

Брюксел, 23 септември 2020 г.
(OR. en)

10819/20

Междуетноститутуционално досие:
2019/0017(COD)

CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57

ИНФОРМАЦИОННА БЕЛЕЖКА

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
Относно:	Предложение за РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел подходящо съобразяване с глобалната система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите - Резултати от обсъжданията в Европейския парламент (Брюксел, 14 – 17 септември 2020 г.)

I. ВЪВЕДЕНИЕ

Докладчикът Юта Паулус (Greens/EFA, DE) представи от името на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните доклад, съдържащ 60 изменения (изменения 1 – 60) на посоченото по-горе предложение за регламент.

Освен това политическата група ID внесе 6 изменения (изменения 64 – 69); политическата група ECR внесе 3 изменения (изменения 61, 63, 81), а политическата група GUE/NGL внесе 11 изменения (изменения 70 – 80).

II. ГЛАСУВАНЕ

При гласуването на 15 септември 2020 г. на пленарното заседание бяха приети 67 изменения (изменения 1 – 60, 72, 74, 76 – 80) на предложението за регламент. Други изменения не бяха приети. Приетите изменения се съдържат в приложението.

В края на гласуването на 16 септември 2020 г. предложението беше върнато в комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните съгласно член 59, параграф 4 от Правилника за дейността на Европейския парламент, което означава, че първото четене в Парламента не приключи и започват преговори със Съвета.

P9_TA-PROV(2020)0219

Глобална система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите *I**

Изменения, приети от Европейския парламент на 16 септември 2020 г. към предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел подходящо съобразяване с глобалната система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Обикновена законодателна процедура: първо четене)

Изменение 1

Предложение за регламент
Съображение -1 (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(-1) изменението на климата е безпрецедентна заплаха, която изисква още по-голяма амбиция и активизиране на действията в областта на климата от страна на Съюза и в световен мащаб. Съюзът е поел ангажимент да повиши усилията за справяне с изменението на климата и да постигне резултати по изпълнението на Парижкото споразумение^{1а} в съответствие с последните налични научни достижения. В специалния доклад от 2018 г. на Междуправителствения комитет по изменение на климата, озаглавен „Global Warming of 1,5°C“ („Глобално затопляне с 1,5°C“), беше потвърдено, че същественото намаляване на емисиите във всички сектори е от решаващо значение за

¹ Въпросът е върнат за междуинституционални преговори в компетентната комисия съгласно член 59, параграф 4, четвърта алинея от Правилника за дейността (A9-0144/2020).

ограничаване на глобалното затопляне под 1,5°C. В специалния доклад на МКИК от 2019 г., озаглавен „The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate“ („Океаните и криосферата в един променящ се климат“), се посочва освен това, че механизмите на климата зависят от здравето на океанските и морските екосистеми, които понастоящем са засегнати от глобалното затопляне, от замърсяване, свръхексплоатация на морското биологично разнообразие, увеличаване на киселинността на водите, намаляване на кислорода и ерозия на бреговата линия. МКИК припомня, че океаните са част от решението по отношение на смекчаването на последиците от изменението на климата и приспособяването към тях, и подчертава необходимостта от намаляване на емисиите на парникови газове и на замърсяването на екосистемите, както и от укрепване на естествените въглеродни поглътители.

^{1a} Парижско споразумение (ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4).

Изменение 2

Предложение за регламент

Съображение 1

Текст, предложен от Комисията

(1) Морският транспорт оказва влияние върху климата **в световен мащаб** вследствие на емисиите на въглероден диоксид (CO₂) **от корабоплаването**. През 2015 г. от него са отделени 13 % от общите емисии на парникови газове от транспорт в Съюза¹⁵ Международното морско корабоплаване продължава да бъде

Изменение

(1) Морският транспорт оказва влияние върху **изменението на климата, морското биологично разнообразие, качеството на въздуха и общественото здраве** вследствие на емисиите на въглероден диоксид (CO₂) **и другите емисии, които генерира, като например метан, азотни оксиди, серни оксиди, прахови частици и**

единственото средство за транспортиране, което не е включено в ангажимента на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове.

сажди. През 2015 г. от него са отделени 13 % от общите емисии на парникови газове от транспорт в Съюза¹⁵. **Очаква се емисиите от морския транспорт да се увеличат с между 50% и 250% до 2050 г.^{15a}. Освен ако не се предприемат по-нататъшни действия, до 2050 г. свързаните с ЕИП морски емисии се очаква да се увеличат с 86% над нивата от 1990 г., въпреки приемането от Международната морска организация на минимални стандарти за ефективност на корабите.** Международното морско корабоплаване продължава да бъде единственото средство за транспортиране, което не е включено в ангажимента на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове. **На 13 април 2018 г. Международната морска организация прие своята Първоначална стратегия за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби. Мерките за изпълнение на тази стратегия са спешно необходими както в световен план, така и на равнището на Съюза, за да се гарантира, че са предприети незабавни действия за намаляване на емисиите от морския транспорт, че се допринася за изпълнението на Парижкото споразумение и се постига целта за неутралност по отношение на климата в целия Съюз, без да се подкопават усилията в областта на климата, предприети от други сектори.**

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15a} https://gmni.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Изменение 3

Предложение за регламент Съображение 2

Текст, предложен от Комисията

(2) Всички сектори на икономиката следва да допринасят за **намаляването** на **емисиите** на парникови газове **в съответствие с ангажимента на съзаконодателите, изразен в Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ и Директива (ЕС) 2018/410 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷.**

¹⁶ Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2018 г. за задължителните годишни намаления на емисиите на парникови газове за държавите членки през периода 2021—2030 г., допринасящи за действията в областта на климата в изпълнение на задълженията, поети по Парижкото споразумение, и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013 (ОВ L 156, 19.6.2018 г., стр. 26).

¹⁷ Директива (ЕС) 2018/410 на Европейския парламент и на Съвета от 14 март 2018 г. за изменение на Директива 2003/87/ЕО с цел засилване на разходоефективните намаления на емисии и на нисковъглеродните инвестиции, и на Решение (ЕС) 2015/1814 (ОВ L 76, 19.3.2018 г., стр. 3).

Изменение

(2) Всички сектори на икономиката следва да допринасят за **съвместните усилия за завършване на прехода към нулеви нетни емисии** на парникови газове **възможно най-скоро и най-късно до 2050 г. в съответствие с ангажиментите на Съюза по Парижкото споразумение и заключенията на Европейския съвет относно изменението на климата от 12 декември 2019 г.**

Изменение 4

Предложение за регламент

Съображение 3

Текст, предложен от Комисията

(3) В своята Резолюция от **февруари 2014** г. относно **рамката** на **политиките в областта** на климата и **енергетиката за 2030** г. Европейският парламент призова Комисията и държавите членки да **определят задължителна** цел за постигане от Съюза към 2030 г. на най-малко **40-**процентно намаляване на емисиите на парникови газове спрямо равнищата от 1990 г. Европейският парламент отбелязва също така, че всички сектори на икономиката **ще** трябва да допринесат за намаляването на емисиите на парникови газове, за да може Съюзът да даде своя справедлив дял от глобалните усилия.

Изменение

(3) В своята резолюция от **14 март 2019** г. относно **изменението** на **климата, Европейският парламент подкрепи с голямо мнозинство целта за постигане на неутралност по отношение** на климата **възможно най-скоро и не по-късно от 2050** г. **Също така,** Европейският парламент **многократно** призова Комисията и държавите членки да **повишат задължителната** цел за постигане от Съюза към 2030 г. на най-малко **55-**процентно намаляване на емисиите на парникови газове спрямо равнищата от 1990 г. Европейският парламент отбелязва също така, че всички сектори на икономиката, **включително международното въздухоплаване и морският транспорт,** трябва да допринесат за намаляването на емисиите на парникови газове, за да може Съюзът да **постигне своите климатични цели и да** даде своя справедлив дял от глобалните усилия. **Бързите усилия за декарбонизация на сектора на морския транспорт придобиват още по-голямо значение предвид обявяването от Парламента от 28 ноември 2019 г. на извънредно положение по отношение на климата и околната среда.**

Изменение 5

Предложение за регламент
Съображение 3 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(3а) В резолюцията на Европейския парламент от 28 ноември 2019 г. по повод на Конференцията на ООН по изменението на климата през 2019 г. в Мадрид, Испания (COP25) беше подчертана необходимостта от допълнителни действия на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от морския сектор поради бавния и недостатъчен напредък на равнището на Международната морска организация. Европейският парламент подкрепи по-специално включването на морския сектор в Схемата на Съюза за търговия с квоти за емисии на парникови газове („СТЕ на ЕС“), както и въвеждането на стандарти за ефективност на корабите на равнището на Съюза. Пазарните политики за намаляване на емисиите не са достатъчни сами по себе си, за да се постигнат целите на Съюза за намаляване на емисиите, и следва да бъдат придружени от задължителни регулаторни изисквания за намаляване на емисиите, които се прилагат надлежно.

