



Брюксел, 24 май 2022 г.  
(OR. fr, en)

9278/22

LIMITE

TRANS 300  
MAR 115  
ENV 450  
ENER 180  
IND 179  
COMPET 350  
ECO 41  
RECH 255  
CODEC 739

---

---

Междуинституционално досие:  
2021/0210(COD)

---

---

## ДОКЛАД

---

От:	Генералния секретариат на Съвета
До:	Комитета на постоянните представители/Съвета
№ док. Ком.:	10327/21 INIT+ ADD 1-3
Относно:	Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО – Общ подход

---

## I. ВЪВЕДЕНИЕ

1. На 14 юли 2021 г. Комисията представи на Европейския парламент и на Съвета, в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“ („пакета“), предложение за регламент относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт (FuelEU Maritime)<sup>1</sup>.
2. Основната цел на това предложение е да се увеличи търсенето на възобновяеми и нисковъглеродни горива и последователното им използване в морския сектор, като същевременно се гарантира безпрепятственото функциониране на морския транспорт и се избягват нарушения на вътрешния пазар. Основните разпоредби на предложението се отнасят по-специално до следните аспекти:

---

<sup>1</sup> ST 10327/22, ADD 1, ADD 2 и ADD 3.

- i) обхвата по отношение на размера на съответните кораби и географския обхват;
  - ii) целите за намаляване на интензитета на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на корабите;
  - iii) обхвата на изискванията за брегово електрозахранване; или алтернативните технологии с нулеви емисии за кораби при престой на котвена стоянка;
  - iv) сертифициране на възобновяемите и нисковъглеродните горива; и
  - v) уреждането на тези нови задължения (включително глобите, които да се налагат на дружествата в случай на неспазване на изискванията по отношение на техните кораби, и разпределянето на приходите, генерирани от тези глоби, към Фонда за иновации).
3. FuelEU Maritime е свързана и с Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт<sup>2</sup>, както и с други предложения от пакета, по-специално предложенията относно енергията от възобновяеми източници (RED), разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (AFIR) и схемата за търговия с емисии (СТЕ на ЕС).

## **II. РАЗГЛЕЖДАНЕ ОТ ДРУГИТЕ ИНСТРУТУЦИИ**

4. Европейският парламент определи комисията по транспорт и туризъм (TRAN) за водеща комисия по предложението FuelEU Maritime, а г-н Йорген Варборн (SE, PPE) беше определен за неин докладчик. Очаква се Европейският парламент да приеме позицията си на пленарното заседание през септември 2022 г.
5. Европейският икономически и социален комитет прие становището си по посоченото по-горе предложение на 8 декември 2021 г., а Европейският комитет на регионите реши да не предоставя становище.

---

<sup>2</sup> OB L 123, 19.5.2015 г.

### III. АКТУАЛНО СЪСТОЯНИЕ НА РАБОТАТА В РАМКИТЕ НА СЪВЕТА

6. Работна група „Морски транспорт“ започна работа по предложението през септември 2021 г. Оценката на въздействието, извършена от Комисията, беше обсъдена в работната група на 1 и 13 септември 2021 г.
7. На заседанието си от 9 декември 2021 г. Съветът по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) проведе ориентационен дебат за по-нататъшната работа по досието.
8. По време на френското председателство продължиха да се провеждат редовни и интензивни обсъждания в работната група, първоначално по тематични блокове, а след това въз основа на глобални предложения.
9. На 13 април 2022 г. Комитетът на постоянните представители проведе дебат с цел задълбочаване на дискусиата и получаване на насоки от делегациите по следните три аспекта: i) обхвата по отношение на големината на обхванатите кораби и географския обхват на задълженията; ii) равнището на целите за въглеродния интензитет; и iii) вземането под внимание на горивата. Позициите, изразени на заседанието на Комитета на постоянните представители, показаха, че определените от председателството параметри по тези три аспекта са до известна степен балансирани.
10. Като част от подготовката за заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 2 юни 2022 г., на 20 май 2022 г. Комитетът на постоянните представители разгледа компромисния текст на председателството, поместен в приложението към доклада в ST 8882/22, който се съсредоточи върху следните аспекти:
  - а) някои определения бяха добавени, а други – изменени, за да се гарантира по-доброто разбиране на текста, както и неговата съгласуваност;
  - б) обхватът на изискванията за брегово електрозахранване беше преразгледан, за да се обърне внимание на задълженията, наложени по отношение на корабите, привързани за кей, да се регулират по-добре изключенията, да се осигури съгласуваност с предложението за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и да се предвиди възможност за държавите членки да разширят обхвата на задълженията, които вече са наложени за корабите, привързани за кей, така че да обхванат и корабите на място за заставане на котва в пристанища;
  - в) разпоредбите относно ролята на дружествата, проверяващите органи и публичните органи, както и относно процедурите за мониторинг, докладване и проверка, бяха изяснени и укрепени с цел да се гарантира по-стабилна система за управление. По този начин работата на проверяващите органи е по-добре регламентирана, а публичните органи могат да извършват допълнителни проверки;

- г) разпоредбите относно механизмите за гъвкавост бяха преразгледани, за да се изясни техният обхват и да се избегне заобикалянето на регламента;
- д) основните разпоредби относно санкциите и глобите бяха внимателно изменени, за да се гарантира последователността и стабилността на системата за правоприлагане, предвидена в регламента, както и зачитането на правните системи на държавите членки. Във връзка с това разпоредбата в предложението на Комисията за насочването на приходите, генерирани от глобите, към Фонда за иновации беше заменена от система за разпределяне на тези приходи на държавите членки, като същевременно продължи да се дава приоритет на тяхното използване в подкрепа на енергийния преход на сектора на морския транспорт; и
- е) приложенията относно метода за изчисляване на интензитета на парниковите газове за енергията, използвана на борда на кораб, относно възприетите емисионни фактори и относно изчисляването на глобите бяха опростени и частично реструктурирани, за да се подобри разбирането на техните строго технически аспекти и тяхната съгласуваност с Директивата за енергията от възобновяеми източници.

11. С това компромисно предложение беше изменено предложението на Комисията по отношение на повечето аспекти, като по този начин беше даден отговор на запитванията и исканията, получени от много делегации, като същевременно се запазва неговият общ подход и равнище на принос към целта на пакета.
12. Независимо от това, на заседанието на Комитета на постоянните представители от 20 май 2022 г. някои делегации изразиха загриженост относно степента на отчитане на техните местни особености чрез прилагане на изключения или разглеждане на конкретни случаи, докато други изразиха желание за допълнително стимулиране на търсенето на устойчиви горива, по-специално на най-чистите.
13. С оглед на значението на тези въпроси председателството представи на делегациите измененията, изготвени в резултат на заседанието, с цел стабилизиране на компромисния текст. Тези изменения бяха приветствани от повечето делегации, докато други изразиха опасения относно ефективността на предложените мерки, за да се стимулира търсенето на най-чистите устойчиви горива. Освен това някои делегации поискаха повече време за анализ на измененията от заседанието и по-специално на онези от тях, които се отнасят до възможното отрицателно въздействие на мярката с оглед насърчаване на използването на възобновяеми горива от небиологичен произход.

14. След задълбочено обсъждане на информацията, предоставена от делегациите по време на заседанието на Комитета на постоянните представители от 20 май 2022 г., и с оглед на постигането на общ подход председателството изготви компромисния текст, поместен в приложението към настоящия доклад. Това компромисно предложение съответства на приложеното към доклада в ST 8882/22, актуализирано чрез измененията, разгледани на заседанието на Комитета на постоянните представители от 20 май 2022 г., както и чрез допълнително изменение<sup>3</sup> относно коригирането на възможното отрицателно въздействие на мярката за насърчаване на използването на възобновяеми горива от небιологичен произход.<sup>4</sup>

#### IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

12. Предвид посоченото по-горе Комитетът на постоянните представители се приканва:
- да обсъди и одобри текста, изложен в приложението към настоящата бележка, с оглед на постигането на общ подход;
  - да препоръча на Съвета на заседанието на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика (Транспорт) на 2 юни 2022 г. да постигне общ подход по предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО.

---

<sup>3</sup> По-специално се предлага намаляване на стойностите на коефициента за умножение в приложение I.

<sup>4</sup> Компромисното предложение може да включва и поправки от техническо естество или поправки, свързани с оформлението.

2021/0210 (COD)

Предложение за

**РЕГЛАМЕНТ (ЕС) .... /... 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 ЕИО)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,  
като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,  
като взеха предвид предложението на Европейската комисия,  
след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,  
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет<sup>5</sup>,  
като взеха предвид становището на Комитета на регионите<sup>6</sup>,  
в съответствие с обикновената законодателна процедура,  
като имат предвид, че:

---

<sup>5</sup> ОВ С , , стр. .

<sup>6</sup> ОВ С , , стр. .

- (1) Морският транспорт представлява около 75 % от външната търговия на ЕС и 31 % от обема на вътрешната търговия на ЕС. Същевременно около 11% от емисиите на CO<sub>2</sub> от транспорта в ЕС и около 3 – 4% от всички емисии на CO<sub>2</sub> в Съюза се дължат на движението на кораби от и към пристанища в Европейското икономическо пространство. 400 милиона пътници се качват или слизат годишно в пристанищата на държавите членки, включително около 14 милиона на круизни кораби. Следователно морският транспорт е съществен елемент от транспортната система на Европа и играе решаваща роля за европейската икономика. Пазарът на морски транспорт е обект на силна конкуренция между икономическите субекти в Съюза и извън него, за което са необходими еднакви условия на конкуренция. Стабилността и просперитетът на пазара на морския транспорт и на икономическите субекти, осъществяващи дейност на този пазар, имат нужда от ясна и хармонизирана рамка на политиката, в която операторите в областта на морския транспорт, пристанищата и другите участници в сектора могат да работят, като се ползват от равни възможности. При възникване на нарушения на пазара съществува риск операторите на кораби или пристанищата да бъдат поставени в по-неблагоприятно положение в сравнение с техните конкуренти от сектора на морския транспорт или от други транспортни сектори. Това от своя страна може да доведе до загуба на конкурентоспособност от страна на сектора на морския транспорт, и до ограничаване на свързаност на гражданите и предприятията.
- (2) За да се засили ангажиментът на Съюза в областта на климата съгласно Парижкото споразумение, прието съгласно Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата<sup>7</sup> („Парижкото споразумение“), с 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 („Европейски закон за климата“)<sup>8</sup> е заложена целта до 2030 г. да се намалят емисиите на парникови газове с най-малко 55% в сравнение с равнищата от 1990 г. и Съюзът се насочва по пътя към постигане на неутралност по отношение на климата до 2050 г. Освен това са необходими различни допълнителни инструменти на политиката, за да се стимулира използването на устойчиво произведени горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници, включително в сектора на морския транспорт. Разработването и внедряването на необходимите технологии трябва да се осъществи до 2030 г., за да бъдем подготвени за много по-бързите промени след това.

<sup>7</sup> ОВ L 282, 19.10. 2016 г., стр. 4.

<sup>8</sup> ОВ L 243, 9.7.2021 г.

- (3) В контекста на прехода на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници и заместващи източници на енергия, от съществено значение е да се гарантира правилното функциониране на пазара на морския транспорт на ЕС и лоялната конкуренция по отношение на корабните горива, на които се пада значителен дял от разходите на операторите на кораби. Разликите в изискванията към горивата между държавите членки могат значително да повлияят на икономическите показатели на корабните оператори и да окажат отрицателно въздействие върху конкуренцията на пазара. Поради международния характер на корабоплаването корабните оператори могат лесно да зареждат гориво в трети държави и да превозват големи количества гориво. Това може да доведе до изместване на въглеродни емисии и неблагоприятно въздействие върху конкурентоспособността на сектора, ако наличието на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морските пристанища под юрисдикцията на държава членка не е придружено от изисквания за тяхното използване, които се прилагат за всички корабни оператори, пристигащи и отплаващи от пристанища под юрисдикцията на държавите членки. 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 ЕС.
- (4) 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 на държава членка, и за енергията, използвана от кораб на котвена стоянка в пристанище, което се намира под юрисдикцията на държава членка. Такова прилагане осигурява ефективността на настоящия регламент, включително като увеличава позитивното въздействие на тази рамка върху околната среда. Едновременно с това тази рамка ограничава риска от неправомерно акостиране в пристанища и риска от делокализация на дейностите по премаршрутиране 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 обхванати от последователни правила, съдържащи се в настоящия регламент.

- (5) Правилата, определени в настоящия регламент, следва да се прилагат по недискриминационен начин за всички кораби, независимо под какво знаме плават. От съображения за съгласуваност с правилата на Съюза и международните правила в областта на морския транспорт, настоящият регламент следва да се съсредоточи върху кораби с брутен тонаж (БТ) над 5 000 и не следва да се прилага за военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопрееработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства, или държавни кораби, използвани за нетърговски цели. Въпреки че корабите от последния вид 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 Съвета, те са отговорни за по-голямата част от емисиите на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>) от морския сектор. Комисията следва редовно да преоценява ситуацията с оглед евентуално разширяване на обхвата, така че в него да бъдат включени кораби с брутен тонаж под 5 000 тона.
- (5а) 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, няма да е необходимо да предприемат действия във връзка със съответните изисквания на настоящия регламент, ако тези условия са изпълнени.
- (5б) 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 тази причина 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 дерогации за плавания между пристанища на акостиране, разположени в най-отдалечени региони, и за енергията, използвана по време на престоя на кораби, извършващи такива плавания, в рамките на пристанището на акостиране в съответните най-отдалечени региони.
- (5в) С цел да се вземе предвид специфичното положение на островните региони, както се подчертава в член 174 от Договора, и необходимостта от запазване на свързаността на островите и периферните региони с централните региони на Съюза, следва да се разрешат временни дерогации за 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.

