



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно мониторинга, докладването и верификацията на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Необходимостта от действие по отношение на изменението на климата и корабните емисии на парникови газове

През декември 2010 г. страните по Рамковата конвенция на Обединените нации по изменението на климата (РКОНИК) декларираха, че глобалното затопляне не трябва да надхвърли 2° С в сравнение с температурите отпреди индустриалната революция¹. Това има жизненоважно значение за ограничаване на отрицателните последици от човешката намеса в климатичната система. За постигането на тази дългосрочна цел е необходимо до 2050 г. глобалните емисии на парникови газове да бъдат намалени с 50 % спрямо равнищата от 1990 г.²

Развитите страни, по-специално, би следвало да намалят до 2050 г. емисиите си с 80 до 95 % спрямо равнищата от 1990 г.³ В средносрочен план ЕС се е ангажирал да намали до 2020 г. своите емисии на парникови газове с 20 % спрямо равнищата от 1990 г., или с 30 %, ако са налице подходящи условия. Този ангажимент съвпада с една от петте основни цели на ЕС, формулирани в *Стратегията „Европа 2020“*⁴. Освен това, както Европейският съвет, така и Европейският парламент изразиха съгласие, че всички сектори на икономиката следва да допринесат за намаляването на емисиите⁵. В публикуваната през 2011 г. от Европейската комисия Бяла книга за транспорта⁶ е посочено, че с оглед да се осигури съответен принос за изпълнението на Стратегията за 2020 г. би следвало до 2050 г. емисиите от морския транспорт да бъдат намалени с 40 % (и ако е постижимо — с 50 %) спрямо равнищата от 2005 г.

Общите емисии на CO₂ през 2010 г. във връзка с дейностите на европейския морски транспорт (включително вътрешните маршрути в ЕС, както и плаванията от други страни до ЕС и от ЕС до други страни) се оценяват на количество от порядъка на 180 милиона тона CO₂. Въпреки, че Международната морска организация (ММО) въведе през 2011 г. стандарти за минимално допустима енергийна ефективност на някои категории нови кораби („проектен индекс за енергийна ефективност“ — EEDI)⁷, очаква се емисиите да нарастват. Главната причина за това е увеличаващото се търсене на морски транспорт, дължащо се на растежа на световната търговия.

Очаква се това прогнозно увеличение на емисиите да се реализира, въпреки наличието на експлоатационни мерки и съществуващи технологии, даващи възможност за намаляване на специфичното енергопотребление и съответните емисии на CO₂ с до 75 % (съгласно данни на ММО). Значителна част от тези мерки могат да се считат за икономически изгодни, тъй като намаляването на разходите за гориво осигурява откупуване на съответните експлоатационни или инвестиционни разходи. Така описаното противоречие може да се обясни с наличието на пазара на препятствия

¹ Решение 1/CP.16 на Конференцията на страните по РКОНИК („Споразуменията от Канкун“).

² Съгласно Четвъртия доклад – оценка на Междуправителствения комитет по изменението на климата (Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change — IPCC).

³ Заклучения на Европейския съвет от 29—30.10.2009 г. и Резолюция на Европейския парламент от 4.2.2009 г. (2008/215(INI)).

⁴ COM(2010) 2020 окончателен.

⁵ Директива 2003/87/ЕО и Решение 406/2009/ЕО.

⁶ COM(2011) 144 окончателен

⁷ Преразглеждане на Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL)

срещу разпространението на подобни технологии и експлоатационни мерки, като например липсата на надеждна информация за ефективността при използване на горивото на корабите или за технологиите, прилагани при реконструкцията на кораби, липсата на достъп до финансиране за подобряване на ефективността на корабите и разделението на ползите, изразяващо се във факта, че корабособствениците не биха спечелили от евентуални свои инвестиции в енергийна ефективност, тъй като сметките за гориво се плащат от операторите.

Мандат за действие на равнището на ЕС

Прогнозираното увеличение на емисиите на CO₂ от корабоплаването не съответства на целите на ЕС и би имало отрицателни въздействия върху изменението на климата. Освен това, на равнището на ЕС международният морски транспорт остава единственият вид транспорт, който не е включен в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове, и това води до изисквания за допълнителни усилия във всички останали сектори.

Европейският съвет и Европейският парламент напомниха за един по-ранен ангажимент за предприемане на действия, поет с приетия на 23 април 2009 г. пакет от документи по изменението на климата и енергетиката: „в случай, че международно споразумение, което включва емисиите от международното мореплаване в неговите цели за намаления чрез Международната морска организация, не бъде одобрено от държавите членки или подобно споразумение в рамките на РКОНИК не бъде одобрено от Общността до 31 декември 2011 г., Комисията следва да направи предложение за включване на емисиите от международното мореплаване в ангажимента на Общността за намаляване на емисиите, с оглед съответният нормативен акт да влезе в сила до 2013 г. Това предложение следва да свежда до минимум възможните отрицателни последици върху конкурентоспособността на Общността, като същевременно с това се вземат предвид възможните ползи за околната среда.“⁸

Така определеният срок премина без да бъде предприето достатъчно международно действие, тъй като по отношение на проектния индекс за енергийна ефективност (EEDI), въпреки ползата от него, не се очаква да може самостоятелно да доведе до намаление на абсолютния размер на емисиите в сравнение с базовите години, при положение че се реализира прогнозното увеличение на трафика. По тези причини Комисията организира подготвителни дейности за вземане на мерки по отношение на емисиите на парникови газове от международния морски транспорт.

Необходимост от поетапен подход за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт

Към настоящия момент не е известно точното количество на емисиите на CO₂ и на други парникови газове от свързания с ЕС морски транспорт, което се дължи на липсата на мониторинг и докладване на тези емисии. Оценката на въздействието и консултацията със заинтересовани страни (вж. раздел 2) показваха, че наличието на солидна система за мониторинг, докладване и верификация (МДВ) на емисиите на парникови газове от морския транспорт представлява необходимо условие за реализирането на пазарна мярка или стандарт за ефективност, независимо дали те ще бъдат приложени на равнището на ЕС или глобално.

Също така, една солидна система за МДВ би допринесла за отстраняване на съществуващите препятствия на пазара, по-специално във връзка с липсата на

⁸

Съображение 2 от Решение № 406/2009/ЕО и съображение 3 от Директива № 2009/29/ЕО

информация за ефективността на корабите. Въз основа на резултатите от оценката на въздействието се очаква, че с въвеждането на МДВ би могло да се постигнат намаления на емисиите на парникови газове с до 2 % в сравнение с обичайната практика, както и намаление до 2030 г. на сумарните нетни разходи, което би могло да достигне до 1,2 милиарда евро.

Чрез въвеждането на МДВ като първа стъпка може да бъде осигурено повече време за обсъждане и вземане на решения относно целите за намаление на емисиите, пазарните мерки и стандартите за ефективност, чрез които да се постигнат такива намаления при минимални разходи. Това особено има значение за дискусиите на глобално равнище, в рамките на ММО.

Като се има предвид ясното предпочитание на Комисията към предприемането на мерки на глобално равнище, въвеждането на МДВ в ЕС би могло да послужи като пример за въвеждане на глобална система за МДВ, с цел ускоряване на международните дискусии. В този контекст ще бъдат направени съответни подавания на информация до ММО, в случаите при които това е подходящо. След като бъде взето решение за въвеждане на глобална система, предлаганият регламент ще бъде изменен, за да се постигне съответствие на европейската система за МДВ със съответната глобална система.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Консултиране със заинтересовани страни

С цел да се прегледат вариантите за политика, посочени във второто проучване на емисиите на парникови газове, публикувано от ММО в 2009 г.⁹, както и проучването на CE Delft от 2009 г.¹⁰, бе създадена работна група (WG6) в рамките на Втората европейска програма по изменението на климата (ЕССР II). Тази група също даде възможност да се проведат официални технически консултации със заинтересовани страни и даде уточнения за заданията за външните участници в разглежданата дейност, например като стесни спектъра на разглежданите варианти за политика. През 2011 г. бяха организирани три двудневни срещи с над 100 участници от националните администрации, от европейски и международни асоциации в областта на корабоплаването, както и от други асоциации и неправителствени организации. Протоколите, информационният документ и презентацията на тези срещи са на разположение на уеб сайта на Комисията, за да може обществеността да бъде информирана¹¹.

Също така, Комисията организира платформа на високо равнище с участието на видни експерти от сектора на морския транспорт, която даде възможност за обсъждане на стратегически въпроси директно със заместник-председателя на Комисията Калас и с комисар Хедегор. Тези срещи бяха проведени на 3 февруари 2011 г., 28 юни 2011 г. и 7 ноември 2011 г.

От 19 януари до 12 април 2012 г., т.е. в продължение на 12 седмици, бе проведено обществено обсъждане в Интернет. Началото на това обществено обсъждане бе

⁹ The Second IMO Greenhouse gases study, 2009 (Второ проучване от IMO на емисиите на парникови газове, 2009 г.).

¹⁰ CE Delft, 2009 г. (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

обявено със съобщение до пресата. При общественото обсъждане бяха приложени общите принципи и минимално допустимите стандарти за консултации на Комисията със заинтересовани страни.

Консултациите потвърдиха, че сключването на глобално споразумение в рамките на ММО се смята за най-добрия в дългосрочен план вариант за постигане на намаления на емисиите на парникови газове в сектора на корабоплаването. По отношение на евентуална европейска мярка всеобщото мнение е, че тя трябва да е свързана с еднакви условия за всички кораби, използващи европейски пристанища. Също много широко застъпено мнение е, че всяка евентуална пазарна мярка или стандарт за ефективност е необходимо да бъдат придружени от прозрачна и солидна система за мониторинг на емисиите. Въвеждането на такъв мониторинг е необходимо за да се избегнат ненужни административни натоварвания и да се осигури точно докладване на резултатите. Други резултати от консултациите са публикувани на уеб сайта на Комисията¹².

И накрая, проведена бе и още една среща със 120 участници от отрасъла, както и от неправителствени организации, държави членки и трети държави, състояла се на 5 декември 2012 г., която бе посветена на устройството на системата за мониторинг, докладване и верификация (МДВ) в ЕС. Тази среща потвърди необходимостта от МДВ, тъй като понастоящем липсват надеждни данни за съответните емисии на CO₂. В сектора на корабоплаването вече съществуват редица инициативи за мониторинг и докладване на консумираното количество гориво, емисиите на CO₂ и енергийната ефективност. Участниците изразиха широко съгласие, че МДВ следва да се базира на информация, която се изисква по международни конвенции и вече съществува на борда на корабите, така че да се намали административното натоварване. Презентациите и изводите от тази среща са публикувани на уеб сайта на Комисията¹³.

Оценка на въздействието

В Оценката на въздействието са анализирани и сравнени редица варианти на политика за въвеждане на пазарни мерки, както и вариант, включващ само МДВ. Основните констатации са следните:

- Ключовите препятствия на пазара за прилагането на икономически изгодни мерки за намаляване на емисиите са:
 - i) липсата на надеждна информация за енергийната ефективност на корабите или за наличните технологии за реконструкция на кораби,
 - ii) липсата на достъп до финансиране за инвестиции за подобряване на ефективността на корабите
 - iii) разделението на ползите, тъй като корабособствениците не биха спечелили от инвестиции за подобряване на ефективността на корабите, защото поради структурата на корабоплаването, често разходите за гориво се заплащат от операторите.

Отстраняването на тези препятствия на пазара би имало ключова роля за успеха на всяка една конкретна мярка.

- Съществува значителен потенциал за намаляване на емисиите от корабоплаването посредством широк спектър от технически и експлоатационни мерки, насочени главно към подобряване на енергийната

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

ефективност на корабите. Икономии на разходи за гориво, които се постигат с тези технически или експлоатационни мерки, надхвърлят разходите за реализация на мерките.

- Всички анализирани варианти за политика водят до нетни ползи за околната среда (намаление на емисиите на CO₂, както и на други емисии), икономически ползи (нетна икономия на разходи в сектора на морския транспорт) и положителни социални въздействия (по-малко здравословни проблеми поради снижаване на емисиите на серни оксиди и прах, създаване на работни места).
- Най-големи ползи по отношение на намаления на емисиите и снижения на разходите биха могли да се постигнат чрез два вида компенсационни фондове — компенсационен фонд, базиращ се на вноски, с дадена цена на въглеродните емисии, и компенсационен фонд, базиращ се на цел, с определена цел и непряко определяне на цената, както и чрез система за търговия с емисии (СТЕ) в областта на морския транспорт.