Изменение 6

Предложение за регламент
Съображение 4

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4) В своите заключения от 24 октомври 2014 г. Европейският

(4) В заключенията си от 12 декември 2019 г.^{1а} Европейският съвет

съвет *подкрепи задължителна за Съюза цел* за постигане към 2030 г. на *най-малко 40-процентно намаляване на вътрешните емисии на парникови газове спрямо равнищата от 1990 г.* Европейският съвет отбеляза също така *важността на намаляването на емисиите на парникови газове и рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в транспортния сектор, и прикани Комисията да проучи допълнителни инструменти и мерки за всеобхватен и отворен за всички технологии подход, в това число за насърчаване на намаляването на емисиите, възобновяемите енергийни източници и енергийната ефективност в транспорта.*

одобри целта за постигане до 2050 г. на неутрален по отношение на климата ЕС. Европейският съвет отбеляза също така, *че всички имащи отношение законодателни актове и политики на ЕС трябва да отговарят на целта за неутралност по отношение на климата и да допринасят за нейното постигане, като същевременно се спазват условия на равнопоставеност.*

1a

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Изменение 7

Предложение за регламент

Съображение 4 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4a) Понастоящем морският транспорт е единственият сектор, който не подлежи изрично на някоя от целите на Съюза за намаляване на емисиите или за прилагане на специфични мерки за смекчаване на последиците от изменението на климата. В съобщението си от 11 декември 2019 г. относно Европейския зелен пакт Комисията заяви намерението си да вземе допълнителни мерки за справяне с

емисиите на парникови газове в морския сектор, и по-специално да разшири СТЕ на ЕС, така че да обхване морския сектор, да регулира достъпа на най-замърсяващите кораби до пристанищата на Съюза и да задължи акостиралиите кораби да използват наземно електроснабдяване. В предложението си за регламент от 4 март 2020 г. за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата и за изменение на Регламент (ЕС) 2018/1999 (Европейски законодателен акт за климата)^{1a} Комисията подчертава, че за постигане на целта за неутралност по отношение на климата до 2050 г. са нужни допълнителни действия и всеки сектор ще трябва да даде своя принос, тъй като се очаква сегашните политики да намалят емисиите на парникови газове само с 60% до 2050 г..

1a

https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_en

Изменение 8

Предложение за регламент

Съображение 4 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(4б) Премахването на пазарните бариери в морския сектор, включително използването на прозрачна и надеждна система за мониторинг, докладване и проверка (МДП), има за цел да допринесе за

въвеждането на технологии за енергийна ефективност, като по този начин се допринесе за намаляване на емисиите от морския транспорт с около 2% до 2030 г. Поради това са необходими допълнителни действия, за да може морският сектор изцяло да допринесе за усилията на цялата икономика за постигане на целта на Съюза за неутралност по отношение на климата, както и на целите за 2030 г. и други евентуални междинни цели. Като основен инструмент на Съюза за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове и замърсяването на въздуха от морския транспорт, Регламентът на ЕС относно МДП съставлява основа за по-нататъшни действия. Поради това обхватът на посочения регламент следва да бъде разширен, за да включи обвързващи изисквания към дружествата за намаляване на техните емисии на парникови газове за единица транспортна работа, като е необходимо също така да се разшири СТЕ на ЕС, за да обхване сектора на морския транспорт.

Изменение 9

Предложение за регламент

Съображение 6

Текст, предложен от Комисията

(6) През април 2015 г. Европейският парламент и Съветът приеха Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт²⁰ (Регламентът на ЕС относно МДП), който през 2016 г. беше допълнен от два

Изменение

(6) През април 2015 г. Европейският парламент и Съветът приеха Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт²⁰ (Регламентът на ЕС относно МДП), който през 2016 г. беше допълнен от два

делегиращи регламента²¹ и два регламента за изпълнение²². Целта на Регламента на ЕС относно МДП е да се събират данни за емисиите от корабоплаването, които да се използват при разработването на политиките в бъдеще и за стимулирането на намаляване на емисиите, като на съответните пазари се предоставя информация за ефективността на корабите. Според Регламента на ЕС относно МДП дружествата са задължени да извършват мониторинг, докладване и проверка на консумацията на гориво, емисиите на CO₂ и енергийната ефективност на своите кораби при плавания до и от пристанища в Европейското икономическо пространство (ЕИП) на годишна база, считано от 2018 г. Това важи и за емисии на CO₂ в рамките на пристанища на ЕИП. Първите доклади относно емисиите *следва* да бъдат представени до 30 април 2019 г.

делегиращи регламента²¹ и два регламента за изпълнение²². Целта на Регламента на ЕС относно МДП е да се събират данни за емисиите от корабоплаването, които да се използват при разработването на политиките в бъдеще и за стимулирането на намаляване на емисиите, като на съответните пазари се предоставя информация за ефективността на корабите. **Приемането на Регламента на ЕС относно МДП беше първа стъпка от поетапен подход за включване на емисиите от морския транспорт в ангажиментите на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове, както и за последващо определяне на цените на тези емисии в съответствие с принципа „замърсителят плаща“.** **При приемането на Регламента на ЕС относно МДП Комисията пое ангажимент в контекста на бъдещите законодателни предложения относно емисиите от морския транспорт да прецени кои следващи стъпки биха били подходящи, за да се гарантира, че секторът ще има справедлив принос към целите на Съюза за намаляване на емисиите, по-специално възможността за разширяване на СТЕ на ЕС, за да обхване морския сектор.** Според Регламента на ЕС относно МДП дружествата са задължени да извършват мониторинг, докладване и проверка на консумацията на гориво, емисиите на CO₂ и енергийната ефективност на своите кораби при плавания до и от пристанища в Европейското икономическо пространство (ЕИП) на годишна база, считано от 2018 г. Това **задължение** важи и за емисии на CO₂ в рамките на пристанища на ЕИП. Първите доклади относно емисиите **трябваше** да бъдат представени до 30 април 2019 г. **и бяха публикувани от Комисията на 30 юни 2019 г.**

²⁰ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

²¹ Делегиран регламент (ЕС) 2016/2072 на Комисията относно дейностите по проверка и акредитацията на проверяващи органи съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 320, 26.11.2016 г., стр. 5); Делегиран регламент (ЕС) 2016/2071 на Комисията от 22 септември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, отнасящо се за методите за мониторинг на емисиите на въглероден диоксид и за правилата за мониторинг на друга съответна информация (ОВ L 320, 26.11.2016 г., стр. 1).

²² Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1927 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно образците за мониторинговите планове, докладите за емисиите и документите за спазени изисквания съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 1 – 21); Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1928 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно определянето на превозвания товар за категориите кораби, различни от пътнически кораби, ро-ро кораби и контейнеровози съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и

²⁰ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55).

²¹ Делегиран регламент (ЕС) 2016/2072 на Комисията относно дейностите по проверка и акредитацията на проверяващи органи съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 320, 26.11.2016 г., стр. 5); Делегиран регламент (ЕС) 2016/2071 на Комисията от 22 септември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, отнасящо се за методите за мониторинг на емисиите на въглероден диоксид и за правилата за мониторинг на друга съответна информация (ОВ L 320, 26.11.2016 г., стр. 1).

²² Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1927 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно образците за мониторинговите планове, докладите за емисиите и документите за спазени изисквания съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 1 – 21); Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1928 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно определянето на превозвания товар за категориите кораби, различни от пътнически кораби, ро-ро кораби и контейнеровози съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и

проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 22—25).

проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 22—25).

Изменение 10

Предложение за регламент Съображение 6 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6а) Намаляването на емисиите от корабоплаването и тяхното въздействие върху глобалното затопляне и замърсяването на въздуха не следва да се прилага по начин, който уврежда морското биологично разнообразие, и следва да е придружено от мерки, насочени към възстановяването на морските и крайбрежните екосистеми, засегнати от корабоплаването, като например от изпусканията в моретата вещества, включително баластна вода, въглеродороди, тежки метали и химикали, изгубени контейнери в морето и сблъсъци с китоподобни.

Изменение 11

Предложение за регламент Съображение 6 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6б) В морския сектор корабособственикът и лицето, което осъществява търговската експлоатация на кораба, невинаги са едно и също лице. Във връзка с това всички данни, които се изискват от Регламента на ЕС относно МДП, следва да се събират от лицето,

отговарящо за търговската експлоатация на кораба, като например управител, тайм чартърор или беърбоут чартърор, и да се приписват на него.

Изменение 12

Предложение за регламент Съображение 6 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6в) Събираните по силата на Регламента на ЕС относно МДП данни следва да се използват за насърчаване на прехода към кораби с нулеви емисии посредством създаване на удостоверение за енергийна ефективност за корабите, придружено със скала за оценяване, за да се даде възможност за прозрачно сравняване на корабите, по-специално за целите на продажба или отдаване под наем, както и за стимулиране на държавите членки да популяризират най-добрите практики и да подкрепят най-ефективните кораби.

Изменение 13

Предложение за регламент Съображение 6 г (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6г) Комисията следва да разработи европейски етикет за корабен превоз за продуктите в сътрудничество с корабособствениците, други заинтересовани страни и независими експерти, за да може потребителите да бъдат информирани за

екологичните въздействия на морския транспорт, свързан със закупуването от тях продукти. Този етикет би подпомогнал екологичния и енергийния преход на сектора на корабоплаването посредством предоставяне на надежден и прозрачен начин за информиране на потребителите за доброволни инициативи. Той би насърчил потребителите да купуват продукти, транспортирани от корабособственици, които са намалили екологичните си въздействия, например по отношение на емисиите на парникови газове и замърсители, шумовото замърсяване, управлението на отпадъците и водите.

Изменение 14

Предложение за регламент Съображение 6 д (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6d) Директива 92/106/ЕИО^{1a} на Съвета допринася за намаляване на емисиите от транспорта, като насърчава преминаване от автомобилен товарен транспорт към видове транспорт с по-ниски емисии, в това число речни коридори с нулеви емисии. Необходимо е преразглеждане на тази директива, за да се повишат усилията за насърчаване на мултимодалния транспорт и да се увеличат ефективността и алтернативите с ниски емисии. Транспортът с нулеви емисии по водни пътища е от ключово значение за развитието на устойчив преход от автомобилен към воден транспорт и във връзка с това е необходимо да бъдат подкрепени инвестиции в инфраструктура за зареждане с

електроенергия и горива на вътрешните водни пристанища.

^{1A} Директива 92/106/ЕИО на Съвета от 7 декември 1992 г. относно създаването на общи правила за някои видове комбиниран транспорт на товари между държавите членки (ОВ L 368, 17.12.1992 г., стр. 38).

Изменение 15

Предложение за регламент Съображение 6 е (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6e) Пристанищата на Съюза представляват стратегически центрове в енергийния преход поради географското си разположение и икономическите си дейности. Те представляват основни входни точки за енергийни стоки (от вноса до съхранението или дистрибуцията), все повече участват в развитието на обекти за производство на енергия от възобновяеми източници и разработват нови стратегии за управление на енергията и кръгова икономика. Във връзка с това и в съответствие с целите на Европейския зелен пакт Съюзът следва да придружи декарбонизацията на морския сектор със стратегически подход към пристанищата на Съюза с цел да се подкрепи тяхната роля на улесняващ фактор за енергийния преход. Държавите членки следва да бъдат насърчавани да стимулират развитието на пристанища с нулеви емисии и да инвестират в инфраструктура за зареждане с електроенергия и горива. Това би осигурило непосредствени ползи за

здравето на всички граждани, които живеят в пристанищните и крайбрежните райони, и би ограничило отрицателните въздействия върху морското и крайбрежното биологично разнообразие в такива райони, които представляват и обширни територии суша, някои от които са част от мрежата „Натура 2000“.

Изменение 16

Предложение за регламент

Съображение 7

Текст, предложен от Комисията

(7) В член 22 от Регламента на ЕС относно МДП се казва, че, в случай че бъде постигнато международно споразумение относно световна система за мониторинг, докладване и проверка, Комисията ще направи преглед на Регламента на ЕС относно МДП и ако е целесъобразно, ще предложи изменения, за да се осигури съответствие с това международно споразумение.

Изменение

(7) В член 22 от Регламента на ЕС относно МДП се казва, че, в случай че бъде постигнато международно споразумение относно световна система за мониторинг, докладване и проверка **или относно глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт**, Комисията ще направи преглед на Регламента на ЕС относно МДП и ако е целесъобразно, ще предложи изменения, за да се осигури съответствие с това международно споразумение. **Важно е, независимо от евентуални глобални мерки, Съюзът да остане способен да преследва по-големи амбиции и да показва водещата си роля по въпросите на климата, като поддържа или приема по-строги мерки в рамките на своята територия.**

Изменение 17

Предложение за регламент

Съображение 8

Текст, предложен от Комисията

(8) Според Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК)²³, Съюзът и неговите държави членки са възприели цел за намаляване на емисиите за цялата икономика. В ход са усилия за намаляване на емисиите от международното морско корабоплаване чрез Международната морска организация (ИМО), които следва да бъдат насърчавани. През октомври 2016 г. ИМО прие²⁴ система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите (глобална ССД на ИМО).

Изменение

(8) Според Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на 21-вата конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК)²³, Съюзът и неговите държави членки са възприели цел за намаляване на емисиите за цялата икономика. В ход са усилия за намаляване на емисиите от международното морско корабоплаване чрез Международната морска организация (ИМО), които следва да бъдат насърчавани. През октомври 2016 г. ИМО прие²⁴ система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите (глобална ССД на ИМО). **На 13 април 2018 г.**

Международната морска организация прие и първоначална стратегия за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби с цел да се ограничи увеличаването на тези емисии във възможно най-кратък срок и те да се намалят с най-малко 50% до 2050 г. спрямо 2008 г., както и да се положат усилия за пълното им премахване. Същевременно държавите членки и асоциираните членове на Международната морска организация, включително всички държави — членки на Съюза, поеха ангажимент за намаляване с най-малко 40% до 2030 г. на емисиите на CO₂ за единица транспортна работа като средна стойност на емисиите от цялото международно корабоплаване, като се полагат усилия за постигане на 70-процентно намаление до 2050 г. Поради това е целесъобразно основните елементи на първоначалната стратегия на Международната морска организация да бъдат включени в правото на

Съюза, като същевременно се продължава конструктивния ангажимент с държавите — членки на Международната морска организация, за постигане на глобално споразумение относно мерките за намаляване на емисиите на парникови газове. Дружествата следва да бъдат задължени да намалят линейно годишните емисии на CO₂ за всяка единица транспортна работа най-малко с 40% до 2030 г. като средна стойност за всички кораби, за които отговарят, в сравнение със средните показатели за всяка категория кораби с еднакъв размер и тип, докладвани съгласно Регламента относно МДП. Базовите параметри за мерките за намаляване на емисиите на парникови газове следва да бъдат установени, като се използват данните от THETIS-MRV и ССД на ИМО, като същевременно изцяло се отчитат намаленията на емисиите, които вече са предприети от дружествата, които са пионери в декарбонизацията. Комисията следва да приеме делегирани актове, за да определи подробните правила за определяне на базовите параметри, годишния коефициент на намаление за всяка категория кораби, правилата и средствата за изчисляване и събиране на санкциите за извънредно количество емисии, както и всяко друго правило, необходимо за съответствието и проверката на спазването на това задължение.

