



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 4.2.2019 г.
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел подходящо съобразяване с
глобалната система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите**

(текст от значение за ЕИП)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Изменението на климата представлява огромно предизвикателство, което налага неотложни действия. Ето защо целта на Парижкото споразумение е да се ограничи увеличаването на температурата до под 2 °C в световен мащаб в сравнение с преиндустриалните нива и да се положат усилия за ограничаване на увеличаването на температурата до 1,5 °C посредством сериозно намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) от всички държави.

Поради значителното потребление на изкопаеми горива корабоплавателната дейност в световен мащаб води до отделянето на съществени емисии на ПГ и допринася за изменението на климата. Емисиите на ПГ от международния морски транспорт се оценяват на около 2—3 процента от общите емисии на ПГ в световен мащаб. Това е повече от емисиите на която и да било държава от ЕС. Ако на корабоплавателния сектор се погледне като на държава, той би бил шести по емисии в света. Също толкова съществено е въздействието на сектора на равнище ЕС: през 2015 г. 13 % от общите емисии на парникови газове в ЕС са от транспортния сектор¹. Въпреки това морският транспорт е единственият сектор, който не е изрично включен в някоя от целите на ЕС за намаляване на емисиите или за прилагане на специфични мерки за смекчаване на последиците от изменението на климата.

В бъдеще търговските обеми, пренасяни по море, вероятно ще се увеличават, което ще доведе до значително нарастване на свързаните емисии на ПГ, ако не се приложат бързо мерки за смекчаване. Според едно проучване² на Международната морска организация (ИМО), в зависимост от бъдещото развитие на икономиката и енергетиката, емисиите от корабоплаването в световен мащаб може да се увеличат между 50 % и 250 % до 2050 г. На равнище ЕС емисиите на CO₂ от морския транспорт са нараснали с 48 % между 1990 г. и 2008 г. и се очаква да нараснат до 2050 г. с 86 % над нивата от 1990 г., въпреки че през 2011 г. ИМО въведе за новите кораби стандарти за минимална ефективност на корабите³. Ако не се направи нищо за справянето с тези емисии, може да се застраши изпълнението на целите на Парижкото споразумение и усилията, които се полагат в други сектори.

Като продължение на публикуваната от ЕС през 2011 г. Бяла книга за транспорта, през 2013 г. ЕС прие стратегия за постепенното включване на емисиите от морския транспорт в политиката на ЕС за намаляване на емисиите на парникови газове⁴. Като първа стъпка Европейският парламент и Съветът през април 2015 г. приеха

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ Резолюция MEPC.203(62) на ИМО.

⁴ COM (2013) 479.

Регламент (ЕС) 2015/757⁵ относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (Регламентът на ЕС относно МДП), който беше допълнен през 2016 г. с два делегирани регламента⁶ и два регламента за изпълнение⁷. Регламентът на ЕС относно МДП беше разработен с оглед на:

- събирането на надеждни и проверени данни за емисиите на CO₂ на всички кораби (с брутен тонаж над 5000), акостиращи в пристанища на Европейското икономическо пространство (ЕИП), включително за емисиите на CO₂ от тези кораби в пристанищата;
- предоставянето на надеждна информация за вземане на решения относно политиките в бъдеще и прилагането на инструменти на политиките, както и осигуряване на изпълнението на международни цели или мерки (напр. относно енергийната ефективност);
- осигуряването на нужната прозрачност по отношение на данните, за да се стимулира прилагането на нови технологии и оперативни мерки за екологизиране на корабите.

Според Регламента на ЕС относно МДП корабоплавателните дружества трябва да докладват своите годишни емисии на CO₂ и друга информация от значение, свързана с плавания на техни кораби до и от пристанища в ЕИП и в рамките на пристанища в ЕИП. Задълженията на корабоплавателните дружества започнаха през 2017 г. с изготвянето на мониторингови планове и предоставянето им на акредитирани проверяващи органи. Мониторингът на консумацията на гориво, емисиите на CO₂ и енергийната ефективност започна през 2018 г., а първите доклади за емисиите трябва да бъдат представени през април 2019 г.

През 2016 г., след влизането в сила на Парижкото споразумение и приемането на Регламента на ЕС относно МДП, Комитетът по опазване на морската среда (МЕРС) на ИМО прие изменения на Международната конвенция за предотвратяване на замърсяването от кораби (MARPOL), като по този начин беше създадена правната рамка за глобална система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите

⁵ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (*ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55*).