Очаква се тези механизми да могат най-добре да послужат за преодоляване препятствията на пазара и да доведат до намаление на емисиите с около 10 % спрямо количествата от 2005 г. Ако препятствията на пазара бъдат изцяло отстранени, съответните нетни икономии за корабоплавателния сектор биха могли да бъдат значителни (и да достигнат до 12 милиарда евро в 2030 г. и средно до 5 милиарда евро годишно). По-специално, съществува значителен потенциал за икономии чрез прилагане в този сектор на съществуващите технологии за енергийна ефективност, и то при отрицателни разходи, а съчетаването им с експлоатационни мерки би довело до допълнителни намаления на емисиите на CO₂;

- Вариантът за прилагане само на МДВ би довел до по-ограничени намаления на емисиите, оценявани на около 2 % в 2030 г. (спрямо базовата линия) и съответно икономии на разходи в размер около 1,2 милиарда евро в 2030 г. и средно около 900 милиона евро годишно). При тази мярка целта ще е отстраняване на пазарните препятствия, които са свързани с липсата на информация — чрез генериране на информация за консумацията на гориво и подобряване на осведомеността на ниво ръководители за потенциалните икономии на разходи за гориво. Разходите за прилагането на мярката се оценяват на около 26 милиона евро годишно (ако не са включени корабите с тонаж под 5000 бруто тона). Изобщо, съотношението между ползата и разходите при този вариант е с много висока стойност.

Цялостните резултати от този анализ са представени в оценката на въздействието, съпровождаща настоящото предложение.

Кратко описание на предложеното действие

Основната цел на настоящия регламент е да се въведе европейска система за мониторинг, докладване и верификация (МДВ) на корабните емисии на CO₂, като първа стъпка от поетапен подход за намаляване на тези емисии. За да се снижат съответните административни разходи, като в същото време се осигурят надеждни резултати, са предложени прости и необременителни изисквания за МДВ. По тази причина подходът в максимална степен се базира на използване на вече съществуващи данни на борда на корабите.

В съответствие с това, оперативните особености на предлаганата система за МДВ са както следва:

- Насоченост към CO₂ като преобладаващ вид парников газ, отделян от корабите, както и към друга релевантна информация във връзка с изменението на климата, като например информация по отношение на ефективността във връзка с преодоляване на препятствията на пазара за разпространението на икономически ефективни мерки за намаляване на емисиите и за постигане на съответствие на МДВ с дискусията в рамките на ММО относно стандартите за ефективност на съществуващите кораби
- Изчисляване на годишните емисии на CO₂ въз основа на данни за консумираното количество гориво и вида гориво и изчисляване на енергийната ефективност, като се използват данни от корабните дневници, ежедневните отчети (noon reports) и разписките за доставено гориво (bunker delivery notes).
- Използване на съществуващи структури и органи в сектора на морския транспорт, по-специално на признати организации, за верифициране на докладите за емисиите и издаване на документи за спазени изисквания
- Изключване на обектите с малки емисии (корабите с тонаж под 5000 БТ), които представляват около 40 % от корабите, но генерират само 10 % от емисиите

По принцип би могло системата за МДВ да обхваща и емисиите на други парникови газове, причинители на изменение на климата, както и на замърсители на въздуха, като например SO_x и NO_x. Такъв комплексен подход би осигурил широк спектър от релевантна информация във връзка с околната среда, като в същото време би дал възможност да се използват ефектите на синергия на ползите за мореплавателния сектор и публичните власти. От друга страна, обаче, предлаганият необременителен подход за МДВ на база на съществуващи документи и съоръжения на борда на корабите не би могъл да се използва за определяне на други емисии освен на CO₂. Също така, измервателната апаратура, необходима за определянето на емисиите на останалите различни от CO₂ газове при морски условия не се счита за достатъчно надеждна и търговски достъпна. По тези причини, на настоящия етап предлаганата система за МДВ следва да се приложи само за емисиите на CO₂. Би било уместно така определеното приложно поле да бъде преразгледано на по-следващ етап.

Що се отнася до географския обхват на мониторинга, по принцип той ще включва следните видове маршрути на всички кораби по недискриминационни начин — независимо от флага, под който плават:

- плаванията в рамките на ЕС
- плаванията от последното пристанище извън ЕС до първото пристанище в ЕС (входящи плавания)
- плаванията от пристанище в ЕС до следващото посетено пристанище извън ЕС (изходящи плавания)

Цикълът на спазване на изискванията ще се базира на стандартен подход. Предлага се да бъде използван необременителен подход за възлагане на ограничен брой задачи на Комисията, която да бъде подпомагана от Европейската агенция за морска безопасност (EMSA). Изпълнението на задачите във връзка с проверката на мониторинговите планове, докладите за емисиите, комуникацията с корабособствениците и операторите и издаването на документи за спазени изисквания ще бъде осигурявано от акредитирани като верификатори трети страни. Такива организации могат да включват признати организации, които вече имат богат опит и играят важна роля в областта на морската безопасност. Привеждането в изпълнение на задълженията за МДВ ще се осигурява от държавите членки, по-специално от органите на държавата, в която се

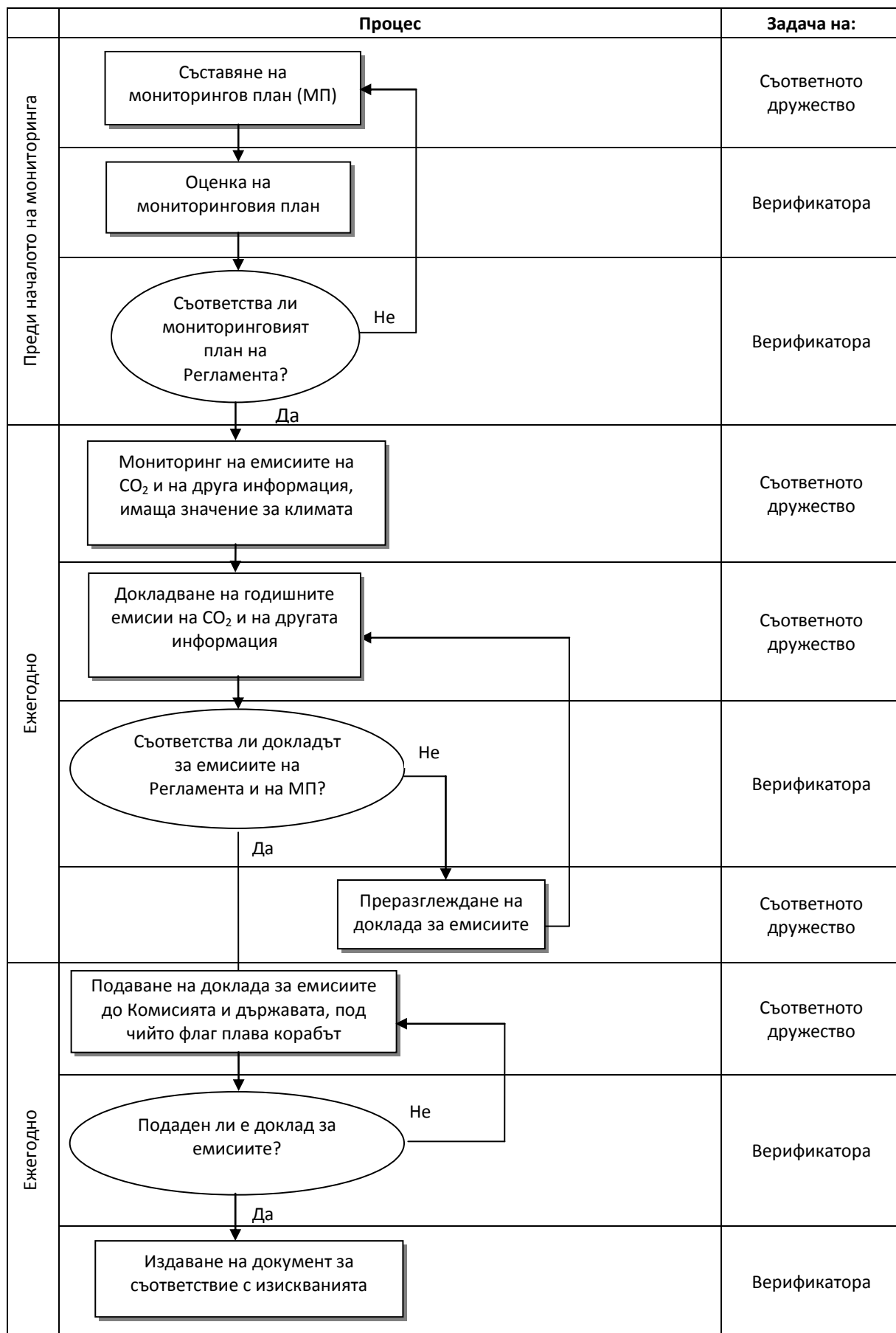
намира съответното пристанище, като се използват съществуващите контролни механизми на държавата, под чийто флаг плава съответният кораб и държавата, в която се намира съответното пристанище, както и публикувани от Комисията данни.

Предлаганата система за МДВ би могла само с минимални изменения да бъде превърната в глобална система, тъй като при нея се използват международно признати документи и съществуващи структури, като например органите и класификационните организации на страните, под чиито флагове плават съответните кораби и на страните, в които се намират съответните пристанища.

За да се улесни прилагането на предлаганата система за МДВ са необходими по-специфични правила за верификация и за акредитиране на верификаторите. Също така, описанието на четирите метода за мониторинг и определянето на другата информация, имаща отношение към изменението на климата, като например показателите за енергийна ефективност, дадени съответно в приложение I и приложение II към предлагания регламент следва да бъдат преразглеждани въз основа на научните данни и разработването на международни стандарти. За тази цел на Комисията следва да бъдат дадени права да приема съответни делегирани актове.

За да се опрости изготвянето на мониторингови планове, докладването и верификацията на данните за емисиите и на друга информация, имаща отношение към изменението на климата, следва да бъдат използвани електронни образци. Тези образци следва да бъдат осигурени и приети от Комисията с актове за изпълнение.

Стъпките от процеса на МДВ са илюстрирани на следната фигура:



3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Правно основание

Правното основание за законодателното предложение е член 192, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Предложението преследва легитимна цел в приложното поле на член 191, параграф 1 от ДФЕС, а именно борбата с изменението на климата. Предназначението на законодателното предложение е да осигури провеждането на мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове от корабите и по този начин да подобри разполагаемостта на информация за целите на определяне на политики и вземане на решения в контекста на поетите от ЕС ангажменти във връзка с изменението на климата, както и да осигурява стимули за усилията за смекчаване на въздействието върху климата. Тази цел не може да бъде постигната с по-малко рестриктивни средства в сравнение с включените в законодателното предложение.

Принцип на субсидиарност

За да бъде дадено действие на ЕС обосновано, необходимо е да бъде спазен принципът на субсидиарност.

а) Транснационален характер на проблема (проверка за необходимост)

Транснационалният характер на изменението на климата и на морския транспорт са важни елементи при определянето дали е необходимо действие на ЕС. Само по себе си, националното действие няма да е достатъчно за постигане на целите, зададени в Бялата книга за транспорта. По тази причина е необходимо ЕС да създаде рамка, даваща възможност за изпълнение на международните и европейските изисквания, която да осигури хармонизиран мониторинг, докладване и верификация на емисиите на парникови газове от морския транспорт.

б) Проверка за ефективност (добавена стойност)

Поради неговата ефективност, предприемането на действие на равнището на ЕС ще даде ясно отчетливи ползи в сравнение с действие на равнището на държавите членки. Тъй като общите ангажменти във връзка с изменението на климата са поети на равнището на ЕС, включително формулираната в Бялата книга за транспорта цел за намаление до 2050 г. на емисиите от морския транспорт, най-ефективно би било съответните правила за МДВ също да бъдат разработени на европейско равнище. Също така, тази нормативна уредба ще осигури ефективност чрез прилагането на хармонизирана система за МДВ по отношение на морските плавания между пристанища в различни държави членки, на които се дължат около 90 % от влизанията на кораби в пристанищата на държавите членки на ЕС. И освен това, предприемането на действие на равнището на ЕС би предотвратило евентуално изкривяване на конкурентната среда във вътрешноевропейския пазар, тъй като то би осигурило еднакви екологични ограничения за корабите, посещаващи пристанищата в ЕС.