- (5г) Задълженията за извършване на обществени услуги между Кипър и други държави членки следва да се ползват от временна дерогация. Всъщност между Кипър и континентална Европа няма морска връзка от повече от две десетилетия. Продължаващите усилия за създаване на такава връзка в рамките на задълженията за извършване на обществени услуги имат за цел да отговорят ефективно на силната необходимост от предоставяне на услуга от общ интерес и от гарантиране на свързаност, както и на икономическо, социално и териториално сближаване.
- (5д) Предвид увеличените разходи за корабоплаване на плавателните съдове, които не отговарят на изискванията на настоящия регламент, следва да се противодейства на риска от поведение, целящо отклонение от задължения, и заобикаляне на разпоредбите на настоящия регламент, по-специално по отношение на сегмента от търговията, включващ линейното корабоплаване за контейнерни превози. Акостирането в пристанища в близост до Съюза с цел ограничаване на разходите за спазване на настоящия регламент не само би намалило очакваните ползи за околната среда и би подкопало значително постигането на целите, преследвани с настоящия регламент, но може да доведе и до допълнителни емисии поради допълнителното разстояние, изминато с цел отклонение от прилагането на настоящия регламент. Поради това е целесъобразно от понятието „пристанище на акостиране“ 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-голям. Ограничението от 300 морски мили представлява пропорционален отговор на този риск, като балансира допълнителната тежест и риска от отклонение. Още повече обект на изключването от понятието „пристанище на акостиране“ следва да бъдат само към контейнеровози и пристанища, чиято основна дейност е трансбордиране на контейнери. За такива превози рискът от отклонение се състои също така в смяна на пристанищния възел с пристанища извън Съюза, което утежнява последиците от отклонението. Поради тази причина и при липсата на задължителна схема на ММО за използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива за международни плавания на световно равнище с подобно ниво на амбиция в сравнение с изискванията, определени в настоящия регламент, спирането на контейнеровози в съседно пристанище за трансбордиране на контейнери не следва да се счита за спиране в пристанища на акостиране по смисъла на настоящия регламент. За да се гарантират пропорционалността и свързания с равното третиране ефект на мярката, следва да се вземат предвид мерките в трети държави, които имат равностоен на настоящия регламент ефект.

- (5е) Плаването в условия на лед и техническите свойства на корабите с леден клас водят до допълнителни разходи за морския транспорт, особено в северните части на Балтийско море, които биха могли да бъдат допълнително увеличени с настоящия регламент. Ето защо тези допълнителни разходи за кораби с леден клас, дължащи се на плаването в условия на лед и на техническите им свойства, следва да бъдат намалени, за да се създадат еднакви условия на конкуренция с другите кораби. За тази цел на дружествата следва временно да се разреши да прилагат коригирано количество енергия, използвано на борда на тези кораби с леден клас. Комисията следва да направи преоценка на необходимостта от такъв механизъм и методиката за него, по-специално с оглед на надеждността на мониторинга на данните, необходими за отчитане на разстоянието и допълнителната енергия за корабоплаване в условията на лед, с оглед на евентуалното удължаване на тази мярка.
- (5ж) За да се създаде ясна и предвидима правна рамка и по този начин да се насърчи развитието 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 с оглед на значителния потенциал за декарбонизация на тези горива и с оглед на 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 (по-специално що се отнася до нуждите от вода) на производствения процес. Производствените разходи за тях обаче понастоящем са много по-високи от пазарната цена на конвенционалното гориво и се очаква да продължат да бъдат такива в средносрочен план. Поради това с настоящия регламент следва да се въведе специален и временен коефициент в подкрепа на налагането на използването на тази технология.
- (6) Субектът, отговарящ за осигуряване на спазването на настоящия регламент, следва да бъде корабоплавателното дружество, определено като корабособственик или друга организация или лице, като например управител или чартърор на фрахтовани без екипажа кораби, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което при поемането на тази отговорност се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването, както се прилага в Съюза посредством Регламент (ЕО) № 336/2006 на Европейския парламент и на Съвета<sup>9</sup>. Това определение се основава на определението за „дружество“ в член 3, буква г) от Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския

---

<sup>9</sup> ОВ L 64, 4.3.2006 г., стр. 1.

парламент и на Съвета<sup>10</sup> и е в съответствие с глобалната система за събиране на данни, създадена през 2016 г. от Международната морска организация (ММО).

- (6а) 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 корективните санкции в съответствие с принципа „замърсителят плаща“ и за насърчаване на използването на по-чисти горива, субектът, отговорен за закупуването на горивото и/или вземането на оперативни решения, които засягат интензитета на емисиите на парниковите газове за използваната от кораба енергия, би могъл, чрез договорни споразумения с последния, в случай на недостиг на съответствие, да възстанови или компенсира по друг начин разходите за корективни санкции, произтичащи от експлоатацията на кораба за дружеството. Дружеството може, на договорна основа, да поиска от проверяващия орган да изчисли размера на санкциите, съответстващи на експлоатацията на кораба от другия субект през отчетния период. За целите на настоящия регламент експлоатацията на кораба означава определяне на превозвания товар, маршрута и скоростта на кораба.
- (7) Разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения изисква координиран подход за постигане на съответствие между предлагането и търсенето, както и осигуряване на подходяща инфраструктура за разпределение. Въпреки че настоящата европейска регулаторна рамка вече частично се занимава с въпросите на производството на горива чрез Директива (ЕС) 2018/2001 на Европейския парламент на Съвета<sup>11</sup> и с тези на разпространението на горива чрез Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета<sup>12</sup>, съществува необходимост и от инструмент, който да създава все по-голямо равнище на търсене на корабни горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници.
- (8) 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.

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> Директива 2014/94/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2014 година за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива (ОВ L 307, 28.10.2014 г., стр. 1).

- (9) Намесата в областта на политиката за 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 ограничения за интензитета на емисиите на парниковите газове за енергията, използвана на борда на корабите, без да се предписва използването на конкретно гориво или технология.
- (10) 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 изходни 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.
- (11) 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 сериозен е рискът 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 емисиите на парникови газове и по-общите опасения във връзка с устойчивостта.

- (12) В морският сектор понастоящем има незначителни нива на търсене на биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса на основата на хранителни и фуражни култури, тъй като над 99% от използваните понастоящем корабни горива са с произход от изкопаеми източници. Поради това недопустимостта на горивата на основата на хранителни и фуражни култури съгласно настоящия регламент също така свежда до минимум риска от забавяне на декарбонизацията на транспортния сектор, каквото в противен случай би могло да се прояви в резултат на пренасочването на биогоривата на основа на зърнени култури от автомобилния към морския сектор. От съществено значение е подобно пренасочване да се сведе до минимум, тъй като понастоящем автомобилният транспорт остава най-замърсяващият транспортен сектор, а морският транспорт засега използва предимно изкопаеми горива. Поради това е целесъобразно да се избегне създаването на потенциално голямо търсене на биогорива, течни горива от биомаса и газообразни и твърди горива от биомаса на основата на хранителни и фуражни култури, като се насърчава тяхното използване съгласно настоящия регламент. Съответно допълнителните емисии на парникови газове и загубата на биологично разнообразие, причинени от всички видове горива на основата на хранителни и фуражни култури, изискват да се смята, че тези горива имат същите емисионни фактори като най-малко благоприятния начин на производство на гориво.
- (13) Дългите срокове, свързани с разработването и внедряването на нови горива и енергийни решения за морския транспорт, изискват бързи действия и създаването на ясна и предвидима дългосрочна регулаторна рамка, улесняваща планирането и инвестициите от всички заинтересовани страни. 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 парниковите газове за енергията, използвана от корабите на борда до 2050 г. Ограниченията следва да стават по-амбициозни с течение на времето, за да отразяват очакваното технологично развитие и увеличеното производство на корабни горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници.

- (14) С настоящия регламент следва да се установят методиката и формулата, които следва да се прилагат за изчисляване на средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба. Тази формула следва да се основава на разхода на гориво, докладван от корабите, и да отчита съответните емисионни фактори на разходваните горива. Използването на заместващи източници на енергия, като например вятърна енергия или електроенергия, също следва да бъде отразено в методиката.
- (15) За да се осигури по-пълна картина на екологичните показатели на различните енергийни източници, характеристиките на горивата по отношение на парниковите газове следва да се оценяват въз основа на принципа „от сондажа до килватера“, като се взема предвид въздействието на производството, преноса, разпределението и използването на енергия на борда. Целта е да се стимулират технологиите и начините на производство на горива, които осигуряват по-ниски емисии на парникови газове и реални ползи в сравнение със съществуващите конвенционални горива.
- 16) Характеристиките „от сондажа до килватера“ на корабните горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници следва да се определят, като се използват възприети емисионни фактори или действителни и сертифицирани емисионни фактори, обхващащи емисиите „от източника до резервоара“ и „от резервоара до килватера“. Емисионните фактори „от източника до резервоара“ и емисионните фактори „от резервоара до източника“ за емисиите на CO<sub>2</sub> за изкопаеми горива обаче следва да се определят само чрез използването на възприети емисионни фактори, както е предвидено в настоящия регламент.
- (17) Необходим е всеобхватен подход по отношение на всички най-значими емисии на парникови газове (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O), 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 затопяне на метана и азотните оксиди, пределната стойност, определена в настоящия регламент, следва да бъде изразена като „еквивалент на CO<sub>2</sub>“.

- (18) Използването на възобновяеми енергийни източници и алтернативно задвижване, като например вятърната и слънчевата енергия, значително намалява интензитета на емисиите на парникови газове за общото енергопотребление от корабите. Трудностите пред точното измерване и количественото определяне на тези енергийни източници (непостоянство на потреблението на енергия, пряко прехвърляне за задвижване на кораба и т.н.) не следва да пречат на определянето на мястото им в общото потребление на енергия от корабите посредством приблизителни стойности на техния принос към енергийния баланс на кораба.
- (19) 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, привързани за кей и черпещи мощност от своите двигатели.
- (20) Използването на брегово електрозахранване (OPS) намалява замърсяването на въздуха, причинено от кораби, както и количеството на емисиите на парникови газове, генерирани от морския транспорт. С оглед на нарастващия дял на възобновяемите енергийни източници в електроенергийния микс на ЕС, OPS осигурява все по-чисто електрозахранване на корабите. Въпреки че в Директива 2014/94/ЕС е обхваната само разпоредбата относно точките на свързване към OPS, търсенето и в резултат на това използването на тази технология остава ограничено. Поради това следва да се установят специфични правила, които да въвеждат задължение за използването на OPS за контейнеровози и пътнически кораби, които съгласно данните, събрани в съответствие с Регламент (ЕС) 2015/757 през 2018 г, са категориите кораби, които генерират най-голямо количество емисии на кораб, докато са привързани за кей.
- (21) Освен OPS, използването на други технологии в пристанищата би могло да предложи равностойни ползи за околната среда. Когато бъде доказано, че използването на алтернативна технология е еквивалентно на използването на OPS, корабът следва да бъде освободен от задължението за използване на OPS.

- (22) За корабите на място за заставане на котва са изпитани различни проекти и решения за OPS, но понастоящем не съществува зряло и подлежащо на адаптации техническо решение. Поради тази причина задължението за използване на OPS следва да се ограничи на първо място до корабите, привързани за кей. Въпреки това Комисията следва редовно да прави преценка 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 съответните технологии са достатъчно зрели. Междувременно на държавите членки следва да бъде разрешено да налагат такова задължение 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.
- (23) Следва да се предвидят и изключения от задължението за използване на OPS 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 с управителния орган на пристанището, когато е целесъобразно, и които изключения са ограничени до непланирани и несистематични акостирации в пристанища от съображения за безопасност или спасяване на живот в морето, до кратък престой на кораби, привързани за кей за по-малко от два часа, тъй като това е минималното време, необходимо за свързване, до неналичие или несъвместимост на OPS, до използване на генериране на енергия на борда при извънредни ситуации и до поддръжка и функционални изпитвания.
- (24) Изключенията в случай на неналичие или несъвместимост на OPS следва да бъдат ограничени, за да се осигурят необходимите стимули за тези инвестиции и да се избегне нелоялна конкуренция. Поради това, въпреки че са възможни някои изключения, например за случайни промени в графика на акостирацията в пристанищата в последния момент и за акостирацията в пристанища с несъвместимо оборудване, тези изключения следва да бъдат ограничени в пристанищата, които са адресати на задължението за предлагане на връзки към OPS при прилагането на Регламент за инфраструктурата за алтернативни горива<sup>13</sup>. Корабните оператори следва поради тази причина да планират внимателно своите акостиравания в пристанищата, за да гарантират, че, когато корабите са привързани за кей, те могат да упражняват дейностите си, без да отделят замърсители на въздуха и парникови газове и да застрашават околната среда в крайбрежните райони и пристанищните градове.

