бордовите системи за акумулиране на електроенергия, която преди това е била заредена чрез: - производство на електроенергия на борда в морето - зареждане на бреговата акумулаторна батерия - замяна на батерии
Производство на електроенергия на борда от вятърна и слънчева енергия	Енергия, подавана от възобновяеми енергийни източници на борда, или чрез директно хранване на корабната мрежа, или чрез зареждане на междинно съхранение на електроенергия на борда

Мощността, доставяна чрез бордови технологии, които не са посочени в настоящата таблица и с които се постигат нулеви емисии по смисъла на член 3, точка 7, може да бъде добавена към тази таблица чрез делегирани актове в съответствие с член 6, параграф 6.

Изпълнението на общите изисквания, посочени по-горе и в член 6, параграф 6 за други технологии, както и на подробните критерии за приемане, определени в актовете за изпълнение, посочени в член 6, параграф 7, трябва да бъде доказано със съответната документация.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

Формули за изчисляване на баланса на съответствието и на санкциите FUELEU,
посочени в член 23, параграф 2

A. Формули за изчисляване на баланса на съответствието на кораба

- а) За целите на изчисляването на баланса на съответствието на даден кораб за интензитета на емисиите на парникови газове, посочен в член 4, параграф 2, се прилага следната формула:

Баланс на съответствието $[gCO_{2eq}] =$	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k E_k]$
--	--

където:

gCO_{2eq}	Грамове CO_2 еквивалент
$GHGIE_{target}$	Пределна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораб съгласно член 4, параграф 2
$GHGIE_{actual}$	Годишна средна стойност на интензитета на емисиите на парникови газове при потреблението на енергия на борда на кораб, изчислена за съответния период на докладване

За всеки кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или от еквивалентен ледови клас дружеството може да поиска до 31 декември 2034 г. да изключи допълнителното потребление на енергия, дължащо се на плаване в условия на заледяване.

За всеки кораб от ледови клас IA или IA Super или от еквивалентен ледови клас дружеството може да поиска да се изключи допълнителното потребление на енергия, дължащо се на техническите характеристики на кораба.

И в двата случая, в които се изключва допълнителното потребление на енергия, за изчисляването на баланса на съответствието по-горе, стойностите на M_i се заменят с коригираната маса на горивото M_{iA} , определена в приложение V, а стойността на $GHGIE_{actual}$, която се използва за изчисляване на баланса на съответствието, се преизчислява със съответните стойности на M_{iA} .

- б) За целите на изчисляването на баланса на съответствието на даден кораб по отношение на подцелта за RFNBO в съответствие с член 5, параграф 3, се прилага следната формула:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left(0,02 \times \left(\sum_i^{n \text{ fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$
--------------------	---

където:

CB_{RFNBO}	Баланс на съответствието в MJ на подцелта за RFNBO, посочена в член 5, параграф 3
$\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Годишен сбор на енергията, използвана от RFNBO и/или от горива, осигуряващи еквивалентно намаление на емисиите на парникови газове, посочено в член 5

Б. Формула за изчисляване на санкции FuelEU, предвидени в член 23, параграф 2

Размерът на санкциите FuelEU, предвидени в член 23, параграф 2, се изчислява, както следва:

а) санкция FuelEU по отношение на баланса на съответствието за интензитета на емисиите на парникови газове на кораба в съответствие с член 4, параграф 2

Санкция FuelEU =	$\frac{ \text{Баланс на съответствие} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
------------------	---

1.	Санкция FuelEU	2.	Е в евро
3.	Баланс на съответствието	4.	Е абсолютната стойност на баланса на съответствието
5.	41000	6.	Е 1 метричен тон мазут с много ниско съдържание на сяра, което се равнява на 41000 MJ
7.	2400	8.	Е сумата, която трябва да бъде платена в евро за еквивалент на метричен тон мазут с много ниско съдържание на сяра

- б) Санкция FuelEU по отношение на подцелта за RFNBO съгласно член 5, параграф 3