Принцип на пропорционалност

Предложението е в съответствие с принципа на пропорционалност по следните причини:

То не надхвърля необходимото за постигане на целта за събиране на надеждни данни за емисиите на парникови газове от корабите. Също така, методиката за МДВ съгласно предлагания регламент се базира на вече съществуваща информация на борда на корабите. Няма да е необходимо да се използва допълнителна апаратура.

Пропорционалността на предлаганата мярка се осигурява също и от факта, че мярката е насочена към емисиите на CO₂, които представляват около 98 % от емисиите на парникови газове от корабоплавателния сектор, а също и че се разглеждат само на емисиите на кораби с тонаж над 5000 бруто тона (БТ). По този начин в обхвата на мярката не влизат близо половината от всичките около 19 000 кораба с тонаж над 300 БТ, посетили пристанища в ЕС през 2010 г.¹⁴, но същото време са обхванати около 90 % от общото количество на корабните емисии.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Както е посочено във финансовата обосновка, придружаваща настоящия регламент, при прилагането на регламента ще бъде използван наличният бюджет и това няма да има отражение върху многогодишната финансова рамка. Очаква се, че ще са необходими ограничени по размер разходи за приспособяване на съществуващ инструмент от областта на информационните технологии, който се поддържа и използва от Европейската агенция за морска безопасност (EMSA), в размер от около 0,5 млн. евро. Участието на EMSA зависи от това дали съответната съпътстваща задача на Агенцията ще бъде задействана и одобрена от Управителния съвет на EMSA.

5. НЕЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ

Клауза за преразглеждане/преработка

Предложението включва клауза, даваща възможност на Комисията да преразглежда настоящия регламент в контекста на бъдещи международни развития, по-специално в случай на въвеждане на глобална система за МДВ посредством Международната морска организация. В такъв случай предлаганият регламент следва да бъде преразгледан и, ако е необходимо — изменен, за да бъдат разпоредбите за МДВ в съответствие с международната система.

¹⁴

IHS Fairplay, 2011 г.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**относно мониторинга, докладването и верификацията на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) № 525/2013**

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 192, параграф 1 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 комитет¹⁵,като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹⁶,

като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) В пакета от документи за климата и енергетиката¹⁷, във връзка с призива за приноси от всички стопански сектори за постигане на намаления на емисиите, включително и от сектора на международния морски транспорт, е формулиран следният ясен мандат: „... в случай, че международно споразумение, което включва емисиите от международното мореплаване в неговите цели за намаления в рамките на Международната морска организация, не бъде одобрено от държавите членки, или подобно споразумение в рамките на РКОНИК не бъде одобрено от Общността до 31 декември 2011 г., Комисията следва да направи предложение за включване на емисиите от международното мореплаване в ангажимента на Общността за намаляване на емисиите, с оглед съответният нормативен акт да влезе в сила до 2013 г. Съответното предложение следва да сведе до минимум възможните отрицателни последици върху конкурентоспособността на Общността, като същевременно с това се вземат предвид възможните ползи за околната среда.“
- (2) Международната морска организация (ММО) прие през юли 2011 г. технически и експлоатационни мерки, по-специално въвеждането на проектен индекс за енергийна ефективност (EEDI) на новите кораби и корабни планове за управление на енергийната ефективност (SEEMP), които ще внесат известно подобрене, изразяващо се в снижаване на очакваното нарастване на емисиите на парникови газове, но тези мерки сами по себе си не биха могли да доведат до

¹⁵ ОВ С , г., стр. .¹⁶ ОВ С , г., стр. .¹⁷ Решение № 406/2009/ЕО и Директива 2009/29/ЕО

намаление в абсолютно изражение на емисиите на парникови газове от международното корабоплаване, което е необходимо във връзка с усилията за постигане на глобалната цел за ограничаване на повишението на глобалната температура в рамките на 2°C.

- (3) Съгласно данни на ММО, чрез използване на експлоатационни мерки и прилагане на съществуващи технологии е възможно да се постигне намаление на специфичното енергопотребление и на емисиите на CO₂ от корабите с до 75 %; значителна част от тези мерки могат да се считат за икономически изгодни, тъй като намалението на разходите за гориво осигурява откупуване на съответните експлоатационни или инвестиционни разходи.
- (4) Най-добрият възможен вариант за намаляване на емисиите на въглероден диоксид от корабоплаването на равнище ЕС остава въвеждането на система за мониторинг, докладване и верификация (МДВ) на емисиите на CO₂ на база данни за консумацията на гориво на корабите, като първа стъпка от поетапен подход за включване на емисиите от морския транспорт в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове.
- (5) Прилагането на мерки за намаляване на емисиите на парникови газове и консумацията на гориво се затруднява от наличието на препятствия на пазара, като например липсата на надеждна информация за ефективността при използване на горивото на корабите или на технологиите, прилагани при реконструкцията на кораби, липсата на достъп до финансиране за подобряване на енергийната ефективност на корабите и разделението на ползите, изразяващо се във факта, че собствениците на корабите не биха спечелили от евентуални свои инвестиции в енергийна ефективност, тъй като сметките за гориво се плащат от операторите.
- (6) Резултатите от проведената консултация със заинтересовани страни и обсъжданията с международни партньори показват, че за включването на емисиите от морския транспорт в ангажимента на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове следва да се приложи поетапен подход, чиято първа стъпка да е въвеждането на надеждна система за МДВ на емисиите на CO₂ от морския транспорт, като остойностяването на тези емисии остане за следващ етап. Такъв подход би улеснил постигането на значителен напредък в международен план за договаряне на цели за намаление на емисиите на парникови газове, както и на по-нататъшни мерки за постигане на такива намаления при минимални разходи.
- (7) Очаква се въвеждането на европейска система за МДВ да доведе до 2030 г. до намаление на емисиите с 2 % в сравнение с обичайната практика, както и до намаление до 2030 г. на сумарните нетни разходи с до 1,2 милиарда евро, тъй като тази система би допринесла за отстраняване на пазарните препятствия, по-специално на препятствията, свързани с липсата на информация за енергийната ефективност на корабите. Подобно намаление на транспортните разходи би улеснило международната търговия. Също така, наличието на надеждна система за МДВ представлява необходимо условие за въвеждането на всяка една пазарна мярка или стандарт за ефективност, независимо дали ще се прилага само в ЕС или глобално. Освен това, тази система би осигурила надеждни данни, необходими за точно задаване на цели за намаление на емисиите, както и за оценка на приноса на морския транспорт за постигането на нисковъглеродна икономика.

- (8) Като подлежащи на мониторинг следва да се считат всички плавания в рамките на ЕС, всички входящи плавания от последното посетено пристанище извън ЕС до първото посетено пристанище в ЕС и всички изходящи плавания от пристанище в ЕС до следващото посетено пристанище извън ЕС. Емисиите на CO₂ в пристанищата на ЕС, включително от кораби на котвена стоянка или движещи се в рамките на пристанището също следва да бъдат включени в отчитането, още повече че съществуват специфични мерки, даващи възможност за тяхното намаляване или избягване. Тези правила следва да се прилагат по недискриминационен начин за всички кораби, независимо под какъв флаг плават.
- (9) Предлагащата система за МДВ следва да бъде въведена чрез регламент поради следните причини: сложния и силно технически характер на нейните разпоредби, необходимостта от единни правила, които да се прилагат в целия ЕС и да отразяват международния характер на морския транспорт, включващ многобройни кораби, посещаващи пристанища в различни държави членки, а също и за да се улесни прилагането на разпоредбите в целия ЕС.
- (10) За да бъде европейската система за МДВ надеждна, тя следва да се базира на изчисление на емисиите въз основа на данни за консумираното гориво при плавания от и до пристанища в ЕС, тъй като данните за доставките на гориво не биха могли да послужат за достатъчно точни оценки на консумацията на гориво при разглежданите случаи поради големия обем на горивните резервоари на корабите.
- (11) Европейската система за МДВ следва да обхваща също и друга имаща значение за климата информация, която да дава възможност за определяне на ефективността на корабите или за допълнителен анализ на факторите, причиняващи емисии. Подобен обхват дава също съгласуваност на европейската система за МДВ с международните инициативи за въвеждане на стандарти за ефективност на съществуващите кораби, включващи и експлоатационни мерки, и допринася за отстраняване на пазарните препятствия, свързани с липсата на информация.
- (12) С оглед да сведе до минимум административното натоварване на корабособствениците и операторите, по-специално по отношение на малките и средните предприятия, както и за да се оптимизира съотношението между разходите и ползите от системата за МДВ без това да попречи на целта да бъде обхванат преобладаващ дял от емисиите на парникови газове от морския транспорт, следва правилата за МДВ да се отнасят само за обектите с големи емисии. След подробен обективен анализ на размерите и емисиите на корабите, тръгващи от и пристигащи в пристанища на ЕС, бе избрана прагова стойност от 5000 бруто тона (БТ). Корабите с тонаж над 5000 БТ представляват около 55 % от броя на корабите, посещаващи пристанища в ЕС, и генерират около 90 % от съответните емисии. Тази недискриминационна прагова стойност би осигурила обхващане на най-релевантните пораждащи емисии кораби. Евентуална по-ниска прагова стойност би довела до по-голямо административно натоварване, а по-висока стойност би намалила обхвата на емисиите и по този начин би снизила ефективността на системата.
- (13) С оглед на допълнително намаляване на административните дейности на корабособствениците и операторите, правилата за мониторинг следва да бъдат насочени към емисиите на CO₂, тъй като това е най-значимият парников газ от

морския транспорт, който участва с до 98 % в общите емисии на парникови газове в този сектор.

- (14) Правилата следва да са съобразени със съществуващите изисквания и с вече наличните данни на борда на корабите; по тази причина на корабособствениците следва да се даде възможност да изберат един от следните четири метода за мониторинг: използване на разписките за доставено гориво (Bunker Fuel Delivery Notes), мониторинг на горивния резервоар, разходомери за горивото, подавано към горивни процеси или пряко измерване на емисиите. Направеният избор следва да се документира със специфичен за конкретния кораб мониторингов план, в който да са дадени и допълнителни подробности относно прилагането на избрания метод.
- (15) Всяко дружество, носещо отговорност за цялостен докладван период на даден кораб, изпълняващ корабоплавателни дейности, следва да се счита за отговорно за спазване на всички изисквания за мониторинг и докладване, произтичащи във връзка с този докладван период, включително за подаването на верифициран като задоволителен доклад за емисиите. В случай на промяна на собствеността, новият собственик ще отговаря само за задълженията за мониторинг и докладване за докладвания период, в който е настъпила промяната на собствеността. За да се улесни изпълнението на тези задължения, новият собственик следва да получи копие от най-последния мониторингов план, както и документ за спазени изисквания, ако такъв документ е необходим. Също така, промяната на собствеността следва да води до изменение на мониторинговия план, за да се даде възможност на новия корабособственик да направи свой собствен избор по отношение на методиката за мониторинг.
- (16) На настоящия етап европейската система за МДВ следва да не включва други парникови газове, причиняващи изменение на климата, или други замърсители на въздуха, за да се избегне въвеждането на изисквания за инсталиране на измервателни апарати, които не са достатъчно надеждни и търговски достъпни, което би могло да попречи на прилагането на европейската система за МДВ.
- (17) С оглед да се сведе до минимум административното натоварване на корабособствениците и операторите, докладването и публикуването на докладваната информация следва да бъде организирано на годишна база. С ограничението публикуваната информация във връзка с емисиите, консумацията на гориво и ефективността да се състои само от средногодишни и агрегирани стойности се решават също и въпроси, имащи отношение към поверителността. Докладваните на Комисията данни следва да бъдат включвани в статистическата информация, доколкото тези данни са от значение за разработването, създаването и разпространението на европейска статистика в съответствие с Решение 2012/504/ЕС на Комисията от 17 септември 2012 г. относно Евростат¹⁸.
- (18) Верността и съответствието на мониторинговите планове и докладите за емисиите с изискванията, определени в настоящия регламент, следва да се осигуряват с верификация, извършвана от акредитирани верификатори. Като важен елемент за опростяване на верификацията, верификаторите следва да проверяват достоверността на данните като сравняват докладваните данни с оценки, базиращи се на информация и характеристики от проследяване на движението на корабите. Такива оценки могат да бъдат предоставяни от

¹⁸

ОВ L 251, 18.9.2012 г., стр. 49.

Комисията. Верификаторите следва да са независими и компетентни лица или юридически субекти, акредитирани от национални акредитационни органи, създадени съгласно 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) № 339/93¹⁹.