---

<sup>13</sup> Точното заглавие ще бъде добавено по-късно.

- (246) Като се имат предвид положителните ефекти от използването на OPS 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 котвена стоянка, следва да се отчита като нулев. Комисията следва да предвиди възможността на по-късен етап да вземе предвид емисиите на парникови газове, свързани с електроенергията, доставяна чрез OPS.
- (25) С настоящия регламент следва да се въведе надеждна система за мониторинг, докладване и проверка, за да се следи за 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 системата. За да се улесни постигането на целта на настоящия регламент, всички данни, които вече са докладвани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757, следва да се използват, когато е необходимо, за проверка на спазването на настоящия регламент, за да се ограничи административната тежест, наложена на дружествата, проверяващите органи и компетентните органи.
- (26) Дружествата следва да отговарят за мониторинга и докладването на количеството и вида енергия, използвана на борда на корабите при плаване и при престой на котвена стоянка, както и друга съответна информация, напр. информация за типа двигател на борда или наличието на технологии за използване на вятъра за подпомагане на задвижването, с оглед да се покаже съответствие с пределната стойност на интензитета на парниковите газове от енергията, използвана на борда на кораба, определена в настоящия регламент. За да се улесни изпълнението на задълженията за мониторинг и докладване и проверките от страна на проверяващите органи, както в Регламент (ЕС) 2015/757, дружествата следва да документират предвидения метод за мониторинг и да предоставят допълнителна информация за прилагането на правилата на настоящия регламент в плановете за мониторинг. Плановете за мониторинг, както и последващите им изменения, ако е приложимо, следва да се предоставят на проверяващия орган и да бъдат оценявани от него.

- (266) За да се ограничи административната тежест, следва да се постигне, доколкото е възможно, единна система за мониторинг, докладване и проверка за корабоплавателните дружества с оглед на прилагането на европейските разпоредби за намаляване на емисиите на парникови газове от корабоплаването. За тази цел, скоро след публикуването на настоящия регламент, Комисията следва да проучи съгласуваността и възможното дублиране между настоящия регламент и Регламент (ЕС) 2015/757 и да изготви при необходимост законодателно предложение за изменение на настоящия регламент или на Регламент (ЕС) 2015/757.
- (27) Сертифицирането на горивата е от съществено значение за постигане на целите на настоящия регламент и за гарантиране на екологосъобразността на горивата от възобновяеми и нисковъглеродни източници, които се очаква да бъдат използвани в морския сектор. Сертифицирането следва да се извършва с помощта на прозрачна и недискриминационна процедура. За да се улесни сертифицирането и да се ограничи административната тежест, сертифицирането, свързано с биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива, дефинирани в Директива (ЕС) 2018/2001, следва да се основава на правилата, установени в посочената директива. Този подход към сертифицирането следва да се прилага и за горива, бункеровани извън Съюза, които следва да се разглеждат като внесени горива, както в Директива (ЕС) 2018/2001. Когато дружествата възнамеряват да се отклоняват от приетите стойности, предвидени в посочената директива или в настоящата нова рамка, това следва да се прави само когато стойностите могат да бъдат сертифицирани по една от доброволните схеми, признати съгласно Директива (ЕС) 2018/2001 (за стойности „от източника до резервоара“), или чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите (стойности от резервоара до килватера).
- (28) Дейностите по проверката се извършват от проверяващи органи. За да се осигури безпристрастност, проверяващите органи следва да са независими и компетентни правни субекти, акредитирани от национални органи по акредитация, създадени съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>14</sup>. Проверяващите органи следва да бъдат 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.

<sup>14</sup> 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.).

- (29) Въз основа на данните и информацията от мониторинга, докладвани от дружествата, проверяващите органи следва да изчисляват и установяват средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, и баланса на кораба по отношение на пределната стойност, включително излишъка или недостига на съответствие, както и спазването на задължението за използване на OPS. 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.
- 30) Комисията следва да създаде и осигури функционирането на електронна база данни FuelEU, в която се регистрират показателите на всеки кораб, за да се гарантира че той спазва настоящия регламент. Тази база данни 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, електронната база данни следва да се основава на съществуващия модул THETIS-MRV или, доколкото е възможно, да бъде разработена като осъвременена версия на този модул. Тази електронна база данни следва също така да дава възможност за повторно използване на информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.
- (31) Спазването на настоящия регламент може да зависи от елементи, които биха могли да бъдат извън контрола на дружеството, като например въпроси, свързани с наличността или качеството на горивото. Поради това на дружествата следва да се даде възможност за гъвкавост по отношение на прехвърлянето на излишъка на съответствие от една година в друга или заемането на авансов излишък на съответствие, в рамките на определени граници, от следващата година. Тъй като използването на OPS при престой на котвена стоянка е от голямо значение за качеството на въздуха в пристанищните градове и крайбрежните райони, подобни разпоредби за гъвкавост не би трябвало да могат да се прилагат за него.
- (32) За да се избегне технологична зависимост и да продължи да се подкрепя внедряването на най-ефективни решения, на дружествата следва да се позволи да обединяват показателите на различните кораби. За тази цел възможната свръхефективност на един кораб може да се използва за компенсиране на незадоволителната ефективност на други кораби, при условие че общото съответствие с изискванията е положително. Това създава възможност да се възнагражда свръхсъответствието и да се стимулират инвестициите в по-напреднали технологии. Възможността да се избере обединяване на съответствието следва да остане доброволна и да подлежи на одобрение от съответните дружества.

- (33) Документът за съответствие („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 ограниченията за интензитета на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, и на задължението за използване на OPS. Проверяващият орган или, когато е приложимо, компетентният орган на администриращата държава следва да вписва в базата данни FuelEU факта на издаването на документ за съответствие FuelEU.
- (34) Броят на неотговарящите на изискванията акостириания в пристанища следва да се определя от проверяващите органи в съответствие с пакет ясни и обективни критерии, като се взема предвид цялата съответна информация, включително времето на престой, количеството на всеки вид енергия и консумираната енергия, както и прилагането на условия за изключване, за всяко акостиране в пристанище в Съюза. Тази информация следва да се предоставя от дружествата на проверяващите органи с цел определяне на съответствието.
- (35) Без да се засяга възможността за спазване на разпоредбите за гъвкавост и обединяване, корабите, които не отговарят на ограниченията за средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове от потреблението на енергия на борда, следва да подлежат на корективна 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. Корективната санкция 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.
- (36) Следва да се налага корективна санкция и за всяко неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище. Тази корективна санкция следва да бъде пропорционална на разходите за използване на електроенергията на достатъчно равнище, следва да има възпиращ ефект срещу използването на по-замърсяващи енергийни източници и следва да бъде равна на фиксирана сума в евро, умножена по установеното общо потребление на електроенергия на кораба на котвена стоянка и по закръгления общ брой часове, прекарани на котвена стоянка в нарушение на изискванията за OPS. Поради липсата на точни данни за разходите за предоставяне на OPS в Съюза тази ставка следва да се основава на средната цена на електроенергията в ЕС за небитови потребители, умножена по коефициент две, за да се отчетат други такси, свързани с предоставянето на услугата, включително, наред с другото, разходите за свързване и елементите за възстановяване на инвестициите.

- (37) Приходите, генерирани и събрани от администрациите държави от плащането на корективни санкции, следва да се използват за насърчаване на разпространението и използването на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници в морския сектор и за подпомагане на морските оператори да постигнат своите цели в областта на климата и околната среда.
- (38) Осигуряването на изпълнението на задълженията, свързани с настоящия регламент, следва да се основава на съществуващи инструменти, включително тези, въведените съгласно Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>15</sup> и Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета<sup>16</sup>. Освен това държавите членки следва да определят правилата за ефективни, пропорционални и възпиращи санкции, приложими при нарушения на настоящия регламент. За да се избегнат неоправдани или двойни наказания за едни и същи нарушения, тези санкции не следва да дублират корективните санкции, 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.(38a) За да се намали административната тежест за корабоплавателните дружества, за надзора върху прилагането на настоящия регламент следва да отговаря по една държава членка за всяко корабоплавателно дружество. Разпоредбите, предвидени в Директивата за СТЕ<sup>17</sup>, следва да се използват за определяне на администрацията държава по отношение на всяко корабоплавателно дружество. На администрацията държава следва да бъде разрешено да извършва допълнителни проверки на съответствието на конкретен кораб с настоящия регламент за двата предходни отчетни периода и тя следва също така да гарантира, че корективните санкции се плащат своевременно.

---

<sup>15</sup> 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).

<sup>16</sup> 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).

<sup>17</sup> Точното заглавие ще бъде добавено по-късно.

- (39) Като се има предвид значението на последиците, които мерките, предприети от проверяващите органи съгласно настоящия регламент, могат да имат за засегнатите дружества, по-специално по отношение на определянето на неотговарящите на изискванията акостирации в пристанища, изчисляването на размера на корективните санкции 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.
- (40) За да се поддържат еднакви условия на конкуренция чрез ефективното функциониране на настоящия регламент, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с изменението на списъка на емисионните фактори „от сондажа до килватера“, чрез установяване на правила за провеждане на лабораторни изпитвания и преки измервания на емисиите или чрез позоваване на подходящи стандарти за изпитване по ISO, в случай че такива стандарти са били разработени, адаптирането на фактора за корективните санкции въз основа на промените в цената на енергията и изменението на числения фактор на корективната санкция въз основа на индексирването 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, заложиени в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество<sup>18</sup>. 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.

---

<sup>18</sup> ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (41) За да се гарантират еднакви условия за изпълнение на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета<sup>19</sup>. Когато определя, чрез актове за изпълнение, списъка и критериите за приемане на технологиите и начина, по който те трябва да се експлоатират, за да се считат за технологии с нулеви емисии, образците за стандартизирани мониторингови планове, включително техническите правила за еднаквото им прилагане, допълнителните спецификации относно правилата за дейностите по проверка, допълнителните методи и критерии за акредитиране на проверяващите органи, правилата за правата на достъп до базата данни FuelEU и функционалните и техническите спецификации за нея, както и условията за плащане на корективните санкции, Комисията следва да вземе предвид възможността за повторно използване на информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.
- (42) Като се има предвид международното измерение на морския сектор, за предпочитане е да се възприеме глобален подход за ограничаване на интензитета на емисии на парникови газове на енергията, използвана от корабите, тъй като той би могъл да се смята за по-ефективен поради по-широкия си обхват. В този контекст и с цел да се улесни разработването на международни правила в рамките на ММО, Комисията следва да споделя значима информация относно прилагането на настоящия регламент с ММО и други имащи отношение международни организации и да предава съответните материали в ММО. Когато бъде постигнато споразумение по глобален подход по въпроси от значение за настоящия регламент, Комисията следва да преразгледа настоящия регламент с оглед на привеждането му в съответствие, когато е целесъобразно, с международните правила.

---

<sup>19</sup> 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).

(43) Тъй като 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 морските оператори, а може да бъде постигната по-добре чрез въвеждането на единни правила на равнището на Съюза, които създават икономически стимули за морските оператори да продължат да работят безпрепятствено, като същевременно изпълняват задълженията си за използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници, 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,

# ГЛАВА I

## ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

### Член 1

#### Цели и задачи

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

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

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

с цел да се увеличи последователното използване на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници и заместващи източници на енергия в морския транспорт в целия Съюз, като същевременно се гарантира неговото безпрепятственото функциониране и се избягват нарушения на вътрешния пазар.

### Член 2

#### Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за всички кораби с брутен тонаж над 5000 тона, които служат за превоз на пътници или товари с търговска цел, независимо под какъв флаг плават, по отношение на:

- а) енергията, използвана по време на престоя им в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка,
- б) цялата енергия, използвана при плавания от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка до пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, без да се засяга параграф 1, буква ба),
- ба) половината от енергията, използвана при плаванията от или до пристанище на акостиране, разположено в най-отдалечен регион под юрисдикцията на държава членка,

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

Съседните пристанища за трансбордиране на контейнери, изключени от определението за пристанища на акостиране за контейнеровози, както е посочено в член 3, буква и), се определят в съответствие с настоящия параграф. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение в съответствие с член 27, параграф 3, за да състави списък на съседните пристанища за трансбордиране на контейнери. Първият списък се изготвя преди 31 декември 2025 г. и се актуализира преди 31 декември всяка година [на всеки две години] след това. В тези актове за изпълнение се изброяват съседни пристанища за трансбордиране на контейнери, разположени извън Съюза, но на по-малко от 300 морски мили от неговата територия, при които делът на трансбордирането на контейнери, измерен в двадесет футна еквивалентна единица, надвишава 65 % от общия обем на контейнерния трафик на това пристанище през последния дванадесетмесечен период, за който има налични съответни данни. За целите на настоящия параграф контейнерите се считат за трансбордирани, когато се разтоварват от кораб до пристанището единствено с цел да бъдат натоварени на друг кораб. Списъкът не включва пристанища, разположени в трета държава, която ефективно прилага мерки с равностойно равнище на амбиция в сравнение с изискванията, определени в настоящия регламент.