²³ Парижко споразумение (ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4 – 18).

²⁴ Резолюция МЕРС.278(70) на ИМО за изменение на приложение VI към MARPOL.

²³ Парижко споразумение (ОВ L 282, 19.10.2016 г., стр. 4 – 18).

²⁴ Резолюция МЕРС.278(70) на ИМО за изменение на приложение VI към MARPOL.

Изменение 18

Предложение за регламент
Съображение 9

Текст, предложен от Комисията

(9) Предвид съвместното съществуване на тези две системи за мониторинг, докладване и проверка, в съответствие с член 22 от Регламента на ЕС относно МДП Комисията направи оценка на възможностите за осигуряване на съответствие на двете системи, така че административната тежест за корабите да бъде намалена, като в същото време се запазят целите на Регламента на ЕС относно МДП.

Изменение

(9) Предвид съвместното съществуване на тези две системи за мониторинг, докладване и проверка, в съответствие с член 22 от Регламента на ЕС относно МДП Комисията направи оценка на възможностите за осигуряване на съответствие на двете системи, така че административната тежест за корабите, **по-специално за тези, които са собственост на МСП**, да бъде намалена, като в същото време се запазят целите на Регламента на ЕС относно МДП.

Изменение 19

Предложение за регламент

Съображение 10

Текст, предложен от Комисията

(10) Оценката на въздействието показва, че осигуряването на частично съответствие на двете системи за мониторинг, докладване и проверка би могло да допринесе за намаляването на административната тежест за корабоплавателните дружества, като в същото време се запазят основните цели на Регламента на ЕС относно МДП. Осигуряването на такова частично съответствие обаче следва да не променя изискванията по отношение на управлението, **обхвата**, проверката, прозрачността или докладването на емисиите на CO₂ според Регламента на ЕС относно МДП, тъй като това сериозно би застрашило неговите цели и би засегнало възможностите, които той

Изменение

(10) Оценката на въздействието показва, че осигуряването на частично съответствие на двете системи за мониторинг, докладване и проверка би могло да допринесе за намаляването на административната тежест за корабоплавателните дружества, като в същото време се запазят основните цели на Регламента на ЕС относно МДП. Осигуряването на такова частично съответствие обаче следва да не променя изискванията по отношение на управлението, проверката, прозрачността или докладването на емисиите на CO₂ според Регламента на ЕС относно МДП, тъй като това сериозно би застрашило неговите цели и би засегнало възможностите, които той

предоставя за осигуряване на информация за вземането на решения във връзка с политиките в бъдеще и за стимулиране на прилагането на мерки и практики за енергийна ефективност в корабоплаването. Следователно всички изменения на Регламента на ЕС относно МДП следва да ограничат съответствието с глобалната ССД на ИМО до определенията, параметрите на мониторинга, мониторинговите планове и образците.

предоставя за осигуряване на информация за вземането на решения във връзка с политиките в бъдеще и за стимулиране на прилагането на мерки и практики за енергийна ефективност в корабоплаването. Следователно всички изменения на Регламента на ЕС относно МДП следва да ограничат съответствието с глобалната ССД на ИМО до **обхванатите от Регламента на ЕС относно МДП кораби**, определенията, параметрите на мониторинга, мониторинговите планове и образците.

Изменение 20

Предложение за регламент

Съображение 12

Текст, предложен от Комисията

(12) Разпоредбите на глобалната ССД на ИМО относно данните, които подлежат на мониторинг и докладване на годишна база, следва да бъдат взети предвид, за да се гарантира събирането на хармонизирани данни за дейностите на корабите, попадащи в приложното поле на двете системи. За тази цел параметърът „дедудейт“ следва да се докладва, **а докладването на параметъра „превозван товар“ следва да остане на доброволна база**. Определението „време, прекарано в морето“ следва да бъде заменено с определението „часове на плаване“ според глобалната ССД на ИМО. Накрая, изчисляването на „изминатото разстояние“ следва да бъде въз основа на глобалната ССД на ИМО²⁵, за да се намали административната тежест.

Изменение

(12) Разпоредбите на глобалната ССД на ИМО относно данните, които подлежат на мониторинг и докладване на годишна база, следва да бъдат взети предвид, за да се гарантира събирането на хармонизирани данни за дейностите на корабите, попадащи в приложното поле на двете системи. За тази цел параметърът „дедудейт“ следва да се докладва **в допълнение към** параметъра „превозван товар“. Определението „време, прекарано в морето“ следва да бъде заменено с определението „часове на плаване“ според глобалната ССД на ИМО. Накрая, изчисляването на „изминатото разстояние“ следва да бъде въз основа на глобалната ССД на ИМО²⁵, за да се намали административната тежест.

Изменение 21

Предложение за регламент Съображение 13

Текст, предложен от Комисията

(13) Съдържанието на мониторинговите планове следва да бъде хармонизирано, така че да се вземе предвид глобалната ССД на ИМО с изключение на частите от плана, които са необходими, за да се гарантира, че само данните, свързани със Съюза, се подлагат на мониторинг и докладване според Регламента на ЕС относно МДП. Поради това всички разпоредби на база „единично плаване“ следва да останат част от мониторинговия план.

Изменение

(13) Съдържанието на мониторинговите планове следва да бъде хармонизирано, така че да се вземе предвид глобалната ССД на ИМО с изключение на частите от плана, които са необходими, за да се гарантира, че само данните, свързани със Съюза, се подлагат на мониторинг и докладване според Регламента на ЕС относно МДП. Поради това всички разпоредби на база „единично плаване“ следва да останат част от мониторинговия план.

Комисията следва също така да съдейства на държавите членки посредством споделяне на експертни знания и добри практики, както и посредством внедряване на нови технологии с цел намаляване на административните пречки и ефективно и сигурно извличане на данни.

Изменение 22

Предложение за регламент
Съображение 13 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13а) В оценката на въздействието, проведена от Комисията през 2013 г. и придружаваща предложението за Регламента на ЕС относно МДП, е показана ефективността на СТЕ на ЕС за емисиите от морския транспорт и като варианти, които биха могли да гарантират постигането на необходимото намаляване на емисиите в сектора, са определени СТЕ на ЕС или компенсационен фонд на базата на цел. За да може морското корабоплаване да бъде включено в усилието на Съюза за намаляване на емисиите, Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета^{1а} следва да бъде изменена, за да обхване емисиите от морския транспорт. Комисията следва да приеме делегирани актове с цел определяне на общото количество квоти за морския транспорт в съответствие с други сектори и на метода за разпределение на квоти за морския транспорт чрез цялостна тръжна продажба. При изготвянето на тези делегирани актове Комисията следва да актуализира оценката на въздействието от 2013 г., по-специално за да вземе предвид целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от цялата икономика до 2030 г., както и целта за неутралност по отношение на климата, определена в Регламент (ЕС).../... [Европейски законодателен акт за климата] и икономическото въздействие, включително по отношение на възможните рискове от неволни смени и изместване на въглеродни емисии. Комисията следва

да оповести публично резултатите от това оценяване. Важно е Съюзът и неговите държави членки да подкрепят мерки на международно равнище за намаляване на въздействието на морския транспорт върху климата. Комисията следва да прави преглед на всеки постигнат напредък към приемане на основана на пазара мярка от страна на Международната морска организация и в случай че глобална, основана на пазара мярка бъде приета, следва да обмисли как да гарантира съответствие между мерките на Съюза и глобалните мерки по начин, който запазва екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата.