- (19) Издаденият от верификатора документ за спазени изисквания следва да се съхранява на борда на корабите, за да може се докаже спазване на изискванията за мониторинг, докладване и верификация. Верификаторите следва да информират Комисията за издаването на подобни документи.
- (20) Въз основа на опита от изпълнението на подобни задачи във връзка с морската безопасност, Европейската агенция за морска безопасност (EMSA) следва да съдейства на Комисията при изпълнението на някои задачи.
- (21) Неспазването на разпоредбите на настоящия регламент следва да води до прилагането на санкции. Привеждането в изпълнение на задълженията във връзка със системата за МДВ следва да се базира на съществуващи правни инструменти, а именно на инструментите, въведени в изпълнение на Директива 2009/21/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно спазването на изискванията за държавата на знамето²⁰ и Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол²¹, както и на информацията за издаването на документи за спазени изисквания. Документът, потвърждаващ спазването по отношение на кораба на изискванията за мониторинг и докладване следва да бъде добавен от Комисията към списъка на свидетелствата и документите по член 13, параграф 1 от Директива 2009/16/ЕО.
- (22) В Директива 2009/16/ЕО е предвидено задържане на кораби при липсата на сертификати, които трябва да бъдат носени на борда. В случая на кораби, които не са изпълнили задълженията за мониторинг и докладване за повече от един докладван период, е уместно да се предвиди и възможност за експулсиране. Експулсирането следва да се прилага по такъв начин, че да се даде възможност за коригиране на ситуацията в рамките на разумен период от време.
- (23) Регламент (ЕС) № 525/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2013 г. относно механизъм за мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове и за докладване на друга информация, свързана с изменението на климата, на национално равнище и на равнището на ЕС²² следва да бъде изменен, за да се въведат изисквания за мониторинг и докладване от страна на държавите членки на емисиите на CO₂ от морския транспорт съгласно този регламент.
- (24) Европейската система за МДВ следва да послужи като модел за въвеждане на глобална система за МДВ. Една глобална система за МДВ би била за предпочитане, тъй като тя би била по-ефективна поради по-големия си обхват. В този контекст, Комисията следва да споделя съответна информация по прилагането на настоящия регламент с ММО и други съответни международни

¹⁹ ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30.

²⁰ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 132.

²¹ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.

²² ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 13—40.

организации на регулярна база и да предава съответни материали в ММО. Когато бъде постигнато споразумение за глобална система за МДВ, Комисията следва да преразгледа европейската система за МДВ, за да я съгласува с глобалната система.

- (25) С оглед да се използват най-добрите налични практики и научни данни, на Комисията следва да се делегират правомощия да приема актове в съответствие с член 290 от Договора по отношение на някои технически аспекти на мониторинга и докладването на корабните емисии на CO₂, както и за допълнително уточняване на правилата за верификация на докладите за емисиите и за акредитиране на верификаторите. Особено важно е по време на подготвителната си работа Комисията да провежда подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и съвременно предаване по подходящ начин на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.
- (26) С оглед да се осигурят еднакви условия за използването на автоматични системи и стандартни електронни образци за съгласувано докладване на емисиите и на друга имаща значение за климата информация до Комисията и съответните държави, на Комисията следва да бъдат дадени изпълнителни правомощия. Тези необходими изпълнителни правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с 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 Комисията²³.
- (27) Целта на предлаганото действие, а именно да се въведе мониторинг, докладване и верификация на корабните емисии на CO₂ като първа стъпка от поетапен подход за намаляване на тези емисии, не може да бъде постигната в достатъчна степен чрез индивидуални действия на държавите членки поради международния характер на морския транспорт и, следователно, като се имат предвид мащабът и ефектите на действието, може по-добре да бъде постигната на равнището на ЕС. ЕС може да приема мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (28) Правилата за въвеждане на система за МДВ следва да съответстват на разпоредбите в Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни²⁴ и в Регламент (ЕО) № 45/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 18 декември 2000 г. относно защитата на лицата по отношение на обработката на лични данни от институции и органи на Общността и за свободното движение на такива данни²⁵.
- (29) Настоящият регламент следва да влезе в сила на 1 юли 2015 г., с оглед да се осигури достатъчно време на държавите членки и съответните заинтересовани

²³ ОВ L 251, 18.9.2012 г., стр. 49.

²⁴ ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

²⁵ ОВ L 8, 12.1.2001 г., стр. 1.

страни да предприемат необходимите мерки за ефективното прилагане на регламента преди да започне първият докладван период на 1 януари 2018 г.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет

В настоящия регламент са определени правилата за точно провеждане на мониторинг, докладване и верификация на емисиите на въглероден диоксид (CO₂) и на друга имаща значение за климата информация по отношение на корабите, които пристигат, намират се в или отплават от пристанища под юрисдикцията на държава членка, с оглед да се насърчи намаляването на емисиите на CO₂ от морския транспорт по икономически изгоден начин.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се отнася за корабите с тонаж над 5000 бруто тона във връзка с техните емисии, отделени при плаванията им от последното предходно пристанище до пристанище под юрисдикцията на държава членка, както и от пристанище под юрисдикцията на държава членка до следващото посетено пристанище, а също и при плаванията между пристанища под юрисдикцията на държава членка.
2. Настоящият регламент не се отнася за военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопреработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства или кораби, използвани за нестопански цели.

Член 3

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

- а) „емисии“ означава емисиите в атмосферата на CO₂ от корабите по член 2;
- б) „посетено пристанище“ означава пристанище, в което корабът спира да натовари или разтовари превозвани товари, или да качи или да бъде напуснат от пътници, с изключения на спиранията, имащи за цел единствено зареждане на гориво, попълване на запасите с прясна вода и/или смяна на екипаж;
- в) „дружество“ означава собственик на кораб по член 2 или всяко друго лице, като например управляваща организация или фрахтоващ чартърор, който е поел отговорност от корабособственика за негови експлоатационни дейности;
- г) „брутен тонаж“ (БТ) означава метричен брутен тонаж, изчислен в съответствие с регламентите за измерване на тонажа, съдържащи се в Приложение 1 към Международната конвенция за измерване на тонажа на кораби от 1969 г.;

- д) „верификатор“ означава правен субект, извършващ верификационни дейности, който е акредитиран от национален акредитационен орган в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета²⁶, както и в съответствие с настоящия регламент;
- е) „верификация“ означава дейности, извършвани от верификатор за оценка на съответствието на предадените от дружеството документи с изискванията по настоящия регламент;
- ж) „друга имаща значение за климата информация“ означава информация във връзка с консумацията на горива, изпълнената транспортна работа и енергийната ефективност на корабите, която дава възможност да се анализират тенденциите на изменение на емисиите и да се разгледат работните показатели на корабите;
- з) „емисионен фактор“ означава осредненото количество емисии, отнесено към данните за използването на даден пораждащ емисии поток на гориво/материал, като е прието, че има пълно окисляване при горенето и пълно превръщане при всички останали химични реакции;
- и) „неопределеност“ означава параметрична величина, обвързана с резултата от определянето на дадено количество, която характеризира дисперсията на стойностите, за които е разумно приемливо да бъдат приписани като стойности на това количество, като се вземе предвид влиянието и на системните, и на случайните фактори; неопределеността се изразява в проценти и описва един доверителен интервал около средната стойност, обхващащ 95 % от получените стойности, като се взема предвид всяка възможна асиметрия на разпределението на стойностите;
- й) „консервирован“ означава такъв набор от допускания, който осигурява да не се получи недооценяване на годишните емисии или надценяване на изминатите разстояния или пренесените товари;
- к) „тонове CO₂“ означава метрични тонове CO₂;
- л) „докладван период“ означава една календарна година, през която емисиите трябва да бъдат подложени на мониторинг и докладване.

ГЛАВА II

МОНИТОРИНГ И ДОКЛАДВАНЕ

РАЗДЕЛ 1

Принципи и методи за мониторинг и докладване

Член 4

Общи принципи за мониторинг и докладване

1. Дружествата трябва да провеждат съответен мониторинг и да докладват за всеки кораб количеството и вида на горивото, консумирано през съответната календарна година във всяко пристанище под юрисдикцията на държава членка

²⁶

ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30.

и при всяко плаване от или до пристанище под юрисдикцията на държава членка, в съответствие с посоченото в параграфи 2—6.

2. Мониторингът и докладването трябва да бъдат цялостни и да обхващат всички емисии от изгарянето на горива. Дружествата трябва да прилагат подходящи мерки за предотвратяване на непълноти на данните за докладвания период.
3. Мониторингът и докладването трябва да бъдат последователни и сравними за различни периоди от време. Дружествата трябва да използват едни и същи методики и масиви за въвеждане на данни, които могат да се променят ако това бъде одобрено от верификатора.
4. Дружествата трябва да намират, записват, компилират, анализират и документират данни от мониторинга, включително допускания, позовавания, емисионни фактори и данни за дейността по прозрачен начин, даващ възможност за възпроизвеждане от верификатора на определянето на емисиите.
5. Дружествата трябва да осигуряват такова определяне на емисиите, което да не е нито системно неточно, нито съзнателно неточно. Те трябва да идентифицират и да намаляват ефекта на всеки източник на неточности.
6. Дружествата трябва да осигуряват разумна степен на увереност в правилността на данните за емисиите, подлежащи на мониторинг и докладване.

Член 5

Методи за мониторинг и докладване на емисиите от морския транспорт

За целите по член 4, параграфи 1, 2 и 3, дружествата трябва да определят своите емисии и друга имаща значение за климата информация за всеки от своите кораби с тонаж над 5000 БТ в съответствие с някой от методите, посочени в приложение I.

РАЗДЕЛ 2

МОНИТОРИНГОВ ПЛАН

Член 6

Съдържание и подаване на мониторинговия план

1. В срок до 31 август 2017 г. дружествата трябва да представят на съответните верификатори мониторингов план, в който да е посочен избраният метод за мониторинг и докладване на емисиите и на другата информация, имаща значение за климата, за всеки от техните кораби с тонаж над 5000 БТ.
2. В дерогация от посоченото в параграф 1, за корабите, които попадат в обхвата на настоящия регламент за пръв път след 1 януари 2018 г., дружеството трябва да представи мониторингов план без излишно забавяне и не по-късно от два месеца след първото посещение на съответния кораб в пристанище под юрисдикцията на държава членка.
3. Мониторинговият план по параграф 1 трябва да се състои от пълна и прозрачно съставена документация за методиката за мониторинга на конкретния кораб и да съдържа поне следните елементи:
 - а) идентификацията и типа на кораба, включително името на кораба, неговият регистрационен номер в Международната морска организация

- (ММО), неговото пристанище на регистрация или пристанище на домуване, както и името на корабособственика;
- б) наименованието дружеството и данни за адрес, телефон, факс и имейл на лице за контакти;
 - в) описание на източниците на емисии на борда на кораба, като например главните двигатели, спомагателните двигатели, котлите и генераторите на инертни газове, както и на използваните видове горива;
 - г) описание на процедурите, системите и отговорностите, използвани за актуализиране на пълнотата на списъка на източниците на емисии в рамките на мониторинговата година, с оглед на осигуряване на пълнотата на мониторинга и докладването на емисиите на съответния кораб;
 - д) описание на процедурите, използвани за мониторинг на пълнотата на списъка на плаванията;
 - е) описание на процедурите за мониторинг на консумацията на гориво на кораба, включително:
 - i) избрания метод от посочените в приложение I за изчисляване на консумираното количество гориво от всеки източник на емисии, включително описание на използваната измервателна апаратура, ако случаят е такъв;
 - ii) процедурите за измерване на количеството заредено гориво и горивото, съдържащо се в резервоарите, описание на съответните измервателни уреди и на процедурите за записване, извличане, предаване и съхранение на информацията за измерванията, според случая;
 - iii) избрания метод за определяне на плътността, в случаите при които се прилага такъв метод;
 - iv) процедура, осигуряваща съответствие на общата неопределеност на измерването на горивото с изискванията по настоящия регламент, по възможност с позоваване на националното законодателство, клаузите от потребителските договори или стандартите за точност на доставчиците на гориво;
 - ж) отделните емисионни фактори, използвани за всеки вид гориво или, в случаите на използване на алтернативни горива — методиките за определяне на емисионните фактори, включително методиката за вземане на проби, методите за анализ, описание на използваните лаборатории (и на потвърдена акредитация по ISO 17025 в съответните случаи);
 - з) описание на процедурите за определяне на данните за дейността при всяко плаване, включително:
 - i) процедурите, отговорностите и източниците на данни за определяне и записване на изминатото разстояние при всяко плаване;
 - ii) процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на носения товар и броя на пътниците, според случая;

- iii) процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определяне и записване на прекараното време в морето, между пристанището на отплаване и пристанището на пристигане;
 - и) описание на метода, използван за определяне на заместващи данни за попълване на празноти в данните;
 - й) датата на последното изменение на мониторинговия план.
4. Дружествата трябва да използват стандартизирани мониторингови планове, базирани се на образци. Техническите правила за съставяне на образците за мониторингови планове по параграф 1 се определят посредством актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат от Комисията в съответствие с процедурата по член 25, параграф 2 от настоящия регламент.