1а. Най-късно до 31 декември 2029 г. държавите членки могат да освободят определени маршрути и пристанища от прилагането на параграф 1, букви а) и б) 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. Държавите членки уведомяват Комисията за тези освобождавания преди влизането им в сила, която ги публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

1б. Най-късно до 31 декември 2029 г. държавите членки могат да освободят определени маршрути и пристанища от прилагането на параграф 1, буква а) и параграф 1, буква ба) по отношение на енергията, използвана 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 съответните най-отдалечени региони. Държавите членки уведомяват Комисията за тези освобождавания преди влизането им в сила, която ги публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

1в. Чрез дерогация настоящият регламент не се прилага за пътнически кораби, извършващи плавания в обхвата на задължение за обществена услуга между Кипър и други държави членки до 31 декември 2029 г.

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

### Член 3

#### Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „емисии на парникови газове“ означава изпускането на въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), метан (CH<sub>4</sub>) и диазотен оксид (N<sub>2</sub>O) в атмосферата;
- б) „биогорива“ означава биогорива, както са определени в член 2, точка 33) от Директива (ЕС) 2018/2001;
- в) „биогаз“ означава биогаз, както е определен в член 2, точка 28) от Директива (ЕС) 2018/2001;
- г) „рециклирани въглеродни горива“ означава рециклирани въглеродни горива съгласно определението в член 2, точка 35) от Директива (ЕС) 2018/2001.;
- гг) „плаване в условия на лед“ означава плаване на кораб с леден клас в морска зона в границите на леда;
- д) „възобновяеми горива от небиологичен произход“ означава възобновяеми горива от небиологичен произход съгласно определението в член 2, точка 36) от Директива (ЕС) 2018/2001;
- дд) „граница на леда“ означава, в съответствие с параграф 4.4. от Номенклатурата на морския лед на Световната метеорологична организация (WMO) от март 2014 г., границата във всеки един момент между открито море и морски лед от всякакъв вид, независимо дали е неподвижен или плаващ;
- е) „хранителни и фуражни култури“ означава хранителни и фуражни култури съгласно определението в член 2, точка 40) от Директива (ЕС) 2018/2001;
- ж) „технология с нулеви емисии“ означава технология, която не предполага, когато се използва за осигуряване на енергия, изпускането на следните парникови газове и замърсители на въздуха в атмосферата от кораби: въглероден диоксид (CO<sub>2</sub>), метан

(CH<sub>4</sub>), диазотен оксид(N<sub>2</sub>O), серен оксид (SO<sub>x</sub>), азотни оксиди (NO<sub>x</sub>) и прахови частици (PM);

- з) „заместващи източници на енергия“ означава възобновяема вятърна или слънчева енергия, генерирана на борда на кораба, или електроенергия, подавана от брегово електрозахранване;
- и) „пристанище на акостиране“ означава пристанище, в което корабите спират да натоварят или разтоварят товари или да качат или свалят пътници, като се има предвид, че спирането единствено с цел зареждане с 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 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 се изключват;
- й) „плаване“ означава плаване съгласно определението в член 3, буква в) от Регламент (ЕС) № 2015/757;
- (й2) „най-отдалечен регион“ означава отвъдморска територия, посочена в член 349 от ДФЕС;
- к) „дружество“ означава дружество съгласно определението в член 3, буква г) от Регламент (ЕС) № 2015/757;
- л) „брутен тонаж“ (БТ) означава БТ съгласно определението в член 3, буква д) от Регламент (ЕС) № 2015/757;
- м) „кораб на котвена стоянка“ означава кораб на котвена стоянка съгласно определението в член 3, буква н) от Регламент (ЕС) № 2015/757;
- м2) „кораб на място за заставане на котва“ означава кораб на котвена стоянка, който не е привързан за кея;
- н) „потребление на енергия на борда“ означава количеството енергия, изразено в мегаджаули (MJ), използвано от кораб за задвижване и за използване на всякакво бордово оборудване, в морето или на котвена стоянка;
- о) „интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба“ означава количеството на емисиите на парникови газове, изразено в грамове еквивалент на въглеродния диоксид (CO<sub>2</sub>(e)), установено въз основа на принципа „от сондажа до килватера“, за MJ енергия, използвана на борда;

- п) „от сондажа до килватера“ означава метод за изчисляване на емисиите, при който се отчита въздействието на парниковите газове при производството, преноса, разпределението и използването на енергия на борда, включително при изгаряне;
- р) „емисионен фактор“ означава осредненото количество емисии на парникови газове, отнесено към данните за дейността на даден пораждащ емисии поток, като се приема, че има пълно окисляване при горенето и пълно превръщане при всички останали химични реакции;
- с) „брегово електрозахранване“ означава система за захранване с електроенергия на кораби при престой на котвена стоянка, за ниско или високо напрежение, за променлив или постоянен ток, включваща инсталациите, разположени на брега и тези, разположени на кораба, когато директно се захранва главното разпределително табло на кораба с енергия за захранване на жилищната част или оборудването на кораба или за зареждане на вторични акумулаторни батерии;
- с2) „потребление на електроенергия на котвена стоянка“ означава потреблението на електроенергия от кораб на котвена стоянка за захранване на всички нужди от енергия въз основа на електроенергията на борда;
- с3) „установено общо потребление на електроенергия на кораба на котвена стоянка“ означава най-високата стойност, изразена в киловати, на общото потребление на електроенергия на кораба на котвена стоянка, включително работното натоварване за обслужване на жилищната част и товарите;
- т) „проверяващ орган“ означава правен субект, извършващ дейности по проверка, който е акредитиран от национален орган по акредитация в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008, както и в съответствие с настоящия регламент;
- ф) „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 отчетен период;

- х) „пътнически кораб“ означава кораб съгласно определението в член 2, буква и) от Директива (ЕС) 2016/802;
- х2) „пътнически круизен кораб“ означава пътнически кораб без товарна палуба, предназначен изключително за търговски превоз на пътници при нощувка при пътуване по море;
- ц) „контейнеровоз“ означава кораб, предназначен изключително за превоз на контейнери в трюмовете и на палубата;
- ч) „неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище“ означава акостиране в пристанище, по време на което корабът не отговаря на изискванията на член 5, параграф 1 и не се прилага нито едно от изключенията, предвидени в член 5, параграф 3;
- ш) „най-малко благоприятен начин на производство“ означава начинът на производство с най-висок въглероден интензитет, използван за производството на дадено гориво;
- щ) „еквивалент на въглеродния диоксид (CO<sub>2</sub> (e))“ означава мярка, използвана за изчисляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O въз основа на потенциала им за глобално затопляне, получена като се преобразуват количествата CH<sub>4</sub> и N<sub>2</sub>O в еквивалентното им количество въглероден диоксид със същия потенциал за глобално затопляне;
- аа) „баланс на съответствие“ означава мярката за превишаващото или недостатъчното съответствие на кораба с пределните стойности на средногодишния интензитет на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба, която се изчислява в съответствие с приложение III, част А.
- бб) „излишък на съответствие“ означава баланс на съответствие с положителна стойност;
- вв) „недостиг на съответствие“ означава баланс на съответствие с отрицателна стойност;
- гг) „общ баланс за съответствие на обединението“ означава сборът от балансите на съответствие на всички кораби, включени в обединението;
- дд) „управителен орган на пристанището“ означава всеки публичен или частен орган съгласно определението в член 2, точка 5 от Регламент (ЕС) № 2017/352 на Европейския парламент и на Съвета<sup>20</sup>;

<sup>20</sup> 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).

- ее) „администрираща държава“ означава администриращата държава членка по отношение на корабно дружество по смисъла съответно на член 3, буква ц) и член 3жг от Директива № 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, без да се засяга изборът на отговорните компетентни органи в съответната държава членка<sup>21</sup>;
- жж) „отчетна година“ означава период от една година, започващ на 1 януари и завършващ на 31 декември, през който трябва да бъде представен докладът, посочен в член 14;
- зз) „отчетен период“ означава периодът от 1 януари до 31 декември от годината, предшестваща отчетната година.

---

<sup>21</sup> Тази разпоредба може да бъде допълнително приведена в съответствие в очакване на резултата от преговорите за преразглеждане на Директива 2003/87/ЕО.

## ГЛАВА II

### ИЗИСКВАНИЯ ЗА ЕНЕРГИЯТА, ИЗПОЛЗВАНА НА БОРДА НА КОРАБИТЕ

#### Член 4

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

1. Средният годишен интензитет на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораба по време на докладвания период, не трябва да надвишава пределната стойност, посочена в параграф 2.
2. Пределната стойност, посочена в параграф 1, се изчислява чрез намаляване на референтната стойност от [X грама CO<sub>2</sub> еквивалент за MJ]\* със следния процент:

22 % от 1 януари 2025 г.;

6 % от 01 януари 2030 г.;

13 % от 1 януари 2035 г.;

26 % от 1 януари 2040 г.;

59 % от 1 януари 2045 г.;

75 % от 01 януари 2050 г.

*[\* Референтната стойност, която ще бъде изчислена на по-късен етап от законодателната процедура, съответства на средния интензитет на емисиите на парникови газове на флота, използван на борда на корабите през 2020 г., определен въз основа на данните, наблюдавани и докладвани в рамките на Регламент (ЕС) 2015/757, с използване на методиката и приетите стойности, определени в приложения I и II към настоящия регламент.]*

---

<sup>22</sup> Моля, имайте предвид, че всички символи „минус“ са заличени.

3. Интензитетът на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на кораба, се изчислява като количеството на емисиите на парникови газове за единица енергия в съответствие с методиката, посочена в приложение I.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение II с цел включване на емисионни фактори „от сондажа до килватера“, свързани с нови източници на енергия, или адаптиране на съществуващите емисионни фактори, за да се осигури съгласуваност с бъдещи международни стандарти или със законодателството на Съюза в областта на енергетиката.

#### *Член 5*

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

1. От 1 януари 2030 г. кораб, закотвен на кей в пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка се свързва към брегово електрозахранване и го използва за своето потребление на електроенергия, докато е на котвена стоянка.
2. Параграф 1 се прилага за:
  - а) контейнеровози;
  - б) пътнически кораби.

3. Параграф 1 не се прилага за кораби:

- а) които за закотвени на кей за по-кратко от два часа, изчислени въз основа на часовете на заминаване и пристигане, наблюдавани и записани в съответствие с член 14;
- б) които използват технологии с нулеви емисии за своето потребление на електроенергия на котвена стоянка, докато са закотвени на кея;
- в) които поради непредвидени обстоятелства извън контрола на кораба трябва да извършват непланирано и несистематично акостиране в пристанище от съображения за безопасност или спасяване на човешки живот в морето;
- г) които не могат да се свържат към електрозахранваща уредба, разположена на брега поради липса на точки за свързване в пристанището;
- га) които не са в състояние да се свържат към брегово електрозахранване, 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 котвена стоянка;
- д) които не са в състояние да се свържат към брегово електрозахранване, 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 със стандартите, посочени в приложение II към Регламента за инфраструктурата за алтернативни горива (AFIR)<sup>23</sup> по отношение на системите на морските кораби за брегово свързване;
- е) при които за ограничен период от време се налага да се използва генерирането на енергия на борда, при извънредни ситуации, представляващи непосредствен риск за живота, кораба, околната среда или по други причини, свързани с непреодолима сила.
- ж) които, макар и да остават свързани, 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, извършваща преглед или проверка.

<sup>23</sup> Правилното заглавие ще бъде добавено по-късно.

4. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение в съответствие с член 27, параграф 3 с цел установяване на списъка и критериите за приемане на технологиите и на начина им на функциониране за технологии с нулеви емисии по смисъла на член 3, буква ж), за еднаквото прилагане на настоящия регламент. Комисията редовно актуализира списъка и критериите за приемане в светлината на научния и техническия прогрес, за да прецени дали новите технологии могат да се считат за технологии с нулеви емисии по смисъла на настоящия регламент.

5. Кораб, който възнамерява да използва технологии с нулеви емисии като заместител на брегово електрозахранване, в приложение на параграф 3, буква б), информира компетентния орган на държавата членка на пристанището на акостиране или всеки субект, надлежно упълномощен преди влизането в пристанищата.

Чрез актове за изпълнение Комисията определя подробностите и сроковете за предоставяне на информацията. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.

5а. Компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране или всеки надлежно упълномощен субект, след консултация с управителния орган на пристанището, когато е целесъобразно, вписва незабавно в базата данни FuelEU следната информация:

а) прилагането на което и да било от изключенията, посочени в параграф 3, букви а), б), в), г) или д);

б) неприлагането от страна на кораб на изискването по параграф 1, без по отношение на него да е приложимо някое от изключенията, посочени в параграф 3.

6. От 1 януари 2030 г. в пристанищата, посочени в член 9 от AFIR<sup>24</sup>, оборудвани да осигуряват необходимото брегово електрозахранване за даден вид кораб, изключенията, предвидени в параграф 3, букви г) и д), не се прилагат за кораб от този тип общо повече от пет пъти през един отчетен период. Акостирането в пристанище не се взема предвид за целите на спазването на настоящата разпоредба, ако дружеството докаже, че не е могло логично да предполага, че корабът няма да може да се свърже към OPS по причини, посочени в параграф 3, букви г) и д).

---

<sup>24</sup> Правилното заглавие ще бъде добавено по-късно.