Изменение 23

Предложение за регламент

Съображение 13 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13б) За успешния преход към корабоплаване с нулеви емисии е необходим интегриран подход и подходяща благоприятна среда за стимулиране на иновациите както на корабите, така и в пристанищата. Тази благоприятна среда включва публични и частни инвестиции в научни изследвания и иновации, технологични и оперативни мерки за подобряване на енергийната ефективност на корабите и внедряването на устойчиви алтернативни горива като например водород и амоняк, произведени от обновяеми енергийни източници, и технологии за задвижване с нулеви

емисии, включително необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и горива на пристанищата. Фонд за океаните с цел подобряване на енергийната ефективност на корабите и подпомагане на инвестициите за декарбонизация на морския транспорт, включително на морския транспорт на къси разстояния и пристанищата, следва да бъде създаден от приходите от тръжната продажба на квоти за емисии от морския транспорт в рамките на СТЕ на ЕС. Комисията следва да разработи и мерки за регулиране на достъпа на най-замърсяващите кораби до пристанищата на Съюза и да задължи акостиралиите кораби на изкопаеми горива да използват наземно електроснабдяване или алтернативни възможности с нулеви емисии. Комисията следва също така да оцени възможността да се изиска от пристанищата да приемат тарифи за демюраж въз основа на емисиите.

Изменение 24

Предложение за регламент Съображение 13 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(13в) Успешният преход към екологично чисти кораби с нулеви емисии изисква интегриран подход за насърчаване на иновативни мерки за по-висока екологосъобразност на корабите, например във връзка с конструкцията на корпусите, нови двигатели и устойчиви алтернативни горива, както и вятърно задвижване) и оперативни мерки, които могат да бъдат приложени в краткосрочен план с цел да се намали

потреблението на гориво, а оттам и емисиите, като например намаляване на скоростта или по-добро планиране на маршрутите. Намаляването на скоростта, наричано още бавен ход, беше изпробвано в голям мащаб между 2006 г. и 2012 г. поради резкия скок на цените на горивата: намаляване на скоростта с 10% доведе до намаляване на потреблението на гориво с около 19%^{1а} и до съответното намаляване на емисиите. Основаните на пазара мерки като СТЕ на ЕС ще насърчат намаляването на емисиите и инвестициите в научни изследвания и иновации с цел повишаване на енергийната ефективност на корабите и внедряване на устойчиви алтернативни горива и технологии за задвижване, в това число необходимата инфраструктура за зареждане с електроенергия и горива на пристанищата и вътрешните водни пристанища.

^{1а} „Въздействието на международното корабоплаване върху качеството на въздуха в Европа и изменението на климата“, Европейска агенция за околна среда, Технически доклад № 4/2013.

Изменение 25

Предложение за регламент

Съображение 14 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14а) За да се гарантира, че може да се поддържа високо качество на данните, докладвани в регистъра на THETIS-MRV, на Европейската

агенция по морска безопасност (ЕАМБ) следва да се предоставят необходимите правомощия и ресурси, за да може да проверява докладите за емисии, които са били утвърдени като удовлетворителни от проверяващ орган.

Изменение 26

Предложение за регламент

Съображение 14 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14б) Комисията следва да прави преглед на действието на Регламент (ЕС) 2015/757, като взема под внимание придобития опит при неговото прилагане и глобалната система на ИМО, както и други относими новости, насочени към намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт.

Изменение 27

Предложение за регламент

Съображение 14 в (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(14в) Морският транспорт е източник и на замърсители, като например серни оксиди (SO_x), азотни оксиди (NO_x), прахови частици (ПЧ), вещества, нарушаващи озоновия слой (ВНОС), и летливи органични съединения (ЛОС)^{1а}. Замърсители на въздуха имат отрицателно

въздействие както върху околната среда, така и върху здравето на гражданите, по-специално на тези, които живеят или работят в крайбрежни или пристанищни райони. Комисията следва да направи преглед на съответното законодателство до юни 2021 г. и да изготви конкретни предложения за справяне с проблема на замърсяващите въздуха емисии от морския транспорт. Комисията следва също така да работи за разширяване на зоните за контрол на емисиите на серни оксиди (SECA) и зоните за контрол на емисиите на NOx (NECA) във всички европейски морета, включително в Средиземно море, и да продължи да разглежда проблема за изхвърлянето на промивни води от скрубери и изпускането в открити води на други вещества, като например баластна вода, въглеродороди, тежки метали и химикали, както и проблема с въздействието на тези вещества върху морското биологично разнообразие.

Изменение 28

Предложение за регламент

Съображение 15

Текст, предложен от Комисията

(15) Целта на Регламент (ЕС) 2015/757 е извършването на мониторинг, докладване и проверка на емисиите на **CO₂** от кораби, акостиращи в пристанища на ЕИП, **като първа стъпка от поетапен подход** за намаляване на емисиите на парникови газове. Това не може да се постигне в достатъчна степен от държавите членки,

Изменение

(15) Целта на Регламент (ЕС) 2015/757 е извършването на мониторинг, докладване и проверка на емисиите на **парникови газове** от кораби, акостиращи в пристанища на ЕИП, **намаляването на средния им оперативен въглероден интензитет за единица транспортна работа, включително съществено намаляване**

а с оглед на неговия мащаб и ефекти по-скоро може да се постигне на равнището на Съюза. Глобалната ССД на ИМО следва да се вземе предвид и с настоящия регламент се гарантира, че събираните данни на база на единен набор от изисквания ще продължат да бъдат съпоставими и надеждни. 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.

на техните емисии на котвена стоянка, както и определяне на цена на тези емисии с цел намаляване на емисиите на парникови газове **от морския сектор**. Това не може да се постигне в достатъчна степен от държавите членки, а с оглед на неговия мащаб и ефекти по-скоро може да се постигне на равнището на Съюза. Глобалната ССД на ИМО следва да се вземе предвид и с настоящия регламент се гарантира, че събираните данни на база на единен набор от изисквания ще продължат да бъдат съпоставими и надеждни. 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.

Изменение 29

Предложение за регламент Съображение 15 а (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15а) Преходът към неутрално по отношение на климата корабоплаване все още предстои да бъде осъществен и досега регулаторните мерки в тази връзка бяха неподходящи. Пристанищата могат да играят значителна роля в декарбонизацията на морския транспорт. Операторите на кораби, акостиращи на пристанища на Съюза, следва да бъдат задължени да гарантират, например посредством свързване с наземно електроснабдяване, че когато са на котвената стоянка, техните кораби не изпускат емисии на парникови

газове или замърсяващи въздуха емисии. Това би било особено важно в случая на котвени стоянки, които се намират в близост до градски райони, за да се намалят последиците от замърсяването на въздуха за здравето на човека. Предвид различните видове въздействия на корабите във връзка с емисиите на парникови газове и замърсяващите въздуха емисии, най-замърсяващите кораби, в това число големите пътнически кораби, следва да бъдат задължени да спазят първо това изискване.

Изменение 30

Предложение за регламент Съображение 15 б (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(15б) Операторите на кораби следва да гарантират, че те ще експлоатират плавателните съдове по възможно най-енергийно ефективен начин, като поддържат емисиите на най-ниските възможни равнища. Корабостроителите следва да гарантират, че намаляването на емисиите е приоритет за тях при строежа на нови кораби.

Изменение 31

Предложение за регламент Член 1 – заглавие (ново)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**Изменения на Регламент (ЕС)
2015/757**

Изменение 32

Предложение за регламент

Член 1 – параграф -1 (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

**Регламент (ЕС) 2015/757 се изменя,
както следва:**

Изменение 33

Предложение за регламент

Член 1 – алинея -1 а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Съображение 23

Текст в сила

Изменение

(23) **На настоящия етап** системата на Съюза за МДП следва да **не** обхваща други парникови газове, причинители на изменение на климата, **или** други замърсители на въздуха, **за да се избегнат изисквания за инсталиране на недостатъчно** надеждно или търговски **недостъпно** измервателно оборудване, **което би могло да попречи на прилагането на системата на Съюза за МДП.**

(-1а) Съображение 23 се заменя със следното:

Системата на Съюза за МДП следва да **бъде разширена така, че да** обхваща **и** други парникови газове, причинители на изменение на климата **и** други замърсители на въздуха, **в случаите в които съществува достатъчно** надеждно или търговски **достъпно** измервателно оборудване, **за да се защитят по-добре климатът, околната среда и здравето на човека.**

Изменение 34

Предложение за регламент

Член 1 – параграф -1 б (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 1

Текст в сила

Член 1

Предмет

В настоящия регламент се установяват правила за точното извършване на мониторинг, докладване и проверка на емисиите на **въглероден диоксид (CO₂)** и на друга информация от значение по отношение на корабите, които пристигат, намират се във или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава членка, **с оглед да се насърчи намалението на емисиите на CO₂ от морския транспорт по ефективен от гледна точка на разходите начин.**