Член 7

Изменения на мониторинговия план

Дружествата трябва редовно да проверяват дали мониторинговият план на съответния кораб отразява характера и функционирането на кораба и дали методиката за мониторинга може да бъде подобрена.

Съответното дружество трябва да изменя мониторинговия план при следните ситуации:

- а) при промяна на собствеността на корабите;
- б) при поява на нови емисии, дължащи се на нови източници на емисии или на използването на нови горива, които още не са включени в мониторинговия план;
- в) при промяна в разполагаемостта на данните в резултат от използване на нови видове измервателни уреди, методи за вземане на проби или методи за анализ или поради други причини, която промяна води до по-голяма точност при определянето на емисиите;
- г) ако бъде установено, че данните от прилаганата по-рано мониторингова методика са неверни;
- д) ако мониторинговият план не е в съответствие с изискванията по настоящия регламент и верификаторът е поискал от дружеството да го измени.

Дружествата следва незабавно да уведомяват верификаторите за изменения в мониторинговия план.

Всяко значително изменение на мониторинговия план трябва да бъде предмет на оценка от съответния верификатор.

РАЗДЕЛ 3

МОНИТОРИНГ НА ЕМИСИИТЕ И НА ДРУГАТА ИМАЩА ЗНАЧЕНИЕ ЗА КЛИМАТА ИНФОРМАЦИЯ

Член 8

Мониторинг на дейностите през докладвания период

От 1 януари 2018 г., дружествата трябва, на база на одобрени мониторингови планове в съответствие с член 13, параграф 1, да провеждат мониторинг на емисиите на всеки кораб на база единично плаване и на годишна база, посредством прилагане на подходящ метод измежду посочените в част Б от приложение I и посредством изчисляване на емисиите в съответствие с посоченото в част А от приложение I.

Член 9

Мониторинг на база единично плаване

Въз основа на мониторинговия план, одобрен в съответствие с член 13, параграф 1, за всеки кораб и всяко плаване, съответно завършващо до и тръгващо от пристанище под юрисдикцията на държава членка, дружествата трябва да провеждат мониторинг, в съответствие с посоченото в част А от приложение I и приложение II, на следната информация:

- а) пристанище на отплаване и пристанище на пристигане, включително с посочване на датата и часа на отплаването и пристигането;
- б) консумирано количество гориво и емисионен фактор за всяко използвано гориво — общо и разделно за консумираното гориво вътре и извън районите с контролиране на емисиите;
- в) количество отделен CO₂;
- г) изминато разстояние;
- д) време, прекарано в морето;
- е) пренесен товар;
- ж) изпълнена транспортна работа.

Член 10

Мониторинг на годишна база

Въз основа на мониторинговия план, одобрен в съответствие с член 13, параграф 1, за всеки кораб и всяка календарна година съответното дружество трябва да провежда мониторинг, в съответствие с посоченото в част А от приложение I и приложение II, на следните параметри:

- а) консумирано количество гориво и емисионен фактор за всяко използвано гориво — общо и разделно за консумираното гориво вътре и извън районите с контролиране на емисиите;
- б) общо количество отделен CO₂;
- в) агрегирани емисии на CO₂ от всички плавания между пристанища под юрисдикцията на държава членка;
- г) агрегирани емисии на CO₂ от всички плавания, започнали от пристанища под юрисдикцията на държава членка;
- д) агрегирани емисии на CO₂ от всички плавания до пристанища под юрисдикцията на държава членка;
- е) емисии на CO₂, отделени при котвени стоянки в пристанища под юрисдикцията на държава членка;

- ж) общо изминато разстояние;
- з) общо време, прекарано в морето;
- и) общо изпълнена транспортна работа;
- й) средна енергийна ефективност.

РАЗДЕЛ 4

ДОКЛАДВАНЕ

Член 11

Съдържание на доклада за емисиите

1. Започвайки от 2019 г., ежегодно — в срок до 30 април от съответната година, дружествата трябва да представят на Комисията и на властите в държавите членки, под чиито флагове плават техните кораби, доклад за емисиите, включващ данни за емисиите и друга имаща значение за климата информация за целия докладван период и за всеки кораб под тяхно разпореждане, който доклад да е верифициран като задоволителен от верификатор, в съответствие с изискванията, посочени в член 14.
2. В случай на промяна на собствеността на кораби, новото дружество трябва да осигури за всеки кораб под негово разпореждане съответствие с изискванията по настоящия регламент във връзка с целия докладван период, по време на който новото дружество е поело отговорността за съответния кораб.
3. В доклада за емисиите по параграф 1 дружествата трябва да включват следната информация:
 - а) данни, идентифициращи кораба и дружеството, включително:
 - i) името на кораба,
 - ii) регистрационния номер в ММО;
 - iii) пристанището на регистрация или пристанището на домуване,
 - iv) техническата ефективност на кораба (изразена с проектния индекс на енергийна ефективност — EEDI или с оценената индексова стойност — EIV, съгласно Резолюция МЕРС.215 (63) на ММО, в съответните случаи),
 - v) наименованието на корабособственика,
 - vi) адреса на корабособственика и неговото основно място на дейност,
 - vii) наименованието на дружеството (ако дружеството и корабособственикът са различни),
 - viii) адреса на дружеството (ако дружеството и корабособственикът са различни) и неговото основно място на дейност,
 - ix) адрес, телефон, факс и имейл на лице за контакти;
 - б) информация относно използвания метод за мониторинг и съответното ниво на неопределеност;

- в) резултатите от годишния мониторинг на параметрите в съответствие с член 10.

Член 12

Формат на доклада за емисиите

1. Докладът за емисиите по член 11 трябва да се подава с използване на автоматични системи и цялостни формати за обмен на данни, включително електронни образци.
2. Техническите правила за съставяне на формата за обмен на данни и електронните образци по параграф 1 се определят посредством актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат от Комисията в съответствие с процедурата по член 25, параграф 2 от настоящия регламент.

ГЛАВА III

ВЕРИФИКАЦИЯ И АКРЕДИТИРАНЕ

Член 13

Обхват на верификационните дейности и верификационния доклад

1. Верификаторът трябва да оцени съответствието на мониторинговия план по член 6 с изискванията, формулирани в членове 6 и 7. Ако оценката съдържа препоръки, които е необходимо да бъдат отразени в мониторинговия план, съответното дружество трябва да преработи своя мониторингов план преди началото на отчитания период.
2. Верификаторът трябва да оцени съответствието на доклада за емисиите с изискванията, формулирани в членове 8—11 и в приложения I и II.
3. По-специално, верификаторът трябва да гарантира, че данните за емисиите и останалата имаща значение за климата информация, които са включени в доклада за емисиите, са определени в съответствие с посоченото в членове 8, 9 и 10, както и в съответствие с мониторинговия план по член 6. Също така, верификаторът трябва да гарантира, че декларираните в доклада данни за емисиите и другата имаща значение за климата информация са в съответствие с данните, изчислени на база други източници съгласно посоченото в приложения I и II.
4. Ако заключението от оценката е, че доколкото е известно на верификатора, в доклада за емисиите няма съществени неистини и грешки, верификаторът издава верификационен доклад. Във верификационният доклад трябва да са разгледани всички въпроси във връзка с изпълнената от верификатора работа.
5. Ако заключението от оценката е, че в доклада за емисиите има съществени неистини, грешки, несъответствия, или че докладът не отговаря на изискванията по членове 11 и 14 и приложение I, верификаторът трябва своевременно да уведоми за това дружеството и да поиска да му бъде представен преработен доклад за емисиите. Дружеството трябва да поправи всички отбелязани несъответствия и несъгласуваности по такъв начин, че даде възможност за своевременно завършване на верификационния процес. В своя верификационен доклад верификаторът трябва да посочи дали

несъответствията са били отстранени от дружеството по време на верификацията.

Член 14

Общи задължения и принципи за верификаторите

1. Верификаторът трябва да е независим от съответното дружество или корабен оператор и да изпълнява изискваните по настоящия регламент дейности в съответствие с обществения интерес. За тази цел верификаторът, както и всяка част от същия правен субект, не трябва да е нито дружество, нито корабен оператор, нито собственик или собственост на дружество, и не трябва да има отношения със съответното дружество, които биха могли да повлияят на неговата независимост и безпристрастност.
2. При верификацията на доклада за емисиите по член 11 и при разглеждането на процедурите за мониторинг, прилагани от дружеството, верификаторът трябва да оцени надеждността, достоверността и точността на системите за мониторинг и на докладваните данни и информация за емисиите, и по-специално на:
 - а) приписването на консумирани количества гориво на плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
 - б) докладваните данни за консумираните количества гориво и съответните измервания и изчисления;
 - в) избора и използването на емисионни фактори;
 - г) изчисленията за определяне на общите емисии;
 - д) изчисленията за определяне на енергийната ефективност.
3. Верификаторът следва да разглежда докладите, подадени в съответствие с член 11, само ако наличието на надеждни и достоверни данни и информация дава възможност за определяне на емисиите с висока степен на сигурност, както и ако са изпълнени следните условия:
 - а) докладваните данни трябва да съответстват на оценки, базираци се на данни от проследяване на корабите и известни характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите;
 - б) в докладваните данни не трябва да има несъответствия, по-специално при сравняване на общото годишно количество закупено гориво от всеки кораб и агрегираните консумирани количества гориво по време на плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
 - в) събирането на данните трябва да е проведено съгласно приложимите правила;
 - г) съответната корабна документация със записани данни трябва да е пълна и последователна.

Член 15

Верификационни процедури

1. Верификаторът идентифицира потенциални рискове във връзка с процеса на мониторинг и докладване, като сравнява докладваните данни за емисиите с оценки, базиращи се на проследяване на корабите и известни характеристики, като например инсталираната мощност на двигателите. Ако бъдат установени значителни отклонения, верификаторът трябва да проведе допълнителни анализи.
2. Верификаторът идентифицира потенциални рискове във връзка с различните изчислителни стъпки, като преглежда всички източници на данни и използвани методики.
3. При разглеждането на точността на използваните методи за мониторинг той трябва да вземе предвид евентуалните методи за контрол на ефективния риск, използвани от дружеството за намаляване на степента на неопределеност.
4. Дружеството трябва да предоставя на верификатора всякаква допълнителна информация, която би му дала възможност да провежда верификационни процедури. По време на верификационния процес верификаторът трябва да провежда проверки на случайно избрани конкретни данни (spot-checks), за да определи надеждността на докладваните данни и информация.
5. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 24, с оглед допълнително да уточнява правилата за верификационните дейности по настоящия регламент, както и методите за акредитиране на верификаторите.. Тези делегирани актове трябва да се базират на принципите за верификация, посочени в член 14, както и на международно възприетите стандарти.

Член 16

Акредитиране на верификаторите

1. Верификаторът, оценяващ мониторингови планове и доклади за емисиите и издаващ документи за спазени изисквания по членове 13 и 17, трябва да бъде акредитиран за дейностите по настоящия регламент от национален акредитационен орган, по реда съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008.
2. В случаите, за които в настоящия регламент няма конкретни разпоредби за акредитирането на верификатори, се прилагат съответните разпоредби от Регламент (ЕО) № 765/2008.
3. Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с член 24, с оглед допълнително да уточнява методите за акредитиране на верификатори.

ГЛАВА IV

СПАЗВАНЕ НА ИЗИСКВАНИЯТА И ПУБЛИКУВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ

Член 17

Издаване на документ за спазени изисквания

1. Ако докладът за емисиите по член 11 отговаря на изискванията по членове 11—15, както и на изискванията в приложения I и II, верификаторът издава, въз

основа на верификационния доклад, документ за спазени изисквания по отношение на съответния кораб.