7. Държава членка може да реши, че в пристанище или в някои части на пристанище, разположено в нейната юрисдикция, контейнеровози или пътнически кораби на място за заставане на котва са обхванати от същите задължения, които са наложени на корабите, акостирали на кея съгласно настоящия регламент. Държавата членка уведомява Комисията за своето решение една година преди неговото прилагане, което трябва да започне в началото на отчетния период. Комисията публикува информацията в *Официален вестник на Европейския съюз* и предоставя актуализиран списък на съответните пристанища, който е леснодостъпен.

## ГЛАВА III

### ОБЩИ ПРИНЦИПИ И СЕРТИФИЦИРАНЕ

#### Член 6

#### Общи принципи за мониторинг и докладване

1. В съответствие с членове 7 — 9 дружествата извършват мониторинг и докладват за всеки от своите кораби във връзка със съответните параметри по време на даден отчетен период. Те извършват мониторинга и докладването по отношение на всички пристанища под юрисдикцията на държава членка, както и за всички плавания посочени в член 2, параграф 1.
2. Мониторингът и докладването са цялостни и включват енергията, използвана от корабите на борда по всяко време, докато корабите са в морето, както и когато са на котвена стоянка. Дружествата прилагат подходящи мерки за предотвратяване на всякакви пропуски в данните за отчетния период.
3. Мониторингът и докладването са последователни и сравними за различни периоди от време. За тази цел дружествата използват за мониторинга едни и същи методики и масиви от данни, като отчитат евентуални изменения, преминали през оценка от страна на проверяващия орган. Дружествата трябва да осигуряват разумна степен на увереност във валидността на данните, подлежащи на мониторинг и докладване.
4. Дружествата получават, 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, по прозрачен и точен начин, на хартиен или електронен носител, така че проверяващият орган да може да определи интензитета на парниковите газове на енергията, използвана на борда на корабите.
5. При извършване на дейностите по мониторинг и докладване, посочени в членове 7—9 и член 14 от настоящия регламент, когато е целесъобразно, се използват информацията и данните, събрани за целите на Регламент (ЕС) 2015/757.

## Член 7

### Мониторингов план

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

- г) описание, за корабите, попадащи в обхвата на член 5, на стандартите и характеристиките на оборудването, което позволява да се осъществи свързване към брегово електрозахранване, или технология с нулеви емисии;
- (г2) стойността на установеното общо потребление на електроенергия на кораба при престоя му на котвена стоянка, 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 Конвенцията SOLAS (Международна конвенция за безопасност на човешкия живот на море), одобрена от неговата администрация на знамето или призната организация съгласно определението в Кодекса на ММО за признатите организации, приет с Резолюция МЕРС237 (65). В случай че корабът 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 международния сертификат за предотвратяване на атмосферното замърсяване от двигателя (ЕIAPPС), издаден в изпълнение на Конвенцията MARPOL, или, ако не се изисква двигателите да имат сертификат за ЕIAPP, на табелката на двигателите;
- д) описание на планирания(те) източник(ци) на енергия, който(които) ще се използва(т) на борда по време на плаване и на котвена стоянка, за да се спазят изискванията, посочени в членове 4 и 5;
- е) описание на процедурите за следене на разхода на гориво на кораба, както и на енергията, осигурявана от заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии;
- ж) описание на процедурите за мониторинг и докладване на емисионните фактори „от източника до резервоара“ и „от резервоара до килватера“ на енергията, която ще се използва на борда, в съответствие с методите, посочени в член 9 и приложения I и II;
- з) описание на процедурите, използвани за мониторинг на пълнотата на списъка на плаванията;
- и) описание на процедурите, използвани за определяне на данните за дейността за всяко пътуване, включително процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на времето, прекарано в морето между пристанището на заминаване и пристанището на пристигане, и времето, прекарано на котвена стоянка;

- й) описание на процедурите, системите и отговорностите, използвани за актуализиране на данните, съдържащи се в мониторинговия план през отчетния период;
- к) описание на метода, използван за определяне на заместващи данни за попълване на пропуски в данните;
- л) лист за отразяване на измененията, в който се отбелязват всички данни за преработването на плана;
- м) информация за ледения клас на кораба, ако дружеството поиска да изключи допълнителната енергия, дължаща се на ледения клас на кораба, от обхвата на енергията, използвана на борда;
- н) описание на проверима процедура за наблюдение на изминатото разстояние за цялото плаване и за плаването в условия на лед, датата, часа и разхода на гориво при плаване в условия на лед, ако дружеството поиска да изключи допълнителната енергия, дължаща се на плаване в условия на лед, от обхвата на енергията, използвана на борда.
4. Дружествата използват стандартизирани мониторингови планове, основаващи се на образци. Чрез актове за изпълнение Комисията определя тези образци, включително техническите правила за еднаквото им прилагане. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.

#### *Член 8*

#### **Изменения на мониторинговия план**

1. Дружествата проверяват редовно и най-малко веднъж годишно дали мониторинговият план на кораба отразява характера и функционирането на кораба и дали има данни, които могат да бъдат подобрени.
2. Дружествата изменят мониторинговия план във всеки един от следните случаи:
  - а) когато е настъпила смяна на дружеството;

- б) когато се използват нови системи за преобразуване на енергия, нови видове енергия, нови системи за свързване към брегово електрозахранване или нови заместващи източници на енергия или технология с нулеви емисии;
  - в) когато промяна в наличните данни, дължаща се на използването на нови видове измервателно оборудване, нови методи за снемането на данни или методи за анализ или други причини, може да засегне точността на определянето на събираните данни;
  - г) когато е установено, че данните, получени от прилагания метод за мониторинг, са неточни;
  - д) ако бъде установено, че някоя част от мониторинговия план не е в съответствие с изискванията по настоящия регламент и проверяващият орган изисква от дружеството да го преразгледа.
3. Дружествата уведомяват проверяващите органи без неоправдано забавяне за всякакви предложения за изменения в мониторинговия план.

#### *Член 9*

### **Сертифициране на горивата и емисионните фактори**

1. Когато биогоривата, биогазът, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива, определени в Директива (ЕС) 2018/2001, трябва да бъдат взети предвид за целите, посочени в член 4, параграф 1 от настоящия регламент, се прилагат следните правила:
- а) 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 или фуражни култури, имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид гориво;
  - б) смята се, че възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива, които не отговарят на праговете за намаления на емисиите на парникови газове, посочени в член 27, параграф 3 от Директива (ЕС) 2018/2001, имат същите емисионни фактори като най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива, който се използва за този вид горива.

2. Въз основа на разписките за доставено гориво, допълнени съгласно приложение I, дружествата предоставят точни и надеждни данни за интензитета на емисиите на парникови газове и характеристиките за устойчивост на биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираното въглеродно гориво, удостоверени чрез схема, призната от Комисията в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001.
3. Дружествата не се отклоняват от приетите стойности за емисионните фактори „от източника до резервоара“, докладвани в приложение II за изкопаеми горива. Дружествата имат право да се отклоняват от приетите стойности за емисионните фактори „от източника до резервоара“, докладвани в приложение II, при условие че действителните стойности са сертифицирани по схема, която е призната от Комисията в съответствие с член 30, параграфи 5 и 6 от Директива (ЕС) 2018/2001 за биогоривата, биогаза, възобновяемите горива от небиологичен произход и рециклираните въглеродни горива.
4. Дружествата имат право да се отклоняват от приетите стойности за емисионните фактори „от резервоара до килватера“, определени в приложение II, с изключение на емисионните фактори на CO<sub>2</sub> от „от резервоара до килватера“ за изкопаеми горива, при условие че действителните стойности са сертифицирани чрез лабораторни изпитвания или преки измервания на емисиите.

## ГЛАВА IV

### ПРОВЕРКА И АКРЕДИТИРАНЕ

#### Член 10

##### Оценка на мониторинговия 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 6—8. Когато при оценката на проверяващия орган се установи несъответствие с посочените изисквания, съответното дружество преработва своя мониторингов план по съответен начин и представя преработения план за окончателна оценка от проверяващия орган преди началото на отчетния период. Засегнатото дружество съгласува с проверяващия орган срока, необходим за въвеждането на преработения план. Този срок във всички случаи не може да приключва след началото на отчетния период.
- 1а. Измененията на мониторинговия план, посочени в член 8, параграф 2, букви б), в) и г), подлежат на оценка от проверяващия орган. След проверката проверяващият орган уведомява засегнатото дружество дали измененията са в съответствие с изискванията на членове 6—8.
- 1б. След като бъдат оценени като задоволителни, проверяващият орган записва мониторинговия план и изменения мониторингов план в базата данни FuelEU. Мониторинговият план и измененият мониторингов план са достъпни за администриращата държава.

#### Член 11

##### Общи задължения и принципи за проверяващите органи

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

2. Проверяващият орган оценява надеждността, достоверността и пълнотата на данните и информацията относно количеството, вида и емисионния фактор на енергията, използвана на борда на корабите, по-специално:
- а) разпределянето на потреблението на гориво и използването на заместващи източници на енергия за плаванията и на котвена сянка;
  - б) докладваните данни за консумираните количества гориво и съответните измервания и изчисления;
  - в) избора и прилагането на емисионни фактори;
  - г) използването на брегово електрозахранване или наличието на изключения, сертифицирани в съответствие с член 5, параграф 5;
  - д) информацията, изисквана съгласно член 9, параграф 2
3. Оценката, посочена в параграф 2, се основава на следните съображения:
- а) докладваните данни съответстват на прогнозни данни, основани на данни от проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите;
  - б) в докладваните данни няма несъответствия, по-специално при сравняване на общото годишно количество закупено гориво от всеки кораб и агрегираните количества консумирано гориво по време на плаванията;
  - в) събирането на данните трябва да е проведено съгласно приложимите правила;  
и
  - г) съответните корабни записи са пълни и последователни.

### Процедури за проверка

1. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните емисии на CO<sub>2</sub> с прогнозни данни, основаващи се на проследяване на корабите и характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите. Ако бъдат установени значителни отклонения, проверяващият орган провежда допълнителни анализи.
2. Проверяващият орган установява потенциални рискове във връзка с различните изчислителни стъпки, като преглежда всички използвани източници на данни и методики, използвани от дружеството.
3. Проверяващият орган взема предвид евентуалните ефективни методи за контрол на риска, прилагани от засегнатото дружество за намаляване на степента на неопределеност, свързана с използваните методи за мониторинг.
4. По искане на проверяващия орган съответното 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 съмнения 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, най-малко по отношение на следните елементи<sup>25</sup>: компетентност на проверяващите органи, документи, които дружествата трябва да предоставят на проверяващите органи, оценка на риска, включително проверки, която да се извършва от проверяващите органи, оценка на съответствието на мониторинговия план, проверка на доклада FuelEU, праг на материалност, 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,

---

<sup>25</sup> Тези елементи са подобни на посочените в част А от приложение III към Регламента относно МДП, като този параграф е еквивалентен на член 15, параграф 5 от Регламента относно МДП.

проверяващите органи, компетентните органи и Комисията. Правилата, посочени в актовете за изпълнение, се основават на принципите за проверка, посочени в членове 10—12, както и на съответните международно възприети стандарти. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.

### Член 13

#### Акредитиране на проверяващите органи

1. Проверяващите органи се акредитират за дейности в обхвата на настоящия регламент от национален орган по акредитация съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008.
2. В случаите, за които в настоящия регламент няма конкретни разпоредби за акредитирането на проверяващите органи, се прилагат съответните разпоредби от Регламент (ЕО) № 765/2008.
  - 2а. Проверяващите органи разполагат по всяко време със средства и персонал, съизмерими с размера на флота, за който извършват дейности по проверка съгласно настоящия регламент, и с достатъчно експертен опит за изпълнение на задачите, изисквани по силата на този регламент. Те са в състояние да разпределят своите средства и персонал на всяко работно място, когато и доколкото е необходимо за изпълнението на задачите съгласно настоящия регламент.
  - 2б. Всеки компетентен орган, който установи несъответствия в дейностите на проверяващия 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.

3. На Комисията се предоставя правомощието да приема актове за изпълнение с цел установяване на допълнителни методи и критерии за акредитация на проверяващите органи най-малко по отношение на следните елементи<sup>26</sup>: искане за акредитация за дейности, 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, попадащи в обхвата на настоящия регламент, включително позоваване на хармонизирани стандарти. Методите и критериите, посочени в актовете за изпълнение, се основават на принципите за проверка, посочени в членове 10—12, както и на съответните международно възприети стандарти. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 27, параграф 3.

---

<sup>26</sup> Тези елементи са подобни на посочените в част Б от приложение III към Регламента относно МДП, като този параграф е еквивалентен на член 16, параграф 3 от Регламента относно МДП.