Изменение

(-1б) Член 1 се заменя със следното:

Член 1

Предмет

В настоящия регламент се установяват правила за точното извършване на мониторинг, докладване и проверка на емисиите на **парникови газове** и на друга информация от значение по отношение на корабите, които пристигат, намират се във или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава членка. **За да допринесе за постигането на целта на Съюза за неутралност по отношение на климата съгласно определението в Регламент (ЕС).../... [Европейски законодателен акт за климата], като същевременно се взема предвид първоначалната стратегия на ИМО за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби, приета на 13 април 2018 г., с настоящия регламент се налагат задължения на дружествата да намалят своите средни годишни емисии на CO₂ за единица транспортна работа в съответствие с член 12а.“**

Изменение 35

Предложение за регламент

Член 1 – параграф -1 в (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 2 – параграф 1

Текст в сила

1. Настоящият регламент се прилага по отношение на корабите с брутен тонаж **над 5000** във връзка с техните емисии на **CO₂**, отделени при плаванията им от последното им пристанище на акостиране до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, както и от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка до следващото пристанище на акостиране, а също и при плаванията в пристанища на акостиране под юрисдикцията на държава членка.

Изменение

(-1в) В член 2 параграф 1 се заменя със следното:

„1. Настоящият регламент се прилага по отношение на корабите с брутен тонаж **от 5 000 и повече тона** във връзка с техните емисии на **парникови газове**, отделени при плаванията им от последното им пристанище на акостиране до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, както и от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка до следващото пристанище на акостиране, а също и при плаванията в пристанища на акостиране под юрисдикцията на държава членка. ”

Изменение 36

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – буква -а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 3 – параграф 1 – буква а а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

-а) Добавя се следната буква:

„аа) „емисии на парникови газове“ означава изпускането от кораби на парникови газове, изброени в приложение II към Директива

* Директива 2003/87/ЕО на
Европейския Парламент и на Съвета
от 13 октомври 2003 г. за
установяване на схема за търговия с
квоти за емисии на парникови газове в
рамките на Общността и за
изменение на Директива 96/61/ЕО на
Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр.
32).“

Изменение 37

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 3 – параграф 1 – буква б

Текст в сила

б) „пристанище на акостиране“
означава пристанище, в което корабът
спира да натовари или разтовари товари,
или да качи или да свали пътници;
следователно са изключени спирането с
цел единствено зареждане на гориво,
попълване на запасите, смяна на
екипаж, въвеждане в сух док или
извършване на ремонт на кораба и/или
неговото оборудване, спирането в
пристанище поради нужда от помощ
или бедствено положение,
прехвърлянето от кораб на кораб,
извършено извън пристанищата, както и
спирането единствено с цел подслон от
неблагоприятни метеорологични
условия или необходимо поради
дейности по издирване и спасяване;

Изменение

–аа) буква б) се заменя със следното:

„б) „пристанище на акостиране“
означава пристанище, в което корабът
спира да натовари или разтовари
значителна част от своите товари,
или да качи или да свали пътници;
следователно са изключени спирането с
цел единствено зареждане на гориво,
попълване на запасите, смяна на
екипаж, въвеждане в сух док или
извършване на ремонт на кораба и/или
неговото оборудване, спирането в
пристанище поради нужда от помощ
или бедствено положение,
прехвърлянето от кораб на кораб,
извършено извън пристанищата, както и
спирането единствено с цел подслон от
неблагоприятни метеорологични
условия или необходимо поради

дейности по издирване и спасяване;“

Изменение 38

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – буква а

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 3 – алинея 1 – буква г

Текст, предложен от Комисията

г) „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 Регламент (ЕО) № 336/2006 на Европейския парламент и на Съвета;**

Изменение

„г) „дружество“ означава корабособственика или всяка друга организация или лице, например управител; **тайм чартър** или беърбоут чартър, което е поело отговорността за **търговската експлоатация** на кораба от корабособственика и е **отговорно за плащането на консумираното от кораба гориво;**“

Изменение 39

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 3 – параграф 1 – буква и

Текст в сила

и) „друга информация от значение“ означава информация, свързана с емисиите на CO₂ от консумацията на горива, транспортната работа и енергийната ефективност на корабите,

Изменение

аа) буква и) се заменя със следното:

„и) „друга информация от значение“ означава информация, свързана с емисиите на CO₂ от консумацията на горива, транспортната работа, **електроснабдяването на кораби от**

която дава възможност да се анализират тенденциите при емисиите и да се оценят работните показатели на корабите;

брега по време на престоя им на док и енергийната ефективност на корабите, която дава възможност да се анализират тенденциите при емисиите и да се оценят работните показатели на корабите;“

Изменение 40

Предложение за регламент

Член 1 – алинея 1 а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 4 – параграф 1

Текст в сила

1. В съответствие с членове 8 — 12 дружествата извършват мониторинг и докладват за всеки от *своите кораби* във връзка със съответните параметри по време на даден отчетен период. Те извършват мониторинга и докладването по отношение на всички пристанища под юрисдикцията на държава членка, както и за всички плавания до или от пристанище под юрисдикцията на държава членка.

Изменение

(1а) В член 4 параграф 1 се заменя със следното:

„1. В съответствие с членове 8 – 12 дружествата извършват мониторинг и докладват за всеки от *корабите, чиято търговска експлоатация е под техен контрол*, във връзка със съответните параметри по време на даден отчетен период. Те извършват мониторинга и докладването по отношение на всички пристанища под юрисдикцията на държава членка, както и за всички плавания до или от пристанище под юрисдикцията на държава членка.“

Изменение 41

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 б (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 5 – параграф 2 а (нов)

(1б) В член 5 се добавя следният параграф:

„2а. В срок до 31 декември 2021 г. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 23 за допълване на настоящия регламент чрез уточняване на методите за определяне на емисиите на метан (CH₄).

В допълнение към приемането на делегираните актове, посочени в първа алинея, до 31 декември 2021 г. Комисията оценява и докладва на Европейския парламент и на Съвета относно въздействието върху световния климат на емисиите на парникови газове, различни от CO₂ и CH₄, от кораби, пристигащи във или напускащи пристанища под юрисдикцията на държава членка. Когато е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение за разглеждане на въпроса как да се подходи към тези емисии.“

Изменение 72

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 1 – точка 2 – буква а – подточка i а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 6 – параграф 3 – буква в а (нова)

ia) вмъква се следната буква:

„ва) емисионните фактори за алтернативните горива,

включително за втечен природен газ, биогорива, въглеродосъдържащи възобновяеми горива от небиологичен произход, се изразяват в еквивалент на CO₂, като включват всички парникови газове и се основават на анализ на жизнения цикъл. Тези емисионни фактори се определят от Комисията посредством актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 24, параграф 2;”

Изменение 42

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 3 – буква а

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 9 – параграф 1 – буква е

Текст, предложен от Комисията

Изменение

е) превозван товар – на доброволна база;

заличава се

Изменение 43

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 3 а (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 9 – параграф 2 – буква а

Текст в сила

Изменение

а) **всички плавания** на кораба по време на отчетния период започват или завършват в пристанище под юрисдикцията на държава членка; и

(3а) В член 9, параграф 2, буква а) се заменя със следното:

„а) **не по-малко от 90% от плаванията** на кораба по време на отчетния период започват или завършват в пристанище под юрисдикцията на държава членка; и“

Изменение 44

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 4 – буква а а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 10 – параграф 1 – буква й а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

аа) Добавя се следната буква:

„йа) превозван товар.“

Изменение 45

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 5 – буква а

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 11 – параграф 2

Текст, предложен от Комисията

2. При смяна на дружеството, възможно най-скоро след деня на извършване на смяната и не по-късно от **три месеца** след това, предходното дружество представя на Комисията и на органите на съответната държава на знамето доклад, включващ същите елементи като доклада за емисиите, но ограничен до периода на осъществяване на дейностите под негова отговорност.