Ако $CB_{RFNBO} > 0$ размерът на санкцията FuelEU, предвидена в член 23, параграф 2, се изчислява, както следва:

Санкция FuelEU (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
--------------------------	---------------------------------------

9. Санкция FuelEU	10. Е в евро
11. CB_{RFNBO}	12. Е стойността на баланса на съответствието за възобновяеми горива от небиологичен произход
13. P_d	14. Ценова разлика между възобновяемите горива от небиологичен произход и изкопаемите горива, съвместими с корабната инсталация
15. 41000	16. Е 1 метричен тон мазут с много ниско съдържание на сяра, което се равнява на 41000 MJ

ПРИЛОЖЕНИЕ V

Изчисляване на коригираната маса на горивото за плаване в условия на заледряване

В настоящото приложение се описва начинът за изчисляване на:

- допълнителното потребление на енергия, дължащо се на техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или от еквивалентен ледови клас
- допълнителното потребление на енергия на кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или от еквивалентен ледови клас, дължащо се на плаване в условия на заледряване
- коригираната маса $[M_i A]$ след приспадане на допълнителната енергия, разпределена за всяко гориво i

Допълнителна енергия, дължаща се на ледовия клас

Допълнителното потребление на енергия, дължащо се на техническите характеристики на кораб от ледови клас IA или IA Super или от еквивалентен ледови клас, се изчислява, както следва:

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

където:

$E_{\text{voyages, total}}$ означава общата консумация на енергия за всички плавания и;

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

Общата консумация на енергия за всички плавания се изчислява, както следва:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

където:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ означава масата на горивото i , изразходвано за всички плавания, попадащи в обхвата на настоящия регламент и;

LCV_i – долната топлина на изгаряне на горивото i .

Допълнително потребление на енергия, дължащо се на плаване в условия на заледряване

Допълнителното потребление на енергия на кораб от ледови клас IC, IB, IA или IA Super или от еквивалентен ледови клас, дължащо се на плаване в условия на заледряване се изчислява, както следва:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

където:

$E_{\text{voyages,open water}}$ означава потреблението на енергия при плаване в открити води и;

$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ означава коригираното потребление на енергия в условия на заледряване.

$E_{\text{допълнително потребление на енергия, дължащо се на плаване в условия на заледряване}}$ не може да бъде повече от $1,3 \times E_{\text{плавания в открити води}}$

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

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

където:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ означава потреблението на енергия при плаване в условия на заледряване, което се изчислява, както следва:

$$E_{\text{voyages,ice conditions}} = \sum M_{i,\text{voyages,ice conditions}} \times LCV_i$$

където:

$M_{i,\text{voyages,ice conditions}}$ означава масата на горивото i , изразходвано за плаване в условия на заледряване, в рамките на обхвата на настоящия регламент.

Коригираната консумация на енергия за плаване в условията на заледряване се изчислява, както следва:

$$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

където:

$D_{\text{ice conditions}}$ означава общото изминато разстояние при плаване в условия на заледряване в рамките на обхвата на настоящия регламент.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ е консумираната енергия за разстояние, изминато в открити води, изчислена, както следва:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

където:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ означава потреблението на енергия при плаване в условия на заледряване и;

D_{total} е общото разстояние годишно, изминато в обхвата на настоящия регламент.

Обща допълнителна енергия за лед поради ледови клас и плаване в условия на заледряване

$$\begin{aligned} E_{\text{допълнителен лед}} &= E_{\text{допълнителна енергия, дължаща се на ледовия клас}} \\ &+ E_{\text{допълнително потребление на енергия, дължащо се на плаване в условия на заледряване}} \end{aligned}$$

Коригирана маса [$M_{i,A}$]

Дружеството разпределя общата допълнителна енергия за лед $E_{i, \text{additional ice}}$ за различните горива i , използвани през годината, при следните условия:

$$\sum E_{i, \text{additional ice}} = E_{\text{additional ice}}$$

За всяко гориво i ,

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

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

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$