## ГЛАВА V

### ЗАПИСВАНЕ, ПРОВЕРКА, ДОКЛАДВАНЕ И ОЦЕНКА НА СЪОТВЕТСТВИЕТО

#### Член 14

##### Мониторинг и записване

1. От 1 януари 2025 г. въз основа на мониторинговия план, посочен в член 7, и след оценката му от проверяващия орган, дружествата записват за всеки кораб, който пристига в пристанище или отплава от пристанище под юрисдикцията на държава членка, и за всяко пътуване към или от пристанище на акостиране под юрисдикцията на държава членка, следната информация:
  - а) пристанище на отплаване и пристанище на пристигане, включително дата и час на отплаването и пристигането, както и времето, прекарано на корабна стоянка;
  - б) за всеки кораб, за който се прилага член 5, параграф 1, свързването към брегово електрозахранване и използването му, или прилагането на някое от изключенията, изброени в член 5, параграф 3, потвърдено съгласно член 5, параграф 5б, буква а), при целесъобразност;
  - в) количеството на всеки вид гориво, изразходвано на котвена стоянка и в морето;
  - (ва) количеството електроенергия, доставено на кораба чрез брегово електрозахранване;
  - г) за всеки вид гориво, потребено на котвена стоянка 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 потребляващи гориво съоръжения на борда на кораба, като се обхващат всички съответни парникови газове;
  - д) количеството на всеки заместващ източник на енергия, изразходван на котвена стоянка и в морето;
  - е) ледения клас на кораба, ако дружеството поиска да изключи допълнителната енергия, дължаща се на ледения клас на кораба, от обхвата на енергията, използвана на борда; За да се установи съответствието между ледените класове се използва Препоръка 25/7 на HELCOM;

- ж) датата, часа и местоположението при влизане и напускане на условията на лед, количеството на всеки вид гориво, изразходвано при плаване в условия на лед, изминатото разстояние при плаване в условията на лед и разстоянието, изминато по време на плаването, ако дружеството поиска допълнителната енергия, дължаща се на плаване в условията на лед, да се изключи от обхвата на енергията, използвана на борда.
2. Всяка година дружествата записват информацията, посочена в параграф 1, по прозрачен начин, който позволява проверката на спазването на настоящия регламент от проверяващия орган.
3. До 31 януари на годината на докладване дружествата предоставят на проверяващия орган специфичен за кораба доклад FuelEU, съдържащ цялата информация, посочена в параграф 1, и данните от мониторинга и документацията, посочени в член 6, параграф 4, за отчетния период.
4. В случай на прехвърляне на кораб от една компания на друга:
- а) предишното дружество съобщава на проверяващия орган информацията, посочена в параграф 1, за времето, през което е поело отговорност за експлоатацията на кораба. Възможно най-близо до деня на приключване на прехвърлянето и не по-късно от един месец след това тази информация се проверява и записва в базата данни FuelEU в съответствие с член 15 от проверяващия орган, извършил дейностите по проверката на кораба при предишното дружество; и
- б) без да се засяга буква а), новото дружество, което поема отговорността за експлоатацията на кораба на 31 декември от отчетния период, отговаря за съответствието на кораба с изискванията на членове 4 и 5 за целия отчетен период, през който е извършено прехвърлянето или многократното прехвърляне.

### Проверка и изчисляване

1. След проверката, посочена в членове 10—12, 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 5.
- 1a<sup>27</sup>. Когато при проверката е направено заключение с разумна степен на увереност от проверяващия орган, че в доклада FuelEU няма съществени неточности, проверяващият орган издава доклад от проверката, в който се посочва, че докладът за емисиите е проверен и се счита за удовлетворяващ. В доклада от проверката се посочват всички въпроси, свързани с извършената от проверяващия орган работа.
- 1б<sup>28</sup>. Когато при оценката на проверката се установят неточности или несъответствия с настоящия регламент, проверяващият орган своевременно информира засегнатото дружество за това. След това дружеството коригира неточностите или несъответствията, за да може процесът на проверка да приключи навреме, и представя на проверяващия орган изменен доклад FuelEU и всяка друга информация, необходима за коригиране на установените несъответствия. 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.
2. Въз основа на доклада FuelEU, съответстващ на изискванията, проверяващият орган:
  - а) изчислява, като използва метода, посочен в приложение I, средния годишен интензитет на емисиите на парникови газове на енергията, използвана на борда на съответния кораб;

<sup>27</sup> Идеята за този параграф идва от член 13, параграф 3 от Регламента относно МДП с цел по-добра съгласуваност и стабилност на процеса на проверка.

<sup>28</sup> Този параграф съответства на първоначалния член 10, параграф 3, с допълнителни елементи от член 13, параграф 4 от Регламента относно МДП, с цел по-добра съгласуваност и надеждност на процеса на проверка.

- б) изчислява, като използва формулата, посочена в приложение III, част А, баланса на съответствието на кораба;
  - в) изчислява броя на неотговарящите на изискванията акостирувания в пристанища през предходния отчетен период, включително времето, прекарано на кея и, когато е приложимо в съответствие с член 5, параграф 7, на мястото за заставане на котва, за всяко акостиране в пристанище, което не отговаря на изискванията, посочени в член 5.
3. До 31 март на годината на докладване проверяващият орган съобщава на дружеството информацията, посочена в параграф 2, и вписва в базата данни FuelEU доклада FuelEU, доклада от проверката и информацията, посочена в параграф 2.

*Член 15а*

**Допълнителни проверки от компетентен орган**

1. По всяко време и за двата предходни отчетни периода компетентният орган на администриращата държава по отношение на корабоплавателно дружество може, за всеки от своите кораби, да извърши допълнителни проверки на всяко от следните:
  - а) отговарящия на изискванията доклад FuelEU, изготвен в изпълнение на членове 14 и 15;
  - б) доклада от проверката, изготвен в изпълнение на член 15;
  - в) изчисленията, направени от проверяващия орган в изпълнение на член 15, параграф 2.
2. По искане на компетентния орган компанията предоставя цялата необходима информация или документ и позволява достъп до помещенията на компанията или кораба с цел улесняване на проверките.
3. Компетентният орган изготвя доклад за допълнителни проверки, включващ, когато е приложимо, актуализираните изчисления, направени в изпълнение на член 15, параграф (1), буква в), актуализирания размер на излишък на съответствие или на взетия в аванс излишък на съответствие и актуализирания размер на корективната санкция.

4. Когато в доклада, посочен в параграф 3, се открият неточности, несъответствия или неточни изчисления, водещи до несъответствие с изискванията, посочени в членове 4 или 5 от настоящия регламент, и вследствие на това до корективна санкция или промяна на размера на вече платена корективна санкция, компетентният орган уведомява дружеството за съответния размер на корективната санкция или на изменената корективна санкция. Държавите членки гарантират, че по време на периода, за който се извършват допълнителните проверки, дружеството, отговорно за кораба, заплаща сума, равна на корективната санкция или изменената корективна санкция в срок от един месец след уведомяването за нея, в съответствие с условията, посочени в член 20.
5. Компетентният орган незабавно оттегля от базата данни FuelEU документа за съответствие FuelEU на кораба, чието дружество не е платило своевременно санкциите, посочени в параграф 4, и своевременно уведомява дружеството за това оттегляне. Той издава документа за съответствие отново, когато е платена сума, равна на корективната санкция, в случай че дружеството е изпълнило другите условия, посочени в настоящия регламент за притежаването на този документ.
6. Параграф 5 не се прилага за кораб, който е бил прехвърлен на дружество, различно от това, което е поело отговорността за неговата експлоатация през периода, предмет на допълнителните проверки.
7. Действията, посочени в настоящия член, както и доказателството за финансовите плащания в съответствие с член 20 се записват незабавно в базата данни FuelEU от извършилите тези действия субекти.

## Член 15б

### 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 правоприлагане, 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 16

### База данни FuelEU и докладване

1. Комисията разработва, осигурява функционирането и актуализира електронна база данни FuelEU за целите на мониторинга на съответствието с членове 4 и 5. Базата данни FuelEU се използва за водене на регистър на действията, свързани с дейностите по проверка, на баланса на съответствието на корабите, включително използването на механизмите за гъвкавост, посочени в членове 17 и 18, и на действията, свързани с плащането на санкциите, посочени в член 20, и 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 и Комисията, с подходящи права на достъп и функции, съответстващи на отговорностите им при прилагането на настоящия регламент.
  - 1а. Всички записани или изменени в базата данни FuelEU елементи се съобщават на субектите, които имат достъп до тях.
2. Чрез актове за изпълнение Комисията определя 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 27, параграф 3.

**Натрупване и вземане назаем на излишъка на съответствие между отчетните периоди**

1. Въз основа на информацията, посочена в член 15, параграф 2, когато за отчетния период корабът има излишък на съответствието, дружеството може да го прехвърли към баланса за съответствие на същия кораб за следващия отчетен период. Дружеството записва натрупването на излишъка на съответствие за следващия отчетен период 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 информацията, посочена в член 15, параграф 2, когато за отчетния период корабът има недостиг на съответствие, дружеството може авансово да вземе назаем излишък на съответствие със съответния размер от баланса за съответствие за следващия отчетен период. Взетият в аванс излишък на съответствие се добавя към баланса на кораба през отчетния период, като този излишък, умножен по 1,1, се изважда от баланса на същия кораб през следващия отчетен период. Взетият в аванс излишък на съответствие не може да бъде взет назаем:
  - а) за количеството, надвишаващо с повече от 2 % пределната стойност, посочена в член 4, параграф 2, умножена по потреблението на енергия на кораба, изчислена в съответствие с приложение I;
  - б) за два последователни отчетни периода.
3. До 30 април на годината на отчитане дружеството вписва взетия в аванс излишък на съответствие в базата данни FuelEU, след като това действие бъде одобрено от проверяващия орган.
4. Когато даден кораб не е акостирал в пристанище на Съюза през отчетния период и е взел назаем аванс от излишък на съответствие през предходния отчетен период, компетентният орган на администрацията държава уведомява дружеството до 1 юни на отчетната година за първоначално избегнатия размер на корективната санкция, посочена в член 20, параграф 1а, чрез вземането назаем на взетия в аванс излишък на съответствие, умножен по 1,1.

## Член 18

### Обединяване на съответствието

1. Балансите на съответствие на два или повече кораба, изчислени в приложение на член 15, параграф 2, могат да бъдат обединени за целите на изпълнението на изискванията на член 4. Балансът на съответствие на даден кораб не може да бъде включен в повече от едно обединение през един и същи отчетен период.
2. За тази цел дружеството съобщава 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.
- 2а. В случай че корабите, участващи в обединението, се контролират от две или повече дружества, известието, включително разпределението на общия баланс за съответствие на обединението на участващите в него кораби и изборът на проверяващия орган, който да направи проверка на разпределението на общия баланс за съответствие на обединението за всеки отделен кораб, се приемат от всички засегнати дружества.
3. Обединението е валидно само ако общият баланс за съответствие на обединението е положителен, ако корабите с недостиг на съответствие, изчислен в съответствие с член 15, параграф 2, нямат по-висок недостиг на съответствие след разпределението на обединеното съответствие и ако корабите с излишък на съответствие, изчислен съгласно член 15, параграф 2, нямат недостиг на съответствие след разпределението на обединеното съответствие.
4. Даден кораб не се включва в обединение, ако не е изпълнил задължението, посочено в член 22.
5. Ако общият баланс за съответствие на обединението води до излишък на съответствие на изискванията за отделен кораб, се прилага член 17, параграф 1.
6. Член 17, параграф 2 не се прилага за кораб, участващ в обединението.

8. До 30 април на годината на докладване избраният проверяващ орган записва в базата данни FuelEU окончателния състав на обединението и разпределението на общия баланс за съответствие за всеки отделен кораб.

### Член 19

#### Документ за съответствие FuelEU

1. До 30 юни на годината след отчетната година проверяващият орган издава документ за съответствие FuelEU за съответния кораб, при условие че след евентуалното прилагане на членове 17 и 18 корабът няма недостиг на съответствие и няма неотговарящи на изискванията акостирации в пристанища и е изпълнил задължението, посочено в член 22.
- 1а. Когато се дължат корективни санкции съгласно член 20, параграф 1а или член 20, параграф 2а, до 30 юни на отчетната година компетентният орган на администриращата държава издава документ за съответствие FuelEU за съответния кораб, при условие че е платена сума, равна на корективните санкции.
2. Документът за съответствие FuelEU съдържа следната информация:
- а) идентификационни данни на кораба (име, идентификационен номер в ММО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);
  - б) наименование, адрес и основно място на дейност на корабособственика;
  - в) идентификационни данни на проверяващия орган;
  - г) дата на издаване на документа, неговият срок на валидност и отчетния период, за който се отнася.
3. Документът за съответствие FuelEU е валиден за срок от 18 месеца след края на отчетния период или валидността му изтича, ако междувременно се издаде нов документ.

4. Проверяващият орган или, когато е приложимо, компетентният орган на администриращата държава незабавно вписва в базата данни FuelEU издаването на всеки документ за съответствие FuelEU.
5. 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 27, параграф 2.