2. Документът по параграф 1 за спазени изисквания трябва да съдържа следната информация:
 - а) идентификация на кораба (име, регистрационен номер в ММО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);
 - б) наименование, адрес и основно място на дейност на корабособственика;
 - в) идентификация на верификатора;
 - г) дата на издаване на документа за спазени изисквания (с данни за съответния докладван период и срока на валидност на документа).
3. Документите за спазени изисквания се считат за валидни документи за период от 18 месеца след края на докладвания период.
4. Верификаторът трябва незабавно да информира Комисията и съответния орган на държавата, под чийто флаг плава дадения кораб, за издаването на всеки документ за спазени изисквания, както и да предаде информацията по параграф 2 посредством използване на автоматични системи и цялостни формати за обмен на данни (complete data exchange formats), включително електронни образци, въведени от Комисията в съответствие с процедурата, посочена в настоящия регламент.
5. Техническите правила за съставяне на формата за обмен на данни и електронните образци по параграф 4 се определят посредством актове за изпълнение. Тези актове за изпълнение се приемат от Комисията в съответствие с процедурата по член 25, параграф 2 от настоящия регламент.

Член 18

Задължение за наличие на борда на валиден документ за спазени изисквания

От 30 юни 2019 г. корабите, пристигащи в или заминаващи от пристанище под юрисдикцията на държава членка, трябва да имат на борда си валиден документ, удостоверяващ че са спазени изискванията за мониторинг и докладване за съответния докладван период, издаден в съответствие с член 17.

Член 19

Спазване на изискванията за мониторинг и докладване и инспекции

1. Въз основа на информацията, публикувана съгласно член 21, параграф 1, всяка държава членка трябва да осигурява спазване на изискванията за мониторинг и докладване, определени в членове 8—12, от страна на корабите, плаващи под нейния флаг.
2. Всяка държава членка трябва да осигурява, че всяка инспекция на кораб, намиращ се в пристанище под нейната юрисдикция, включва проверка дали на борда има документ по член 18 за спазени изисквания.
3. Без това да засяга посоченото в параграф 2 от настоящия член и на база на информацията, публикувана съгласно член 21, за всеки кораб, който не е изпълнил задълженията по член 21, параграф 2, букви й) и к), и който е влязъл в пристанище под юрисдикцията на държава членка, съответната държава

членка трябва да провери дали на борда има документ по член 18 за спазени изисквания.

Член 20

Санкции, обмен на информация и заповед за експулсиране

1. Държавите членки трябва да въведат система от санкции за неспазване на изискванията за мониторинг и докладване, формулирани в членове 8—12, и трябва да вземат всички необходими мерки за осигуряване на прилагането на тези санкции. Така определените санкции трябва да бъдат не по-малко строги в сравнение със санкциите, предвидени по националното законодателство в областта на емисиите на парникови газове по отношение на неспазването на задължения за докладване от операторите, и трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки трябва да нотифицират тези разпоредби до Комисията в срок до 1 юли 2017 г., както и да нотифицират незабавно до Комисията всякакви последващи изменения, засягащи тези разпоредби.
2. Държавите членки трябва да въведат ефективен обмен на информация и ефективно сътрудничество между своите национални органи, осигуряващи спазването на изискванията за мониторинг и докладване и, в случаите при които това е приложимо — между своите органи, на които е възложено прилагането на процедурите за санкциониране. Националните процедури за санкциониране, започнати от която и да е държава членка, трябва да бъдат нотифицирани до Комисията, до Европейската агенция за морска безопасност (EMSA), до другите държави членки и до държавата, под чийто флаг плава съответният кораб.
3. За корабите, които не са изпълнили изискванията за мониторинг и докладване по отношение на повече от един докладван период, националният орган на държавата, в която се намира пристанището, може да издаде заповед за експулсиране, която трябва да бъде нотифицирана до Комисията, EMSA, другите държави членки и държавата, под чийто флаг плава съответният кораб. В резултат от издаването на такава заповед за експулсиране всяка държава членка трябва да отказва достъп на този кораб до всяко от нейните пристанища, докато съответното дружество изпълни своите задължения за мониторинг и докладване в съответствие с посоченото в членове 8—12, което трябва да е потвърдено чрез нотифициране на валиден документ за спазени изисквания до националния орган, който е издал заповедта за експулсиране.

Член 21

Публикуване на информация

1. Ежегодно в срок до 30 юни Комисията ще осигурява публичен достъп до данните за емисиите, докладвани в съответствие с член 11, както и до информацията за спазването от страна на дружествата на изискванията за мониторинг и докладване, определени в членове 11—17.
2. Публикуваните данни по параграф 1 трябва да съдържат следната информация:
 - а) идентификация на кораба (име, регистрационен номер в ММО и пристанище на регистрация или пристанище на домуване);
 - б) идентификация на корабособственика (наименование и адрес на корабособственика и неговото основно място на дейност);

- в) техническата ефективност на кораба (EEDI или EIV в съответните случаи)
 - г) годишните емисии на CO₂;
 - д) общото годишно консумирано количество гориво за плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
 - е) средногодишната консумация на гориво и средногодишните емисии на парникови газове за единица изминато разстояние при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
 - ж) средногодишната консумация на гориво и средногодишните емисии на парникови газове за единица изминато разстояние и пренесен товар при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
 - з) общото годишно време, прекарано в морето при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент;
 - и) използваната методика за мониторинг;
 - й) датата на издаване и датата на изтичане на валидността на документа за спазени изисквания;
 - к) идентификация на верификатора, одобрил доклада за емисиите.
3. Комисията трябва да публикува годишен доклад за емисиите и другата имаща значение за климата информация в областта на морския транспорт.
4. EMSA трябва да съдейства на Комисията в работите по изпълнение на посоченото в членове 11, 12, 17 и 21 от настоящия регламент, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета²⁷.

ГЛАВА V

МЕЖДУНАРОДНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

Член 22

Международно сътрудничество

1. Комисията трябва да информира ММО и другите съответни международни организации на регулярна база относно прилагането на настоящия регламент, с оглед да улесни разработването на международни правила в рамките на ММО за мониторинг, докладване и верификация на емисиите на парникови газове от морския транспорт.
2. Комисията трябва да поддържа технически обмен с трети държави във връзка с прилагането на настоящия регламент, по-специално по въпроси свързани с допълнителното разработване на методи за мониторинг, организацията на докладването и верификацията на докладите за емисиите.
3. Когато бъде постигнато международно споразумение за глобални мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от морския транспорт, Комисията трябва да преразгледа настоящия регламент и, ако това е уместно, да предложи съответни изменения в него.

²⁷ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1.

ГЛАВА VI

ДЕЛЕГИРАНИ И ИЗПЪЛНИТЕЛНИ ПРАВОМОЩИЯ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 23

Делегиране на правомощия

На Комисията се предоставя правомощие да приема делегирани актове, с които да допълва и изменя разпоредбите в приложения I и II, така че да се вземат предвид актуалните научни данни, както и съответните данни на борда на корабите и съответните международни правила и международно приети стандарти, а също и с оглед да се установяват най-точните и ефективни методи за мониторинг на емисиите и за подобряване на качеството на изискваната информация във връзка с мониторинга и докладването на емисиите; това правомощие се предоставя на Комисията при условията, посочени в член 24, и доколкото се отнася за несъществени елементи на настоящия регламент.

Член 24

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в членове 15, 16 и 23, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 1 юли 2015 г.
2. Делегирането на правомощие, посочено в член 23, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощие. То влиза в сила в деня след публикуването на решението в Официален вестник на Европейския съюз или на по-късна, посочена в решението дата. Решението не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
3. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията го нотифицира едновременно до Европейския парламент и до Съвета.
4. Делегиран акт, който е приет съгласно член 23, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на акта до Европейския парламент и Съвета, или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок може да бъде удължен с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 25

Актове за изпълнение

1. Комисията се подпомага от Комитета, създаден съгласно член 8 от Директива 93/389/ЕО (наричан по-долу „Комитетът“). Този Комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 26

Изменения на Регламент (ЕС) № 525/2013

Регламент (ЕС) № 525/2013 се изменя, както следва:

1. В член 1 от Регламент (ЕО) № 525/2013²⁸ се добавя следната буква з):
„з) мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове от морските кораби съгласно членове 9 и 10 от Регламент (ЕС) № XXXX/XXXX.“
2. Добавя се следният „член 21а“:

Член 21а

Докладване на емисиите от морския транспорт

- (1) „Държавите членки трябва да докладват на Комисията до 15 януари от всяка година („година X“) данните за емисиите на CO₂ от морския транспорт през годината X-2, в съответствие с посоченото в членове 9 и 10 от Регламент (ЕС) № XXXX/XXXX.
 - (2) Комисията се оправомощава да приема делегирани актове в съответствие с [член 25 от настоящия регламент], с които да уточнява изискванията за мониторинга и докладването на емисиите на CO₂ от морския транспорт съгласно членове 9 и 10 от Регламент (ЕС) № XXXX/XXXX, отчитайки, в случаите когато те са приложими, съответните решения приети от организациите по РКОНИК и Протокола от Киото, или по произтичащите от тях или последващите ги споразумения, както и съответните решения, приети в контекста на Международната морска организация.
 - (3) Комисията приема актове за изпълнение, в които определя структурата, формата и процеса за подаване от държавите членки на данни за емисиите на CO₂ от морския транспорт съгласно членове 9 и 10 от Регламент (ЕС) № XXXX/XXXX. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в [член 26, параграф 2].“
3. В член 25, параграфи 2, 3 и 5 се добавя следното позоваване:
„21а“.

Член 27

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на 1 юли 2015 година.

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

²⁸ ОВ L 165, 18.6.2013 г., стр. 13—40

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Методи за мониторинг и докладване на емисиите на парникови газове и на друга имаща значение за климата информация

A. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОНСУМИРАНОТО КОЛИЧЕСТВО ГОРИВО (член 9)

За целите на изчисляването на емисиите дружествата следва да се придържат към следната формула:

консумирано количество гориво $\times$ емисионен фактор

Консумираното количество гориво включва горивото, консумирано от основните двигатели, спомагателните двигатели, котлите и генераторите на инертен газ.

Консумираното количество гориво на котвена стоянка в пристанищата се изчислява отделно.

По принцип следва да се използват възприети стойности (default values) за емисионните фактори на горивата, освен ако дружеството реши да използва данни за качествените характеристики на горивата, посочени в разписките за доставено бункеровано гориво (Bunker Fuel Delivery Notes), които се използват за доказване на съответствие с действащите нормативи за емисиите на серни оксиди.

Възприетите емисионни фактори трябва да се базират на най-последните публикувани стойности от Междуправителствения комитет по изменение на климата (IPCC). Те могат да се получат от данните в приложение VI към Регламент (ЕС) № 601/2012 на Комисията относно мониторинга и докладването на емисиите на парникови газове съгласно Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета²⁹.

Съответни емисионни фактори трябва да се използват и за биогоривата и алтернативните нефосилни горива.

B. МЕТОДИ ЗА ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЕМИСИИТЕ

В мониторинговия план съответното дружество трябва да посочи коя методика за мониторинг се използва за изчисляване на консумираното количество гориво за всеки тип кораб под негово разпореждане и да осигури последователно прилагане на съответната методика, след като тя вече е избрана.

При избора на методика за мониторинг трябва да се търси баланс между ползите от постигането на по-голяма точност и съответните допълнителни разходи.

Необходимо е да се използва реалното количество консумирано гориво при всяко плаване, което трябва да се определи по един от следните методи:

- a) Въз основа на разписките за доставено гориво (BDN) и периодични проверки на запасите в резервоарите;
 - б) Въз основа на мониторинг на резервоарите за корабно гориво на борда;
 - в) Чрез разходомери за съответните горивни процеси;
 - г) Чрез преки измервания на емисиите.
1. Метод А: На база разписките за доставено корабно гориво (BDN) и периодични проверки на запасите в резервоарите

²⁹ ОВ L 181, 12.7.2012 г., стр. 30-104.

Този метод се базира на количеството и вида на горивото, посочени в разписките за доставено гориво (BDN), в съчетание с периодични проверки на запасите от гориво в резервоарите въз основа на данни за запълването на резервоарите. Горивото в началото на периода плюс доставките минус горивото в края на периода и разтоварените от резервоарите количества гориво между началото и края на периода дават като резултат колко е консумираното количество гориво през съответния период.

Периодът включва времето между две посещения в пристанища или времето, прекарано в дадено пристанище. В данните за консумираното количество гориво през периода трябва да са посочени видът на горивото и съдържанието на сяра.