⁶ Делегиран регламент (ЕС) 2016/2072 на Комисията относно дейностите по проверка и акредитацията на проверяващи органи съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 (*ОВ L 320, 26.11.2016 г., стр. 5*) и Делегиран регламент (ЕС) 2016/2071 на Комисията от 22 септември 2016 г. за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета, отнасящо се за методите за мониторинг на емисиите на въглероден диоксид и за правилата за мониторинг на друга съответна информация (*ОВ L 320, 26.11.2016 г., стр. 1*).

⁷ Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1927 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно образците за мониторинговите планове, докладите за емисиите и документите за спазени изисквания съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (*ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 1—21*) и Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1928 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно определянето на превозвания товар за категориите кораби, различни от пътнически кораби, ро-ро кораби и контейнеровози съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (*ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 22—25*).

(глобална ССД на ИМО). Детайлите и условията за прилагането на глобалната ССД на ИМО бяха съгласувани на по-късен етап под формата на „насоки“, приети на 70-та сесия на МЕРС през октомври 2016 г. и на 71-та сесия на МЕРС през юли 2017 г. Задълженията за мониторинг според глобалната ССД на ИМО започват през 2019 г., а докладването — през 2020 г.

В резултат на това от януари 2019 г. корабите, извършващи дейности, свързани с морски транспорт в ЕИП, ще трябва да изпълняват изискванията за мониторинг и докладване както според Регламента на ЕС относно МДП, така и според глобалната ССД на ИМО.

Съвместното съществуване на тези две системи за мониторинг, докладване и проверка на ниво ЕС и на глобално ниво беше предвидено в Регламента на ЕС относно МДП. В член 22 от посочения регламент се казва: *„В случай че бъде постигнато международно споразумение относно световна система за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове (...), Комисията прави преглед на настоящия регламент и, ако е целесъобразно, предлага изменения на настоящия регламент, за да се осигури съответствие с това международно споразумение.“*

Затова основната цел на настоящото предложение е Регламентът на ЕС относно МДП да бъде изменен с цел подходящо съобразяване с глобалната ССД на ИМО във връзка с осигуряването на възможност за хармонизиране и намаляване на административната тежест за дружествата и администрациите, доколкото това е възможно, като същевременно целите на Регламента на ЕС относно МДП бъдат запазени.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в областта на политиката**

Предложените промени в Регламента на ЕС относно МДП са съгласувани със съществуващите разпоредби в областта на политиката, тъй като те следва да не засягат основните цели, към които е насочена системата на ЕС за МДП, а в по-общ план те са съгласувани с политиката на ЕС в областта на климата. По-специално с предложението се цели да се запази предвиденото положително въздействие на Регламента на ЕС относно МДП по отношение на събирането на надеждни и проверени данни, които да се използват при вземането на решения за бъдещите политики и да служат като стимул за прилагането на мерки и предприемането на действия за енергийна ефективност в корабоплаването.

Освен това в настоящото предложение е използван подходът, установен в други политики на ЕС за намаляване на емисиите, където мониторингът, докладването и проверката на емисиите на парникови газове изпълняват основна роля за осигуряването на ефективното изпълнение на политиките на ЕС в областта на климата, като например в рамките на схемата за търговия с квоти за емисии на парникови газове. Предложението е съгласувано с разпоредбите за прозрачност съгласно схемата на ЕС за търговия с емисии, включително проверка от трети страни.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

През март 2015 г. ЕС представи национално определения принос (НОП) на ЕС и неговите държави членки по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК), като се ангажира със задължителната цел за постигане към 2030 г. на най-малко 40-процентно намаляване на вътрешните емисии на парникови газове от цялата

икономика спрямо равнищата от 1990 г., което съответства на рамката на политиката в областта на климата и енергетиката за 2030 г., одобрена от Европейския съвет през октомври 2014 г. и след това приета в законодателството⁸. Всички сектори трябва да допринесат за прехода към нисковъглеродна икономика и към Парижкото споразумение.

Предложението е съгласувано със стратегията за мобилност с ниски емисии, която предвижда действия за по-нататъшно намаляване на емисиите на парникови газове в транспорта като част от по-общите усилия за декарбонизация, които се предприемат и за които ЕС е поел ангажимент, включително за периода до 2030 г.⁹

С осигуряването на надеждна информация за емисиите на CO₂ от отделните кораби, Регламентът на ЕС относно МДП е от основно значение за улесняването на вземането на бъдещи решения на равнището на Съюза и за определянето на бъдещите политики в областта на климата в този сектор. Предложението запазва този основен принцип. Като съществуващ инструмент на политиката на ЕС, Регламентът на ЕС относно МДП представлява първа стъпка в правилната посока, която следва да се използва като основа за разработването на политики в бъдеще.