Изменение

“2. При смяна на дружеството, **в деня на извършване на смяната или** възможно най-скоро след деня на извършване на смяната и не по-късно от **един месец** след това, предходното дружество представя на Комисията и на органите на съответната държава на знамето доклад, включващ същите елементи като доклада за емисиите, но ограничен до периода на осъществяване на дейностите под негова отговорност. **Новото дружество гарантира, че всеки кораб, за който то носи отговорност, отговаря на изискванията на настоящия регламент за остатък от отчетния период след смяната.**“

Изменение 46

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 5 – буква б а (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 11 – параграф 3 – подточка хі а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

ба) В параграф 3, буква а) се добавя следната подточка:
„хіа) превозван товар.“

Изменение 47

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 5 – буква б б (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 11 – параграф 3 – подточка хі б (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

бб) В параграф 3, буква а) се добавя следната подточка:

„хіб) размер на кораба“

Изменение 48

Предложение за регламент

Член 1 - параграф 5 а (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Глава II а (нова) – член 12 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5а) Добавя се следната глава:

„ГЛАВА IIа

НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ

Член 12а

Намаляване на емисиите

1. Дружествата намаляват линейно годишните емисии на CO₂ за единица транспортна работа най-малко с 40% до 2030 г. като средна стойност за всички кораби, за които

отговарят, в сравнение със средните показатели за всяка категория кораби с еднакъв размер и тип, докладвани съгласно настоящия регламент.

2. Когато през дадена година дадено дружество не спазва годишното намаление, посочено в параграф 1, Комисията налага финансова санкция, която е ефективна, пропорционална, възпираща и съвместима с пазарна система за търговия с емисии, като например СТЕ на ЕС. Плащането на санкцията за превишено количество емисии не освобождава дружеството от задължението му по параграф 1 за периода до 2030 г. За дружествата, които не са спазили ограниченията за емисии, определени съгласно настоящия член, се прилагат разпоредбите на член 20, параграфи 3 и 4..

3. Комисията приема делегирани актове до ... [6 месеца след влизането в сила на настоящия регламент] в съответствие с член 23 за допълване на настоящия регламент, в които се определят категориите кораби, посочени в параграф 1, определя се базовата стойност и годишният линеен коефициент за намаление, който да се прилага за всяка категория кораби, като се използват данните от THETIS-MRV, включително задължителният параметър „превозван товар“, и системата за събиране на данни (ССД) на ИМО, като същевременно напълно се признава намалението на емисиите, вече предприето от „декарбонизирането на първите предприятия“, така че да се постигне целта, посочена в параграф 1, определят се правилата и средствата за изчисляване и събиране на санкцията за извънредно количество емисии, посочена в параграф 2, и всички други правила, необходими за съответствието и проверката на

съответствието с настоящия член.

4. В рамките на 12 месеца след приемането от страна на ИМО на мерки за изпълнение на първоначалната стратегия за намаляване на емисиите на парникови газове от кораби, приета на 13 април 2018 г., и преди тези мерки да влязат в сила, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който разглежда амбицията и цялостната екологосъобразност на мерките, приети от ИМО, включително тяхната обща амбиция по отношение на целите на Парижкото споразумение, целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от цялата икономика до 2030 г. и целта за неутралност по отношение на климата, определена в Регламент (ЕС).../... [Европейски законодателен акт за климата].

5. Когато е целесъобразно, Комисията може да придружава доклада, посочен в параграф 4, със законодателно предложение до Европейския парламент и до Съвета за изменение на настоящия регламент по начин, който е съвместим с целта за запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата, по-специално целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от цялата икономика до 2030 г. и целта за неутралност по отношение на климата, определена в Регламент (ЕС).../... [Европейски законодателен акт за климата].

Изменение 49

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 5 б (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 12 б (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(5б) Създава се следният член:

„Член 12б

Емисии от кораби при престоя им в пристанище

Дружествата гарантират, че до 2030 г. корабите, за които носят отговорност, не отделят емисии на парникови газове при престоя им в пристанищата.“

Изменение 50

Предложение за регламент
Член 1 – параграф 5 в (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 1

Текст в сила

Изменение

(5в) В член 21 параграф 1 се заменя със следното:

1. До 30 юни всяка година Комисията осигурява публичен достъп до информацията **за емисиите на CO₂, докладвани** в съответствие с член 11, както и до информацията, посочена в параграф 2 от настоящия член.

„1. До 30 юни всяка година Комисията осигурява публичен достъп до информацията, **докладвана** в съответствие с член 11, както и до информацията, посочена в параграф 2 от настоящия член.“

Изменение 51

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 5 г (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква а

Текст в сила

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

Изменение

(5г) В член 21, параграф 2, буква а) се заменя със следното:

„а) идентификационни данни на кораба (име, **дружество**, идентификационен номер в ИМО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);“

Изменение 74

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 а (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква г

Текст в сила

г) общото годишно консумирано количество гориво за плаванията;

Изменение

(6а) В член 21, параграф 2 буква г) се изменя, както следва:

г) общото годишно консумирано количество гориво за плаванията, **за всеки вид гориво**;

Изменение 52

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 б (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква к а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6б) В член 21, параграф 2 се добавя следната буква:

„ка) размер на кораба.“

Изменение 76

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 в (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква к а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6в) В член 21, параграф 2 се добавя следната буква:

„ка) общо разстояние“;

Изменение 77

Предложение за регламент

Член 1 – алинея 6 г (нова)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква к в (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6z) В член 21, параграф 2 се добавя следната буква:

„(кв) дедуейт тонаж;“

Изменение 78

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 д (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква к г (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6d) В член 21, параграф 2 се добавя следната буква:

„кz) единица транспортна работа“

Изменение 79

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 е (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква к д (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

6e) В член 21, параграф 2 се добавя

следната буква:

„кд) име на корабособственика;

Изменение 80

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 ж (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 2 – буква к е (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

бж) В член 21, параграф 2 се добавя следната буква:

„ке) превозван товар.“

Изменение 53

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 з (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 – параграф 6 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(бз) В член 21 се добавя следният параграф:

„ба. В съответствие със своята работна програма за 2020 – 2022 г. Европейската агенция за морска безопасност провежда допълнителни статистически проверки на данните,

предоставени съгласно член 11, параграф 1, за да се гарантира тяхната съгласуваност.“

Изменение 54

Предложение за регламент Член 1 – параграф 6 и (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 21 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(би) Създава се следният член:

„Член 21а

**Етикетиране на екологичните
характеристики на корабите**

1. С цел да се стимулира намаляването на емисиите и да се увеличи прозрачността на информацията, Комисията създава цялостна система на Съюза за етикетиране на екологичните характеристики на корабите, която се прилага спрямо корабите, попадащи в обхвата на настоящия регламент.

2. В срок до 1 юли 2021 г. Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 23 за допълване на настоящия регламент, в които се определят подробните разпоредби за функционирането на системата на Съюза за етикетиране на екологичните характеристики на корабите, както и техническите стандарти, които стоят в нейната основа.“

Изменение 55

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 й (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 22 – параграф 3

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6й) В член 22 параграф 3 се заличава;

Изменение 56

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 к (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 22 а (нов)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

(6к) Създава се следният член:

„Член 22а

Преглед

1. В срок до 31 декември 2022 г. Комисията извършва преглед на действието на настоящия регламент, като взема под внимание придобития опит при неговото прилагане, както и други относими новости, насочени към намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт и към изпълнение на ангажиментите на Съюза по

Парижкото споразумение. Като част от прегледа Комисията предлага допълнителни изисквания за намаляване на емисиите на парникови газове, различни от CO₂, както и за намаляване на замърсителите на въздуха и изхвърлянето на отпадъчни води от корабите, включително от скрубери, в открити води. При прегледа се разглежда и разширяването на обхвата на настоящия регламент, така че да бъдат включени и корабите с брутен тонаж между 400 и 5000 тона. Когато е целесъобразно, прегледът се придружава от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент.

2. Като част от предстоящия преглед на Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и на Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета** Комисията също така прави предложение за определяне на задължителни цели за държавите членки, за да се гарантира наличието на необходимото наземно електроснабдяване в морските и вътрешните водни пристанища.*

** 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).*

*** Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).“*

Изменение 57

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 л (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 23 – параграф 2

Текст в сила

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, **параграф 2**, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 1 юли 2015 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.