Този подход не трябва да се използва ако на борда липсват разписки за доставеното гориво (BDN), особено в случаите когато товарът се използва като гориво, например при използване на вторично изпаряващи се количества втечнен природен газ (LNG).

Наличието на разписки за доставеното гориво (BDN) е задължително по регламентите към Приложение VI към Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL) и съответните записи трябва да се съхраняват на борда в продължение на 3 години след доставката на бункерованото гориво и да се предоставят при поискване. Периодичните проверки на запасите от гориво в резервоарите се базират на показания на уреди, измерващи количеството гориво в резервоарите. За целта се използват таблици за всеки отделен резервоар, в които се нанасят показанията за количеството гориво в момента на проверката. Необходимо е в мониторинговия план по член 6 да бъде отбелязана неопределеността във връзка с използваните разписки за доставено гориво (BDN). Отчитането на показанията за количеството гориво в резервоарите трябва да се извършва с подходящи методи, като например използване на автоматични системи, измерване със сонди и нивомерни ролетки с потопяема лента. Методът за измерване на дълбочината със сонда и съответната неопределеност трябва да бъдат изяснени в мониторинговия план по член 6.

Ако количеството на зареденото гориво или количеството на горивото, което остава в резервоарите, се определя в обемни единици, изразени като литри, дружеството трябва да преизчисли това количество от обем в маса, като използва действителната стойност на плътността. За определяне на действителната стойност на плътността дружеството трябва да използва един от следните методи:

- а) измерване с бордови измервателни системи;
- б) като използва в качеството на действителна плътност стойността, измерена от доставчика на горивото при зареждането и отбелязана във фактурата или разписката за доставено гориво.

Действителната стойност на плътността трябва да бъде изразена в kg/литър и да се определя при температурата по време на съответното измерване. В случаите, при които липсват данни за действителната стойност на плътността, при одобрение от страна на верификатора може да се използва стандартна стойност за съответния вид гориво.

2. Метод Б: Мониторинг на резервоарите за корабно гориво на борда

Този метод се базира на показания на уредите, измерващи количеството гориво във всички резервоари за корабно гориво на борда. Отчитането на показанията за количеството гориво трябва да се провежда ежедневно когато корабът е в морето и всеки път, когато корабът се зарежда с бункеровано гориво или разтоварва бункеровано гориво.

Сборът от измененията на количеството гориво в резервоарите между всеки две отчитания представлява количеството консумирано гориво през съответния период.

Периодът представлява времето между две посещения в пристанища или времето, прекарано в дадено пристанище. В данните за консумираното количество гориво през периода трябва да са посочени видът на горивото и съдържанието на сяра.

Отчитането на показанията за количеството гориво в резервоарите трябва да се извършва с подходящи методи, като например използване на автоматични системи, измерване със сонди и нивомерни ролетки с потопяема лента (dip tapes). Методът за измерване на дълбочината със сонда и съответната неопределеност трябва да бъдат изяснени в мониторинговия план по член 6.

Ако количеството на зареденото гориво или количеството на горивото, което остава в резервоарите, се определя в обемни единици, изразени като литри, дружеството трябва да преизчисли това количество от обем в маса, като използва действителните стойности на плътността. За определяне на действителната стойност на плътността дружеството трябва да използва един от следните методи:

- а) измерване с бордови измервателни системи;
- б) като използва в качеството на действителна плътност стойността, измерена от доставчика на горивото при зареждането и отбелязана във фактурата или разписката за доставено гориво.

Действителната стойност на плътността трябва да бъде изразена в kg/литър и да се определя при температурата по време на съответното измерване. В случаите, при които липсват данни за действителната стойност на плътността, при одобрение от страна на верификатора може да се използва стандартна стойност за съответния вид гориво.

3. Метод В: Чрез разходомери за съответните горивни процеси

Този метод се базира на измерване на дебитите на горивото на борда. За да се определи консумираното количество гориво за даден период се комбинират данните от всички разходомери, имащи отношение към съответните източници на емисии.

Периодът представлява времето между две влизания в пристанища или времето, прекарано в дадено пристанище. За използваното гориво през периода трябва да се провежда мониторинг на вида на горивото и съдържанието на сяра.

Използваните методи за калибриране и съответната неопределеност на разходомерите трябва да бъдат изяснени в мониторинговия план по член 6.

Ако консумираното количество гориво се определя в обемни единици, изразени като литри, дружеството трябва да преизчисли това количество от

обем в маса, като използва действителните стойности на плътността. За определяне на действителната стойност на плътността дружеството трябва да използва един от следните методи:

- а) измерване с бордови измервателни системи;
- б) като използва в качеството на действителна плътност стойността, измерена от доставчика на горивото при зареждането и отбелязана във фактурата или разписката за доставено гориво.

Действителната стойност на плътността трябва да бъде изразена в kg/литър и да се определя при температурата по време на съответното измерване. В случаите, при които липсват данни за действителната стойност на плътността, при одобрение от страна на верификатора може да се използва стандартна стойност за съответния вид гориво.

4. Метод Г: Преки измервания на емисиите

Преките измервания на емисиите могат да се използват за определяне на емисиите при плаванията, попадащи в обхвата на настоящия регламент, както и при престойте в пристанища под юрисдикцията на държава членка. Емисиите на CO₂ включват отделения CO₂ от основните двигатели, спомагателните двигатели, котлите и генераторите на инертен газ. За корабите, при които докладването се базира на този метод, трябва да се изчисли консумираното количество гориво въз основа на измерените емисии на CO₂ и емисионния фактор на съответните горива.

Този метод се базира на определяне на дебита на CO₂ в комините (димоходите) чрез умножаване на съдържанието на CO₂ в димните газове по дебита на димните газове.

Използваните методи за калибриране и съответната неопределеност на измервателните уреди трябва да бъдат изяснени в мониторинговия план по член 6.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Мониторинг на друга имаща значение за климата информация

А. Мониторинг на база единично плаване (член 9)

За целите на мониторинга на друга имаща значение за климата информация на база единично плаване (член 9) дружествата трябва да спазват следните правила:

Датата и часът на отплаване и пристигане трябва да се отчитат по средно гринуичко време (GMT). Прекараното в морето време трябва да се изчислява на база на данни за отплаването от дадено пристанище и пристигането в следващото пристанище, без да се включва времето, използвано за закотвяне.

Изминатото разстояние може да бъде разстоянието по най-прекия път между пристанището на отплаване и пристанището на пристигане, или реалното изминато разстояние. В случай че се използва разстоянието по най-прекия път между пристанището на отплаване и пристанището на пристигане, то трябва да се коригира с консервативен корекционен коефициент, така че да се гарантира че изминатото разстояние няма да бъде значително недооценено. В мониторинговия план по член 6 трябва да бъде изяснено кой метод за определяне на разстоянието се използва, и, ако е необходимо, да се уточни използваният корекционен коефициент. Изминатото разстояние трябва да бъде изразено в морски мили.

При пътническите кораби товарът (cargo carried) трябва да бъде изразен чрез броя на пътниците. За всички категории кораби количеството на товара (amount of cargo carried) трябва да бъде изразено в метрични тонове и кубични метри товар.

Транспортната работа (transport work) се определя чрез умножаване на изминатото разстояние по количеството на товара.

Б. Мониторинг на годишна база (член 10)

За целите на мониторинга на друга имаща значение за климата информация на годишна база (член 10) дружествата трябва да спазват следните правила:

Подлежащите на мониторинг стойности съгласно посоченото в член 10 трябва да бъдат определяни чрез агрегиране на данните за единичните плавания.

Мониторингът на средната енергийна ефективност трябва да се провежда с използване на поне четири показателя — консумираното количество гориво за единица изминато разстояние, консумираното количество гориво за единица транспортна работа, емисиите на CO₂ за единица изминато разстояние и емисиите на CO₂ за единица транспортна работа, които се изчисляват както следва:

Консумираното количество гориво за единица изминато разстояние = общото количество консумирано гориво / общото изминато разстояние

Консумираното количество гориво за единица транспортна работа = общото количество консумирано гориво / общата транспортна работа

Емисиите на CO₂ за единица изминато разстояние = общите емисии на CO₂ / общото изминато разстояние

Емисиите на CO₂ за единица транспортна работа = общите емисии на CO₂ / общата транспортна работа

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 1.1. Наименование на предложението/инициативата
- 1.2. Съответни области на политиката в структурата на УД/БД
- 1.3. Естество на предложението/инициативата
- 1.4. Цели
- 1.5. Мотиви за предложението/инициативата
- 1.6. Срок на действие и финансово отражение
- 1.7. Предвидени методи на управление

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

- 2.1. Правила за наблюдение и докладване
- 2.2. Система за управление и контрол
- 2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

- 3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове
- 3.2. Очаквано отражение върху разходите
 - 3.2.1. *Обобщение на очакваното отражение върху разходите*
 - 3.2.2. *Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи*
 - 3.2.3. *Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи*
 - 3.2.4. *Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка*
 - 3.2.5. *Участие на трети страни във финансирането*
- 3.3. Очаквано отражение върху приходите

ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Регламент на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и верификацията на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт.

1.2. Съответни области на политиката в структурата на УД/БД³⁰

Област на политика 34 = „Действия по климата“

1.3. Естество на предложението/инициативата

☒ Предложението/инициативата е във връзка с ново действие

☐ Предложението/инициативата е във връзка с ново действие след пилотен проект/подготвително действие³¹

☐ Предложението/инициативата е във връзка с продължаване на съществуваща дейност

☐ Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към ново действие**

1.4. Цели

1.4.1. Многогодишни стратегически цели на Комисията, за чието изпълнение е предназначено предложението/инициативата

Да се намалят емисиите на парникови газове поне с 20 % в сравнение с равнищата от 1990 г. или с 30 % при наличието на подходящите условия; да се увеличи делът на възобновяемите енергийни източници в крайното енергопотребление до 20 %; и да се подобри енергийната ефективност с 20 %

1.4.2. Конкретни цели и съответни дейности във връзка с УД/БД

Конкретна цел № 1

Чрез действия във връзка с изменението на климата да се допринесе за дългосрочната цел за стабилизиране на съдържанието на парникови газове в атмосферата до равнища, при които не би настъпила опасна антропогенна намеса в климатичната система.

Съответни дейности във връзка с УД/БД

УД код 34 02: Действия във връзка с изменението на климата на европейско и международно равнище

Конкретна цел № 2

Да се провеждат амбициозни политики във връзка с изменението на климата, чрез които да се допринесе за дългосрочната цел за стабилизиране на съдържанието на парникови газове в атмосферата до равнища, при които не би настъпила опасна антропогенна намеса в климатичната система.

³⁰

УД: управление по дейности — БД: бюджетиране по дейности

³¹

Съгласно член 49, параграф 6, буква а) или б) от Финансовия регламент.

Съответни дейности във връзка с УД/БД

УД код 34 02: Действия във връзка с изменението на климата на европейско и международно равнище

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите / целевите групи.

Въвеждането на система за мониторинг, докладване и верификация на корабните емисии на парникови газове ще осигури данни за тези емисии, които понастоящем само се оценяват поради отсъствието на изисквания за докладване. Може да се очаква, че мониторингът и докладването на тези емисии, както и на показатели за консумацията на гориво и ефективността на корабите ще подобри осведомеността в сектора на морския транспорт относно съответните разходи и потенциалите за подобрения.

Съгласно Оценката на въздействието се очаква намаленията на емисиите и икономии на гориво да бъдат до 2 % в сравнение с обичайната практика. Това съответства на нетна икономия на разходи в размер до 1,2 милиарда евро в сектора през 2030 г. в резултат от намаление на разходите за гориво.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

Брой и процентен дял на корабите, които извършват мониторинг и докладване на своите емисии съгласно изискванията на регламента в съпоставка с броя на корабите, посещаващи пристанищата в ЕС

Годишни емисии на CO₂ в рамките на ЕС, определени чрез измерване на борда на корабите или на база консумираните количества гориво

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Нужди, които трябва да бъдат задоволени в краткосрочен или дългосрочен план

Понастоящем не е известно точното количество на емисиите на CO₂ и на други парникови газове от свързания с ЕС морски транспорт, което се дължи на липсата на мониторинг и докладване на тези емисии. Оценката на въздействието и консултацията със заинтересовани страни показаха, че наличието на солидна система за мониторинг, докладване и верификация (МДВ) на емисиите на парникови газове от морския транспорт представлява необходимо условие за реализирането на пазарна мярка или стандарт за ефективност, независимо дали те ще бъдат приложени на равнището на ЕС или глобално.