Предложението е съгласувано също така с принципа на енергийния съюз да се поставя енергийната ефективност на първо място, тъй като с него следва да се засили прилагането на мерките за енергийна ефективност в сектора на корабоплаването.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

• Правно основание

Компетенциите на ЕС във връзка с противодействието на изменението на климата са потвърдени и уточнени с текстовете в членове 191—193 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Правното основание за настоящото предложение е член 192 от ДФЕС.

• Субсидиарност (при неизключителна компетентност)

В съответствие с принципа на субсидиарност, определен в член 5 от Договора за Европейския съюз, целите на настоящото предложение могат да бъдат постигнати единствено чрез предложение на Комисията на равнището на ЕС, тъй като с предложението се предвижда изменение на съществуващо законодателство на ЕС.

Предимството на събирането и публикуването на данни за емисиите от корабите и за тяхната енергийна ефективност на равнище ЕС се състои в това, че резултатите са напълно съпоставими, тъй като се базират на единен набор от изисквания. Благодарение на това пазарните бариери, дължащи се на липса на информация, може да бъдат премахнати в по-голяма степен.

• Пропорционалност

⁸ Директива (ЕС) 2018/410, Регламент (ЕС) 2018/842 и Регламент (ЕС) 2018/841 относно земеползването.

⁹ COM (2016) 501.

Предложението съответства на принципа на пропорционалност, тъй като не надхвърля необходимото за постигането на целите на Регламента на ЕС относно МДП, като в същото време осигурява правилното функциониране на вътрешния пазар и конкурентоспособността на европейското корабоплаване.

- **Избор на инструмент**

Настоящото предложение за регламент за изменение е избрано въз основа на факта, че предложението има за цел да измени съществуващия Регламент на ЕС относно МДП.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Важно е да се отбележи, че прегледът на Регламента на ЕС относно МДП се извършва без предварителна оценка, тъй като това би било възможно едва към края на 2019 г. след приключването на първия цикъл на спазване на изискванията. Поради това в подготвителната работа не беше включена оценка на действащия Регламент на ЕС относно МДП и съответно такава не беше използвана при оценяването на вариантите на политиката.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предложените изменения на Регламента на ЕС относно МДП като цяло са в съответствие с интересите, изразени от заинтересованите страни в техните отговори на обществената консултация, извършена онлайн, както и с целевото електронно проучване. Организациите на гражданското общество, националните органи по акредитация, научноизследователските институции и гражданите/физическите лица като цяло застъпват тезата, че при изменението на Регламента на ЕС относно МДП трябва да бъдат запазени някои важни цели. Те включват повишаването на осведомеността за намаляването на емисиите, предоставянето на надеждна информация на участниците на пазара относно консумацията на гориво и енергийната ефективност и събирането на данни с оглед на информираното разработване на политики. Основният приоритет за сектора на корабоплаването обаче е намаляването на административната тежест. Държавите — членки на ЕИП, и проверяващите органи от ЕС за целите на МДП като цяло също подкрепят тези цели, особено събирането на надеждни данни за разработването на бъдещите политики и свеждането до минимум на административната тежест.

- **Събиране и използване на експертни становища**

За проучванията на прогнозите за емисиите са използвани съответните данни от третото проучване на ИМО в областта на парниковите газове¹⁰, като са взети предвид по-специално данни за емисиите и прогнозите за емисиите за международното

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

корабоплаване, както и данни за потенциала за намаляване на емисиите вследствие на технически и оперативни мерки, прилагани в международното корабоплаване.

- **Работен документ на службите на Комисията — оценка на въздействието**

Беше извършена оценка на въздействието, за да се анализира кои аспекти на Регламента на ЕС относно МДП може да бъдат приведени в съответствие с елементите на глобалната ССД на ИМО. Този документ допълва оценката на въздействието, придружаваща предложението през 2013 г., която включваше оценка на разходите, свързани с Регламента на ЕС относно МДП. Новият работен документ на службите на Комисията, в който се съдържа тази оценка на въздействието, освен това се основава на оценката на въздействието на началния етап, публикувана през юни 2017 г., и на извършената през декември 2017 г. обществена консултация.

Комитетът за регулаторен контрол на Европейската комисия направи оценка на проектната версия на оценката на въздействието и излезе с положително становище на 13 юли 2018 г. Комитетът отправи препоръки за по-нататъшно подобряване на доклада, които са отразени в преразгледания доклад. Резюме на оценката на въздействието и становището на Комитета за регулаторен контрол са публикувани на уебсайта на Комисията¹¹.