#### Член 20

#### Корективни санкции

1. Преди 1 май на отчетната година въз основа на изчислението, извършено съгласно член 15, параграф 2, и след прилагане на членове 17 и 18, когато е приложимо, проверяващият орган записва в базата данни FuelEU проверения баланс на съответствие на кораба.
  - 1а. Държавата, която е администрираща за дадено дружество, гарантира, че за всеки от неговите кораби, който има дефицит на съответствие към 1 юни на отчетната година, след евентуално потвърждение от компетентния орган, дружеството изплаща до 30 юни на отчетната година сума, равна на корективната санкция, произтичаща от прилагането на формулата, посочена в приложение III, част Б. Когато даден кораб има дефицит на съответствие за два или повече последователни отчетни периода, тази сума се умножава по  $1 + (n - 1)/10$ , където  $n$  е броят на последователните отчетни периоди, за които на дружеството е наложена корективна санкция за този кораб.
  - 1б. Държавата, която е администрираща за дадено дружество, гарантира, че за всеки от неговите кораби, който се намира в ситуацията, посочена в член 17, параграф 4, дружеството плаща до 30 юни на отчетната година сума, равна на корективната санкция, нотифицирана съгласно този член.
2. Преди 1 май на отчетната година, когато е приложимо въз основа на изчислението, извършено съгласно член 15, параграф 2, проверяващият орган записва в базата данни FuelEU общия брой часове, през които корабът е бил закотвен на кей в нарушение на изискванията, посочени в член 5.

- 2а. Държавата, която е администрираща за дадено дружество, гарантира, че за всеки от неговите кораби, извършили поне едно неотговарящо на изискванията акостиране в пристанище, след евентуално потвърждение от компетентния орган, дружеството заплаща до 30 юни на отчетната година сума, равна на корективната санкция, получена от умножаването на 1,5 EUR по установеното общо потребление на електроенергия на кораба на котвена стоянка и по закръгления общ брой часове, прекарани на котвена стоянка в нарушение на изискванията, определени в член 5.
- 2б. 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 корективните санкции, предвидени в настоящия регламент.
3. Действията, посочени в настоящия член, както и доказателството за плащанията се записват незабавно в базата данни FuelEU от извършилите тези действия субекти.
- 3а. Дружеството остава отговорно за плащането на корективните санкции, без да се засяга възможността да сключва договорни споразумения с търговския оператор на кораба, които предвиждат задължението на последния да възстанови на дружеството плащането на корективните санкции, посочени в настоящия член, когато крайната отговорност за закупуването на горивото или експлоатацията на кораба се поема от търговския оператор. За целите на настоящия параграф експлоатацията на кораба означава определяне на превозвания товар, маршрута и скоростта на кораба.
4. На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 26 за изменение на приложение III с цел адаптиране на фактора, определен в поле 7 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 числения коефициент, посочен в параграф 2а от настоящия член, въз основа на индексацията на средните разходи за електроенергия в Съюза.

5. Държавите членки следва да гарантират, че приходите, генерирани от корективните санкции, 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 горива от възобновяеми и нисковъглеродни горива за морския сектор, улесняване на изграждането на подходящи съоръжения за бункероване или на щепсели за електрическа връзка в пристанищата и подпомагане на разработването, изпитването и внедряването на най-иновативните технологии във флотите с цел постигане на значително намаляване на емисиите.

#### *Член 22*

#### **Задължение за притежаване на валиден документ за съответствие FuelEU**

1. До 30 юни на отчетната година корабите, които акостират в пристанище под юрисдикцията на държава членка, пристигат в пристанище под юрисдикцията на държава членка или отплават от него, и които са извършили плавания през този отчетен период, притежават валиден документ за съответствие FuelEU.
2. Документът за съответствие FuelEU, издаден на съответния кораб в съответствие с член 19, представлява доказателство за съответствие с настоящия регламент.

#### *Член 23*

#### **Правоприлагане**

1. Държавите членки установяват система от санкции, приложими при нарушение на разпоредби на настоящия регламент, и вземат всички мерки, необходими за осигуряване на прилагането им. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки уведомяват Комисията за тези разпоредби до [дд/мм/20гг], и уведомяват незабавно Комисията за всякакви последващи изменения.
2. Всяка държава членка гарантира, че всяка проверка на кораб в пристанище под нейна юрисдикция, извършена в съответствие с Директива 2009/16/ЕО, включва проверка дали на борда има валиден документ за съответствие FuelEU.

3. Когато кораб не е представил валиден документ за съответствие FuelEU в продължение на два или повече последователни отчетни периода и когато други мерки за изпълнение не са успели да осигурят спазването му, компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране може, след като даде възможност на съответното дружество да представи своите забележки, да издаде заповед за експулсиране по отношение на кораб, който не плава под знамето на тази държава членка. В случай че компетентният орган на държавата членка на пристанището на акостиране реши да издаде заповед за експулсиране, той уведомява за това Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето 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 корабът плава под знамето на държава членка и влезе в някое от нейните пристанища или такъв пропуск бъде открит, докато се намира в някое от нейните пристанища, съответната държава членка, след като даде възможност на съответното дружество да представи своите забележки, разпорежда задържане на кораба, докато дружеството не изпълни задълженията си.
4. Спазването на тези задължения се потвърждава чрез уведомлението за валиден документ за съответствие FuelEU, изпратено до компетентния национален орган, който е издал заповедта за експулсиране. Настоящият параграф не засяга действието на международното право, приложими за кораби в бедствено положение.
5. Санкциите срещу конкретен кораб, започнати от която и да е държава членка, се съобщават на Комисията, другите държави членки и съответната държава на знамето чрез базата данни FuelEU.

#### Член 24

#### **Право на преразглеждане**

1. Дружествата имат право да подадат заявление за преразглеждане на изчисленията и измерванията, изпратени им от проверяващия орган съгласно настоящия регламент, включително по отношение на отказа за издаване на документ за съответствие FuelEU съгласно член 19, параграф 1. Заявлението за преразглеждане се подава до компетентния орган на държавата членка, в която проверяващият орган е бил акредитиран, в срок от един месец от уведомяването за резултата от изчислението или измерването.
3. Решенията, взети съгласно настоящия регламент от компетентния орган на държава членка, подлежат на преразглеждане от съд на държавата членка на този компетентен орган.

#### Член 25

#### **Компетентни органи**

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

## ГЛАВА VI

### ДЕЛЕГИРАНИ И ИЗПЪЛНИТЕЛНИ ПРАВОМОЩИЯ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

#### Член 26

##### Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 4, параграф 4, член 9, параграф 4 и член 20, параграф 4, 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 9, параграф 4 и член 20, параграф 4, 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 Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 година.
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 4, параграф 4, член 9, параграф 4 и член 20, параграф 4, 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 27

#### Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от Комитета по морската безопасност и предотвратяването на замърсяването от кораби (КМБПЗК), създаден съгласно Регламент (ЕО) № 2099/2002 на Европейския парламент и на Съвета<sup>29</sup>. 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.

---

<sup>29</sup> 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 28

### Доклад и преразглеждане

0. В срок от една година след публикуването на настоящия регламент Комисията представя на Европейския парламент и на Съвета доклад, в който се разглежда съгласуваността и евентуалното дублиране между настоящия регламент и Регламент (ЕС) 2015/757. Когато е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент или на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел да се гарантира единна система за мониторинг, докладване и проверка за дружествата.
1. До 31 декември 2027 г. и на всеки пет години след това Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета резултатите от оценката на функционирането на настоящия регламент и на развитието на технологиите и пазара на горива от възобновяеми и нисковъглеродни източници, технологиите с нулеви емисии в морския транспорт и бреговото електрозахранване, включително на мястото за заставане на котва, и тяхното въздействие върху морския сектор в Съюза. Комисията разглежда евентуалните изменения, включително, но не само, на:
- 0) географския и материалния обхват на настоящия регламент, посочен в член 2;
  - а) ограничението, посочено в член 4, параграф 2, с оглед на изпълнението на целите, определени в Регламент (ЕС) 2021/1119 на Европейския парламент и на Съвета от 30 юни 2021 г. за установяване на рамката за постигане на неутралност по отношение на климата;
  - б) типовете и размерите на корабите, за които се прилага член 5, параграф 1, и разширяването на задълженията, посочени в член 5, параграф 1, по отношение на корабите на място за заставане на котва;
  - в) изключенията, изброени в член 5, параграф 3;
  - г) отчитането на електроенергията, доставяна чрез брегово електрозахранване, и емисионният фактор „от източника до резервоара“, свързан с тази електроенергия, определен в приложение I;
  - д) възможността за включване 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 горива, като например възобновяеми горива от небиологичен произход;

- е) изчисляването на баланса на съответствие за корабите, които искат да изключат допълнителната енергия, дължаща се на плаване в условия на лед и/или поради техния леден клас, както е посочено в приложение III и приложение IV, и възможното удължаване на срока на действие на тези разпоредби след 31 декември 2029 г.

2. В случай че Международната морска организация приеме световен стандарт за горивата с ниски емисии на парникови газове за морския транспорт, Комисията незабавно и при всички случаи не по-късно от 30 септември 2028 г. представя доклад на Европейския парламент и на Съвета. В този доклад Комисията разглежда тази глобална мярка по отношение на нейната амбиция с оглед 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 мярка, включително необходимостта да се избегне двойно обхващане на емисиите на парникови газове от морския транспорт. Когато е целесъобразно, докладът се придружава от законодателно предложение за изменение на настоящия регламент в съответствие с ангажиментите на Съюза по отношение на емисиите на парникови газове от цялата икономика и с цел запазване на екологосъобразността и ефективността на действията на Съюза в областта на климата.

#### *Член 29*

### **Изменения на Директива 2009/16/ЕО**

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

*Член 30*

**Влизане в сила**

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*. Той се прилага от 1 януари 2025 г., с изключение на членове 7 и 8, 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 Брюксел на [...] година.

*За Европейския парламент*  
*Председател*

*За Съвета*  
*Председател*

**МЕТОДИКА ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ИНТЕНЗИТЕТА НА ЕМИСИИТЕ НА ПАРНИКОВИ  
ГАЗОВЕ ЗА ЕНЕРГИЯТА, ИЗПОЛЗВАНА НА БОРДА НА КОРАБА**

За целите на изчисляването на интензитета на емисиите на парникови газове за енергията, използвана на борда на кораб, се прилага следната формула, посочена като формула (1):

Индекс за интензитета на емисиите на ПГ	WtT	TtW
<i>GHG intensity index</i> $\left[ \frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n f^{fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f^{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^n f^{fuel} \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[ \left( 1 - \frac{1}{100} C_{slip,j} \right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left( \frac{1}{100} C_{slip,j} \times CO_{2eq\ TtW\ slip,j} \right) \right]}{\sum_i^n f^{fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$

Формула (1)

където следната формула се нарича формула (2):

$$CO_{2eq\ TtW,j} = \left( C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i \text{ Формула (2)}$$

Термин	Обяснение
<i>i</i>	Индекс, съответстващ на горивата, доставени на кораба през отчетния период
<i>j</i>	Индекс, съответстващ на потребяващите гориво съоръжения на борда на кораба. За целите на настоящия регламент разглежданите потребяващи горива съоръжения са основният(те) двигател(и), спомагателният(те) двигател(и), котлите, горивните елементи и инсталациите за изгаряне на отпадъци
<i>k</i>	Индекс, съответстващ на точките за свързване към брегово електрозахранване.
<i>n</i>	Общ брой горива, доставени на кораба през отчетния период
<i>c</i>	Общ брой точки за свързване към брегово електрозахранване
<i>m</i>	Общ брой потребяващи гориво съоръжения
$M_{i,j}$	Маса на горивото <i>i</i> , потребено от потребяващо гориво съоръжение <i>j</i> [gFuel]
$E_k$	Електроенергия, подавана на кораба за всяка точка за свързване към брегово електрозахранване, <i>k</i> [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Емисионен фактор на ПГ WtT на гориво <i>i</i> [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	Емисионен фактор на ПГ WtT, свързан с електроенергията, подавана на кораба на котвена стоянка за всяка точка за свързване към брегово електрозахранване, <i>k</i> [gCO <sub>2eq</sub> /MJ]
$LCV_i$	Долна топлина на изгаряне на горивото <i>i</i> , [MJ/gFuel]

$RWD_i$	В случай че горивото $i$ е възобновяемо гориво от небиологичен произход, може да се прилага коефициент на възнаграждение 2 за периода до 1 януари 2030 г. и 1,5 за периода от 1 януари 2030 г. до 1 януари 2035 г. <b>В противен случай, <math>RWD_i = 1</math>.</b>
$C_{engineslipj}$	Коефициент на неизгорено гориво [...] като процент от масата на горивото $i$ , използвано от потребяващото гориво съоръжение $j$ [%]. $C_{slip}$ включва неорганизиран и изтекли емисии [...]
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2}$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изгорено гориво в потребяващо гориво съоръжение $j$ в [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtW,j}$	Емисии на еквивалент на $CO_2$ TtW на изгореното гориво $i$ в потребяващо гориво съоръжение $j$ , [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel]  $CO_{2eq,TtW,j} = \left( C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_s$	Емисионни фактори на ПГ TtW за изтекло гориво в [...]потребяващо гориво съоръжение $j$ , [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	Емисии на еквивалент на $CO_2$ TtW на изтеклото гориво $i$ в потребяващо гориво съоръжение $j$ , [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel]  $CO_{2eq,TtWslippage,j} = \left( C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$  където: $C_{sfCO_2}$ и $C_{sfN_2O}$ са приравнени на нула.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$	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  $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq}^{electricity,k}$  в числителя на формула (1) се задава нула.

Метод за определяне на  $[M_i]$

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

Метод за определяне на емисионните фактори за ПГ WtT

Емисиите на 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 ( $CO_{2eqWtT,i}$ ) се съдържат в приложение II.

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

Действителните стойности могат да се използват, 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, възобновяеми горива от небиологичен произход и рециклирани въглеродни горива, в приложение на член 9, параграф 3.