Изменение

(6л) В член 23 параграф 2 се заменя със следното:

„2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, **параграфи 2 и 2а**, член **12а**, **параграф 3**, **член 15**, параграф 5 и член 16, параграф 3, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 1 юли 2015 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът не възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.“

Изменение 58

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 м (нов)

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 23 – параграф 3

Текст в сила

Изменение

(6м) В член 23 параграф 3 се заменя

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, **параграф 2**, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

със следното:

„3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, **параграфи 2 и 2а**, член **12а**, **параграф 3**, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.“

Изменение 59

Предложение за регламент

Член 1 – параграф 6 н

Регламент (ЕС) 2015/757

Член 23 – параграф 5

Текст в сила

5. Делегиран акт, приет съгласно член 5, **параграф 2**, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Изменение

(6н) В член 23 параграф 5 се заменя със следното:

„5. Делегиран акт, приет съгласно член 5, **параграфи 2 и 2а**, член **12а**, **параграф 3**, член 15, параграф 5 и член 16, параграф 3, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.“

Изменение 60

Предложение за регламент

Член 1 а (нов)

Директива 2003/87/ЕО

Глава II а (нова)

Текст, предложен от Комисията

Изменение

Член 1а

Изменения на Директива 2003/87/ЕО

***Директива 2003/87/ЕО се изменя,
както следва:***

(1) Добавя се следната глава:

„ГЛАВА IIа

МОРСКИ ТРАНСПОРТ

Член 3жа

Обхват

Разпоредбите на настоящата глава се прилагат, считано от 1 януари 2022 г., за предоставянето и издаването на квоти относно емисии на парникови газове от кораби, които пристигат, намират се във или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава членка и попадат в обхвата на разпоредбите на Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета*. В случай на промяна на дружеството съгласно член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2015/757, от новото дружество се изисква да придобие квоти само по отношение на емисиите на парникови газове, свързани с периода, през който

дейностите на кораба са изпълнявани под негова отговорност.

Член 3жб

Общо количество на квотите за морския транспорт и метод за разпределението им

- 1. В срок до 31 декември 2020 г. Комисията актуализира оценката на въздействието, проведена през 2013 г., която придружава предложението на Комисията за Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета**, и приема делегирани актове съгласно член 23 за допълване на настоящата директива, в които се определя общото количество на квотите за морския транспорт в съответствие с другите сектори и методът за разпределение на квотите за морския транспорт посредством продажби изцяло чрез търг, както и се установяват специалните разпоредби по отношение на администриращата държава членка. Делегираните актове се основават на най-добрите налични данни и на оценка на въздействието на различните варианти, в това число въздействието върху емисиите и икономическото въздействие.*
- 2. Членове 12 и 16 се прилагат за квотите за морския транспорт по същия начин, както за квотите, свързани с други дейности.*
- 3. Най-малко 50% от приходите от тръжната продажба на квоти, посочени в параграф 1 от настоящия член, се използват чрез фонда, създаден съгласно член 3жв.*
- 4. Приходите, получени от тръжната продажба на квоти, които не се използват чрез фонда, определен в член 3жв, и които са разпределени за държавите членки, се използват по начин, който е съвместим с целите на настоящата*

директива, по-специално за справяне с изменението на климата в Съюза и в трети държави, за опазване и възстановяване на морските екосистеми, засегнати от глобалното затопляне, и за подпомагане на справедлив преход в държавите членки, подпомагане на пренасочването, преквалификацията и повишаването на квалификацията на работниците, образованието, инициативите за търсене на работа и стартиращите предприятия, в диалог със социалните партньори. Цялата информация за използването на тези приходи се оповестява публично.

5. Комисията следи изпълнението на тази глава и евентуалните тенденции по отношение на дружества, които се стремят да избегнат задължението си да спазват изискванията на настоящата директива. По целесъобразност Комисията предлага мерки за предотвратяване на такова избягване.

Член 3жв

Океански фонд

1. През периода 2022 – 2030 г. се създава Океански фонд („Фондът“) с цел подобряване на енергийната ефективност на корабите и подпомагане на инвестициите в иновативни технологии и инфраструктура за декарбонизация на морския сектор, включително в морския транспорт на къси разстояния и в пристанищата, както и на внедряването на устойчиви алтернативни горива, като на пример водород и амоняк, произведени от обновяеми енергийни източници, и технологии за задвижване с нулеви емисии, включително технологии за вятърна енергия. 20% от приходите по Фонда се използват за подпомагане

на опазването, възстановяването и по-доброто управление на морските екосистеми, засегнати от глобалното затопляне, като например защитените морски зони; както и за насърчаване на развитието на междусекторна устойчива „синя“ икономика, като например възобновяемата енергия от морски източници. Всички подпомогнати от Фонда инвестиции се оповестяват публично и са в съответствие с целите на настоящата директива.

2. Чрез дерогация от член 12 от настоящата директива дружествата за морски транспорт могат да плащат на Фонда годишна членска вноска съобразно общите си емисии, докладвани за предходната календарна година съгласно Регламент (ЕС) 2015/757, за да се ограничи административната тежест за тези дружества, в това число малки и средни предприятия и/или предприятия, които не осъществяват често дейности, попадащи в приложното поле на настоящата директива. Фондът отдава колективно квоти от името на дружествата за морски транспорт, които са негови членове. Членската вноска за тон емисии се определя от Фонда до 28 февруари всяка година, но е равна най-малко на най-високата регистрирана цена на първичния или вторичния пазар на квотите през предходната година.

3. Фондът придобива квоти, равни на колективното общо количество на вноските, посочени в параграф 2 от настоящия член, през предходната календарна година, и ги отдава в регистъра, създаден съгласно член 19 от настоящата директива, ежегодно до 30 април за последваща отмяна. Цялата информация относно вноските се оповестява публично.

4. Фондът се управлява централно посредством орган на Съюза, чиято

управленска структура е подобна на управлението на фонда, предвиден в член 10а, параграф 8 от настоящата директива. Управленската му структура и процесът на вземане на решения са прозрачни и приобщаващи, по-специално при определянето на приоритетните области, критериите и процедурите за разпределяне на безвъзмездните средства. Съответните заинтересовани страни играят подходяща консултативна роля. Цялата информация относно инвестициите и цялата друга относима информация относно работата на Фонда се оповестява публично.

5. Комисията работи с трети държави по отношение на начините, по които те също могат да използват Фонда.

6. Във връзка с прилагането на настоящия член на Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 23 във връзка с изпълнението на настоящата директива.

Член 3жз

Докладване и преглед на Комисията по отношение на изпълнението на мерките за смекчаване на последиците от изменението на климата в Международната морска организация

1. В рамките на 12 месеца след приемането от страна на ИМО на глобални, основани на пазара мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт и преди тези мерки да влязат в действие, Комисията представя доклад на Европейския парламент и на Съвета, в който разглежда амбицията и цялостната екологосъобразност на тези мерки, включително тяхната обща амбиция по отношение на

целите на Парижкото споразумение, целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от цялата икономика до 2030 г. и целта за неутралност по отношение на климата, определена в Регламент (ЕС).../... [Европейски законодателен акт за климата]. Този доклад отчита по-специално степента на участие в тези глобални мерки, тяхната изпълнимост, прозрачност, санкциите за неспазване, процедурите за публичен принос, използването на компенсационни кредити, мониторинга, докладването и проверката на емисиите, регистрите, отчетността, както и правилата относно използването на биогорива.

2. Когато е целесъобразно, Комисията може да придружава доклада, посочен в параграф 1, със законодателно предложение до Европейския парламент и до Съвета за изменение на настоящата директива по начин, който е съвместим с целта за запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата, по-специално целта на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове от цялата икономика до 2030 г. и целта за неутралност по отношение на климата, определена в Регламент (ЕС).../... [Европейски законодателен акт за климата].

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

** Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета

от 21 май 2013 г. относно механизъм за мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове и за докладване на друга информация, свързана с изменението на климата, на национално равнище и на равнището на Съюза и отмяна на Решение № 280/2004/ЕО (ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 13).“