Чрез въвеждането на МДВ като първа стъпка може да бъде осигурено повече време за обсъждане и вземане на решения относно целите за намаление на емисиите, пазарните мерки и стандартите за ефективност, чрез които да се постигнат такива намаления при минимални разходи. Това особено има значение за дискусиите на глобално равнище, в рамките на Международната морска организация. Също така, една солидна система за МДВ би допринесла за отстраняване на съществуващите препятствия на пазара, по-специално във връзка с липсата на информация за ефективността на корабите.

Допълнителни разяснения по въпроса са дадени в обяснителния меморандум на предложението.

1.5.2. Добавена стойност от намесата на ЕС

Тъй като общите ангажименти във връзка с изменението на климата са поети на равнището на ЕС, включително формулираната в Бялата книга за транспорта цел за намаление до 2050 г. на емисиите от морския транспорт, най-ефективно би било съответните правила за МДВ също да бъдат разработени на европейско равнище. Също така, тази нормативна уредба ще осигури ефективност чрез прилагането на хармонизирана система за МДВ по отношение на морските пътувания между пристанища в различни държави членки, на които се дължат около 90 % от влизанията на кораби в пристанищата на държавите членки на ЕС. И освен това, предприемането на действие на равнището на ЕС би предотвратило евентуално изкривяване на конкурентната среда във вътрешноевропейския пазар, тъй като то би осигурило еднакви екологични ограничения за корабите, посещаващи пристанищата в ЕС.

1.5.3. Поуки от подобен опит в миналото

Мерките за намаляване на емисиите на парникови газове в други сектори, по-специално Европейската схема за търговия с емисии (СТЕ на ЕС), която е най-голямата в света подобна система за лимитиране и търговия с емисии, показва необходимостта от солидни правила за мониторинг, докладване и верификация на емисиите. Целта е да се осигури общо разбиране на понятието за един тон емисия на CO₂ от дадена инсталация или даден оператор.

1.5.4. Съгласуваност и евентуална синергия с други съответни инструменти

При все, че предложението за правила за МДВ в сектора на морския транспорт изцяло е съобразено със специфичните особености на този вид транспорт, основният подход за мониторинг и докладване е подобен на подхода за МДВ, използван в рамките на Европейската схема за търговия с емисии.

Това би следвало да даде възможност за сравняване на усилията за намаляване на емисиите в различните сектори и видове транспорт.

1.6. Срок на действие и финансово отражение

☐ Предложение/инициатива с **ограничена продължителност**

– ☐ Предложение/инициатива в сила от [ДД/ММ]ГГГГ до [ДД/ММ]ГГГГ

– ☐ Финансово отражение от ГГГГ до ГГГГ

X Предложение/инициатива с **неограничен срок на действие**

– Изпълнение с въвеждащ период от 2016 до 2017 г.,

– последвано от цялостни от 2018 г.

1.7. Предвидени методи на управление³²

X Пряко централизирано управление от Комисията

☐ Непряко централизирано управление чрез делегиране на задачи по изпълнението на:

– ☐ изпълнителни агенции

– ☐ органи, създадени от Общностите³³

– ☐ национални органи от публичния сектор/органи със задължение за обществена услуга

– ☐ лица, натоварени с изпълнението на специфични дейности по силата на дял V от Договора за Европейския съюз и посочени в съответния основен акт по смисъла на член 49 от Финансовия регламент

☐ **Споделено управление с държавите членки**

☐ **Децентрализирано управление с трети държави**

☐ **Съвместно управление с международни организации (да се уточни)**

Ако е посочен повече от един метод на управление, пояснете в частта „Забележки“.

Забележки

Имащите отражение върху бюджета мерки, които са необходими за прилагането на предложената система за МДВ, са свързани изключително с разработването на инструменти от областта на информационните технологии, и по-специално с разширение на съществуващи инструменти, експлоатирани от Европейската агенция за морска безопасност (ESMA), включително и във връзка с административните разходи. Бюджетът за този еднократен проект ще бъде осигурен от Комисията, по бюджетен ред 34 02 01 на ГД „Действия по климата“.

Участието на EMSA зависи от това дали съответната съпътстваща задача на агенцията ще бъде задействана и одобрена от Управителния съвет на EMSA.

Поради неговата висока степен на автоматизация, очаква се че работата с инструмента ще може на по-късен етап да бъде поета от съществуващия персонал на EMSA.

³² Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ Посочени в член 185 от Финансовия регламент.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за наблюдение и докладване

Комисията ще провежда редовни срещи с консултантите, разработващи необходимия инструмент от областта на информационните технологии (по-специално разширение на съществуващата система THETIS, поддържана от EMSA), с цел да наблюдава напредъка на работите.

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установени рискове

Не съществуват бюджетни рискове във връзка с предложението, за които би било необходимо да се вземат мерки, надхвърлящи обичайната рамка за бюджетен контрол на ЕС.

2.2.2. Предвидени методи на контрол

Специфични методи за контрол не са необходими, където е нужно ще се използват стандартни механизми.

2.2.3. Разходи за контрола и ползи от него и вероятен процент на нарушенията

Не се очаква предвидените стандартни механизми да доведат до допълнителни разходи. При използването на стандартни механизми за контрол не се очаква да има неизпълнение.

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита.

Специфични мерки не са необходими. Ще се прилага нормалната рамка по отношение на договорите и доставките.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи бюджетни редове

По реда на функциите и бюджетните редове от многогодишната финансова рамка

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Участие			
	Разходи [Наименование..... .]	МБК./ЕДК (³⁴)	на държави от ЕАСТ ³⁵	от държави кандидатки ³⁶	от трети държави	по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия

³⁴ МБК = многогодишни бюджетни кредити/ЕБК = едногодишни бюджетни кредити.

³⁵ ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия.

³⁶ Държави кандидатки и, ако е приложимо, държави потенциални кандидатки от Западните Балкани.

						регламент
2	34 02 01 [Намаление на емисиите на парникови газове в ЕС]	МБК	НЕ	НЕ	НЕ	НЕ

- Поискани нови бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид разход	Участие			
	Разходи [Функция]]	МБК./ЕДК	от държави от ЕАСТ	от държави кандидатки	от трети държави	по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент
	[XX.YY.YY.YY]		ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ	ДА/НЕ

3.2. Очаквано отражение върху разходите

[Тази част трябва да бъде попълнена в таблицата за бюджетни данни от административно естество (втори документ в приложението към настоящата финансова обосновка), който да бъде качен в CISNET за провеждането на консултации между различните отдели]

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка:	2	Опазване и управление на природните ресурси
--	---	---

ГД: Действия по климата			2016	2017	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
• Бюджетни кредити за оперативни разходи										
34 02 01	Поети задължения	(1)	0,500							0,500
	Плащания	(2)	0,200	0,300						0,500
Номер на бюджетния ред	Поети задължения	(1a)								
	Плащания	(2a)								
Бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми ³⁷										

³⁷ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непреки изследвания, преки изследвания.

Номер на бюджетния ред		(3)								
Общо бюджетни кредити За ГД „Действия по климата“	Поети задължения	=1+1a +3	0,500							0,500
	Плащания	=2+2a +3	0,200	0,300						0,500

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)	0,500							0,500
	Плащания	(5)	0,200	0,300						0,500
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
Общо бюджетни кредити по ФУНКЦИЯ 2 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=4+ 6	0,500							0,500
	Плащания	=5+ 6	0,200	0,300						0,500

Ако предложението/инициативата има отражение върху повече от една функция:

• ОБЩО бюджетни кредити за оперативни разходи	Поети задължения	(4)								
	Плащания	(5)								
• ОБЩО бюджетни кредити за административни разходи, финансирани от пакета за определени програми		(6)								
Общо бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—4 от многогодишната финансова рамка (референтна сума)	Поети задължения	=4+ 6								
	Плащания	=5+ 6								

Функция от многогодишната финансова рамка	5	„Административни разходи“
--	----------	---------------------------

в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
ГД: <.....>									
• Човешки ресурси									
• Други административни разходи									
ОБЩО за ГД <....>	Бюджетни кредити								

Общо бюджетни кредити За ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка	(Общо задължения = поети плащания)								
---	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

		2016	2017	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			ОБЩО
Общо бюджетни кредити по ФУНКЦИИ 1—5 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	0,500							
	Плащания	0,200	0,300						

3.2.2. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за оперативни разходи

- ☐ Предложението/инициативата не води до използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- ☐ Предложението/инициативата води до използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите ↓			Година N		Година N+1		Година N+2		Година N+3		Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)						ОБЩО	
	РЕЗУЛТАТИ																	
	Тип ³⁸	Среден разход	Брой	Разход	Брой	Разход	Брой	Разход	Брой	Разход	Брой	Разход	Брой	Разход	Брой	Разход	Общ брой	Общо разходи
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1 ³⁹																		
Резултат																		
Резултат																		
Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 1																		
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2...																		
Резултат																		
Междинен сбор за конкретна цел № 2																		
ОБЩО РАЗХОДИ																		

³⁸ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр. брой финансирани обмени на учащи, брой км построени пътища и т.н.).

³⁹ Съгласно описанието в част 1.4.2. „Конкретна(и) цел(и)...“.

3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.3.1. Обобщение

- ☒ Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити от административен характер
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

	Година N ⁴⁰	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)	ОБЩО
--	---------------------------	---------------	---------------	---------------	---	------

ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други административни разходи								
Междинен сбор по ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								

Извън ФУНКЦИЯ 5⁴¹ от многогодишната финансова рамка								
Човешки ресурси								
Други разходи с административен характер								
Междинен сбор извън ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка								

ОБЩО								
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Необходимите бюджетни кредити за административни разходи ще бъдат покрити чрез бюджетните кредити на ГД, които вече са предвидени за управлението на дейността и/или които са преразпределени в рамките на ГД, при

⁴⁰ Година N е годината, през която започва да се осъществява предложението/инициативата.
⁴¹ Техническа и/или административна помощ и разходи в подкрепа на изпълнението на програми и/или дейности на ЕС (предишни редове „ВА“), непреки изследвания, преки изследвания.

необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

3.2.3.2. Очаквани нужди от човешки ресурси

- ☒ Предложението/инициативата не води до използване на човешки ресурси
- ☐ Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Оценката се посочва в еквиваленти на пълно работно време

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и временно наети лица)							
XX 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията)							
XX 01 01 02 (Делегации)							
XX 01 05 01 (непреки изследвания)							
10 01 05 01 (преки изследвания)							
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време ЕПРВ) ⁴²							
XX 01 02 01 (ДНП, ПНА, КНЕ от общия финансов пакет)							
XX 01 02 02 (ДНП, КНЕ, МЕД, МП и ПНА в делегациите)							
XX 01 04 уу ⁴³	в централата						
	в делегациите						
XX 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Непреки изследвания)							
10 01 05 02 (ДНП, КНЕ, ПНА — Препри изследвания)							
Други бюджетни редове (да се посочат)							
ОБЩО							

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

Описание на задачите за изпълнение:

Длъжностни лица и	
-------------------	--

⁴² ДНП = договорно нает персонал; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт. ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегациите (младши експерти в делегациите).

⁴³ УД: управление по дейности — БД: бюджетиране по дейности

временно наети лица	
Разходи за външен персонал	

3.2.4. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- ☒ Предложението/инициативата е съвместимо(а) с настоящата многогодишна финансова рамка.
- ☐ Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво препрограмиране е необходимо, като посочите съответните бюджетни редове и суми.

[...]

- ☐ Предложението/инициативата налага да се използва Инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка.⁴⁴

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

[...]

3.2.5. Участие на трети страни във финансирането

- ☒ Предложението/инициативата не предвижда съфинансиране от трети страни
- Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните прогнози:

Бюджетни кредити в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

	Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)			Общо
Да се посочи съфинансиращият орган								
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити								

⁴⁴

Вж. точки 19 и 24 от Междунституционалното споразумение.

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- ☒ Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- ☐ Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - ☐ върху собствените ресурси
 - ☐ върху разните приходи

в млн. евро (до третия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата финансова година	Отражение на предложението/инициативата ⁴⁵						
		Година N	Година N+1	Година N+2	Година N+3	Да се добавят толкова години, колкото е необходимо, за да се обхване продължителността на отражението (вж. точка 1.6)		
Член								

За разните целеви приходи да се посочат съответните разходни бюджетни редове.

[...]

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

[...]

⁴⁵

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.