#### 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 разписката за доставено гориво.

За целите на настоящия регламент:

**0)** Разписката за доставено гориво, включително използваните на борда горива, различни от изкопаемите горива, се допълва 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<sub>2</sub>eq/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 — емисионният фактор за ПГ на WtT CO<sub>2</sub>eq [gCO<sub>2</sub>eq/gFuelMJ] и съответният сертификат, в който се посочва начинът на производство на горивото,

[В случай на 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:

доставчик: име, адрес, телефон, електронна поща, представител

приемащ кораб: номер в ММО (MMSI), име на кораба, вид на кораба, знаме, представител на кораба

пристанище: име, местоположение (LOCODE), терминал/котвена стоянка

точка за свързване към брегово електрозахранване: данни за точката за свързване

времеви период на брегово електрозахранване: дата/час на начало/край

подадена електроенергия: дял на мощността, разпределен към точката на захранване (ако е приложимо) [kW], консумация на електроенергия (kWh) за периода на фактуриране, информация за върховата мощност (ако е налична)

Отчитане

## Метод за определяне на емисионните фактори за ПГ TtW

Емисиите на 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 за ПГ TtW ( $CO_{2eq,TtW,j}$ ) се съдържат в приложение II.

В съответствие с мониторинговия план, посочен в член 7, и след оценка от проверяващия орган могат да се използват други методи, като например пряко измерване на еквивалента на  $CO_{2eq}$  или лабораторни изпитвания, ако това повишава цялостната точност на изчислението в приложение на член 9, параграф 4.

## Метод за определяне на емисионните фактори за неорганизиран и изтекли емисии TtW

Неорганизиран и изтекли емисии са емисиите, причинени от количеството гориво, което не достига горивната камера на горивното съоръжение или което не се консумира от потребяващите гориво съоръжения, тъй като те са без изгаряне, изпускани или изтекли от системата. За целите на настоящото правило 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 заместващите източници на енергия

В случай че на борда са инсталирани заместващи източници на енергия, може да се приложи коефициент на възнаграждение за заместващите източници на енергия. В случай на вятърна енергия този коефициент на възнаграждение се определя, както следва:

Коефициент на възнаграждение за заместващите източници на енергия – Вятърна ( $f_{wind}$ )	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
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 вятъра 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 EEDI и 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 проектен*

*индекс за енергийна ефективност (EEDI) за нови кораби (Резолюция МЕРС.308(73) на ММО, изменена) и насоките от 2021 г. относно метода на изчисляване на индекса на постигнатата енергийна ефективност на съществуващите кораби (EEXI) (Резолюция МЕРС.333 (76) на ММО). В случай че са монтирани двигатели с вал,  $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$ .*

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

**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 9, параграфи 3 и 4.

В таблицата:

ДМ е съкращение на „Да се измери“

N/A означава „не е наличен“

Тирето означава „неприложимо“

E е установен в съответствие с методиките, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001, част B от приложение V и част B от приложение VI

Когато дадено поле указва ДМ или N/A, 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, се използва приетата стойност за най-неблагоприятния начин на производство на изкопаеми горива.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
Клас гориво	Наименование на начина на производство	LCV [ $\frac{MJ}{g}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{gCO_2eq}{MJ}$ ]	Клас на потребяващото гориво съоръжения	C <sub>fCO<sub>2</sub></sub> [ $\frac{gCO_2}{gFuel}$ ]	C <sub>fCH<sub>4</sub></sub> [ $\frac{gCH_4}{gFuel}$ ]	C <sub>fN<sub>2</sub>O</sub> [ $\frac{gN_2O}{gFuel}$ ]	C <sub>slip</sub> Като % от масата на горивото, използвано от двигателя	
Изкопаеми	Тежък мазут ISO 8217, класове RME до RMK	0,0405	13,5	Всички ДВГ	3 114	0,00005	0,00018	–	
	Мазут с ниско съдържание на сяра	0,0405	13,2 суров 13,7 смес	Всички ДВГ	3 151	0,00005	0,00018	–	
	Мазут със свръхниско съдържание на сяра	0,0405	13,2	Всички ДВГ	3 114	0,00005	0,00018	–	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	Мазут с много ниско съдържание на сяра	0 041	13,2	Всички ДВГ	3 206	0,00005	0,00018	–
	Лек мазут ISO 8217, класове RMA до RMD	0 041	13,2	Всички ДВГ	3 151	0,00005	0,00018	–
	Дизелово гориво за морския сектор Газъл за морския сектор ISO 8217, класове DMX до DMB	0,0427	14,4	Всички ДВГ	3 206	0,00005	0,00018	–
	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				N/A				
	ВНГ	0 046	7,8	Всички ДВГ	3,030 Бутан 3,000 Пропан	ДМ	ДМ	N/A
	Н2 (природен газ)	0,12	132	Горивни елементи	0	0	–	=
				ДВГ	0	0	ДМ	
	НН3 (природен газ)	0,0186	121	Без двигател	0	0	ДМ	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT	TtW					
	Метанол (природен газ)	0,0199	31,3	Всички ДВГ	1 375	ДМ	ДМ	-	
Течни биогорива	Начини за производството на етанол съгласно Директива (ЕС) 2018/2001	Стойност, посочена в приложение III към Директива (ЕС) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Всички ДВГ	1 913	ДМ	ДМ	-	
	Биодизелово гориво Начини на производството съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	2 834	ДМ	ДМ	-	
	Хидротретирано растително масло (HVO) Начини на производството съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	3 115	0,00005	0,00018	-	
	Втечен биометан като транспортно гориво (Био-ВПГ) Начини на производството съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, средна честота на въртене)					3,1
				ВПГ, цикъл на Ото (двугоривен, с ниска честота на въртене)	2 750	0	0,00011	1,7	
ВПГ, цикъл на Дизел (двугоривен)					0,2				
Бедна смес, искрово запалване					N/A				

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	Начини на производствено биометанол съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	1 375	ДМ	ДМ	–
	Други начини на производствено съгласно Директива (ЕС) 2018/2001			Всички ДВГ	3 115	0,00005	0,00018	–
Газообразни и биогорива	Био-Н2 Начини на производствено съгласно Директива (ЕС) 2018/2001	Стойност, посочена в приложение III към Директива (ЕС) 2018/2001	N/A	Горивни елементи	0	0	0	–
				ДВГ	0	0	ДМ	
Възобновяеми горива от небиологичен произход (RFNBO) – е-горива	е-дизел	0,0427	N/A	Всички ДВГ	3 206	0,00005	0,00018	–
	е-метанол	0,0199	N/A	Всички ДВГ	1 375	0,00005	0,00018	–
	е-ВПГ	0,0491	N/A	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				N/A
е-Н2	0,12	N/A	Горивни елементи	0	0	0	–	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
				ДВГ	0	0	ДМ	
	e-ННЗ	0,0186	N/A	Горивни елементи	0	N/A	ДМ	N/A
				ДВГ	0	N/A	ДМ	N/A
	e-ВНГ	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	E-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Други	Електроенергия	-	ЕНЕРГИЕН МИКС НА ЕС	Брегово електрозахранване (OPS)	-	-	-	-

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

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

Колона 3 съдържа долната топлина на изгаряне на горивата, изразена 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 за ПГ WtT в [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]. За течните биогорива приетите стойности се изчисляват, като се използват стойностите на *E*, установени в съответствие с методиките, посочени в Директива (ЕС) 2018/2001, част В от приложение V за всички течни биогорива, с изключение на био-ВПП, и част Б от приложение VI 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 за всички течни биогорива, с изключение на био-ВПП, и в част Г от приложение VI за био-ВПП. Стойностите на *E* обаче трябва да бъдат коригирани, като се извади съотношението между стойностите, съдържащи се в колона 6 (*c<sub>f</sub>* CO<sub>2</sub>) и колона 3 (LCV). Това се изисква в настоящия регламент, който прави разграничение между изчисленията на WtT и TtW, за да се избегне двойното отчитане на емисиите.

За RFNBO приетите стойности се изчисляват, като се използва методиката на делегирания акт, приет въз основа на член 28, параграф 5 от Директива (ЕС) 2018/2001<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Или въз основа на съответните разпоредби в изменената директива, в зависимост от напредъка на съзакондателите.

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, работещ с бедна смес, газови турбини, 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 изменения 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 таблица (1) се изчисляват при 50% натоварване на двигателя.

**ФОРМУЛИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА БАЛАНСА НА СЪОТВЕТСТВИЕ И НА  
КОРЕКТИВНАТА САНКЦИЯ, предвидена в член 20, параграф 1а**

**A. ФОРМУЛА ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА БАЛАНСА НА СЪОТВЕТСТВИЕ НА КОРАБА**

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

Баланс на съответствие [ $gCO_{2eq}$ ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
--	--

където:

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

До 31 декември 2029 г. за всеки кораб с леден клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен леден клас, дружеството може да поиска изключване на допълнителната енергия, дължаща се на плаване в условия на лед и/или поради леден клас IA или IA Super. В този случай, за изчисляването на баланса на съответствие по-горе, стойностите на  $M_i$  се заменят с коригираната маса на горивото  $M_{iA}$ , определена в приложение IV, а стойността на  $GHGIE_{actual}$ , която се използва за изчисляване на баланса на съответствие, се преизчислява със съответните стойности на  $M_{iA}$ .

**B. ФОРМУЛИ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОРЕКТИВНАТА САНКЦИЯ, ПРЕДВИДЕНА В ЧЛЕН 20,  
ПАРАГРАФ 1А**

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

Корективна санкция =	$\frac{ (Compliance\ balance) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
-------------------------	---

<b>1.</b> Корективна санкция	<b>2.</b> Е в евро
<b>3.</b> абс. (баланс на съответствие)	<b>4.</b> Е абсолютната стойност на баланса на съответствие
<b>5.</b> 41000	<b>6.</b> Е 1 метричен тон мазут с много ниско съдържание на сяра, което се равнява на 41000 MJ
<b>7.</b> 2400	<b>8.</b> Е сумата, която трябва да бъде платена в евро за еквивалент на метричен тон мазут с много ниско съдържание на сяра

**ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОРИГИРАНАТА МАСА НА ГОРИВОТО ЗА ПЛАВАНЕ В  
УСЛОВИЯ НА ЛЕД**

В настоящото приложение се описва начинът за изчисляване на:

- допълнителната енергия, дължаща се на техническите характеристики на кораб с леден клас IA или IA Super или еквивалентен леден клас
- допълнителната енергия, използвана от кораб с леден клас IC, IB, IA или IA Super или еквивалентен леден клас, дължаща се на плаване в условия на лед
- коригираната маса  $[M_i A]$  след приспадане на допълнителната енергия, разпределена за всяко гориво  $i$

**Допълнителна енергия, дължаща се на ледения клас**

Допълнителната консумация на енергия, дължаща се на техническите характеристики на кораб с леден клас IA или IA Super или еквивалентен леден 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, а  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ , допълнителната консумация на енергия, дължаща се на плаване в условия на лед.

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

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

където  $M_{i, \text{voyages, total}}$  означава масата на горивото  $i$ , изразходвано за всички плавания в обхвата на регламента, а  $LCV_i$  е долната топлина на изгаряне на горивото  $i$ .

**Допълнителна енергия, дължаща се на плаване в условия на лед**

Допълнителната консумация на енергия, дължаща се на плаване в условия на лед, 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 енергията, консумирана при плавания в открити води, а  $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  коригираната консумация на енергия при плавания в условия на лед.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$  не може да бъде по-висока от  $1,3^* E_{\text{voyages, open water}}$

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

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

където  $E_{voyages, ice\ conditions}$  представлява енергията, консумирана за плаване в условия на лед, която се изчислява, както следва:

$E_{voyages, ice\ conditions} = \sum M_i v_{oyages, ice\ conditions} \times LCV_i$

където  $M_i$ ,  $v_{oyages, ice\ conditions}$  означава масата на горивото  $i$ , изразходвано за плаване в условия на лед.

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

$E_{voyages, ice\ conditions, adjusted} = D_{ice\ conditions} \times (E/D)_{open\ water}$

където:

$D_{ice\ conditions}$  представляват общото изминато разстояние при плаване в условия на лед в рамките на приложното поле на регламента.

$(E/D)_{open\ water}$  е консумираната енергия за разстояние, изминато в открити води, изчислена, както следва:

$(E/D)_{open\ water} = (E_{voyages, total} - E_{voyages, ice\ conditions}) / (D_{total} - D_{ice\ conditions})$

където:

$E_{voyages, ice\ conditions}$  означава потреблението на енергия при плаване в условия на лед, а  $D_{total}$  е общото разстояние годишно, изминато в обхвата на регламента.

### Обща допълнителна енергия за лед поради леден клас и плаване в условия на лед

$E_{additional\ ice} = E_{additional\ due\ to\ ice\ class} + E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$

### Коригирана маса [ $M_i A$ ]

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

$\sum E_{additional\ ice} = E_{additional\ ice}$

За всяко гориво  $i$ ,  $E_{additional\ ice} \leq M_i * LCV_i$

Коригираната маса на горивото [ $M_i A$ ] се изчислява, както следва:

$M_{iA} = M_i - E_{additional\ ice} / LCV_i$