При отчитане на необходимостта да се запазят основните цели на Регламента на ЕС относно МДП, два от вариантите за осигуряване на съответствие бяха отхвърлени предварително: управление и докладване на CO₂. Осигуряването на съответствие в управлението не беше счетено за вариант, тъй като в такъв случай ЕС и неговите държави членки ще могат да събират данни само за емисиите от кораби, плаващи под знамето на държава — членка на ЕС, без да се включват емисиите на парникови газове от кораби, плаващи под знаме на държави извън ЕС, в рамките на плавания, включващи пристанища в ЕИП. Освен това осигуряването на съответствие в докладването на CO₂ би означавало, че корабите няма да докладват данни за емисиите на CO₂. Това би било в пълно противоречие със самата цел на Регламента на ЕС относно МДП, свързана с показателите на корабите от гледна точка на емисии на CO₂ и въздействието им върху климата.

Като се имат предвид тези ограничения, в оценката на въздействието бяха оценени три варианта на политиката:

Вариант 1 — Базов сценарий

Този вариант показва какво ще се случи, ако не бъдат предприети никакви действия.

Вариант 2 — Хармонизиране

При този сценарий бяха разгледани различни варианти за осигуряване на съответствие от гледна точка на: обхват, определения, параметри на мониторинга, мониторингови планове и образци, проверка и прозрачност.

Вариант 3 — Висока степен на сближаване

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=bg>.

При този вариант Регламентът на ЕС относно МДП би бил изменен с оглед на осигуряването на съответствие на всичките му технически аспекти с глобалната ССД на ИМО, с риск да бъде застрашено неговото очаквано въздействие върху пазара.

Сравнителният анализ на трите варианта доведе до следните изводи:

Осигуряването на съответствие по отношение на определенията, параметрите на мониторинга и мониторинговите планове и образци, по целесъобразност, допринася за намаляването на административната тежест за корабоплавателните дружества и националните органи, като се улеснява спазването на задълженията за докладване по двете системи.

В същото време това не застрашава целите, които се преследват с настоящия Регламент на ЕС относно МДП и неговите прогнозни положителни въздействия.

Обратно, осигуряването на съответствие в аспекти като обхват, проверка и прозрачност сериозно би засегнало целите, които се преследват с Регламента на ЕС относно МДП, като не би допринесло непременно за значителното намаляване на административната тежест. В случай че се предвиди съответствие по отношение на прозрачността, ще бъде изгубена ползата от наличието на данни за енергийната ефективност на ниво кораб, с което се стимулира прилагането на такива мерки. Осигуряването на съответствие по отношение на изискванията за проверка би означавало отказ от единната и независима система за проверка от трета страна. Накрая, съответствието по отношение на обхвата би довело до непълна информация за емисиите, свързани с ЕИП.

Поради това вариант 2 (хармонизиране) е предпочитаният вариант и се предлага да се съгласуват, когато е целесъобразно, някои елементи като определения, параметри на мониторинга и мониторингови планове и образци.

- **Пригодност и опростяване на нормативната уредба**

Предложеният подход на хармонизиране би довел до намаляването на усилията, свързани със спазване на изискванията, в сравнение със сценария при запазване на обичайната практика. Както е обяснено по-горе, това би допринесло за намаляването на административната тежест за корабоплавателните дружества и би улеснило спазването на задълженията за докладване и по двете системи за мониторинг, докладване и проверка. В този контекст се счита, че предложеният преглед на Регламента на ЕС относно МДП отговаря на нуждите, заложи в платформата REFIT, изискващи да се проучи потенциалът за опростяване и подобряване на ефективността на законодателството на ЕС.

- **Основни права**

Предложението е съобразено с основните права и съблюдава принципите, признати в частност от Хартата на основните права на Европейския съюз. С него се допринася по-конкретно за постигането на целта за високо равнище на опазване на околната среда в съответствие с принципа на устойчиво развитие, както тази цел е формулирана в член 37 от Хартата на основните права на Европейския съюз.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Предложението няма отражение върху бюджета на Съюза.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО СЛЕДВА ДА БЪДАТ РАЗРАБОТЕНИ

- **Подробно разяснение по отделните разпоредби от предложението**

Комисията извърши анализ съгласно член 22 от Регламента на ЕС относно МДП в отговор на постигнатия напредък от Комитета по опазване на морската среда (МЕРС) на заседанията му през октомври 2016 г. и юли 2017 г., на които бяха приети съответните насоки за глобалната ССД на ИМО.

С настоящото предложение се цели да се намали административната тежест за кораби, осъществяващи дейности, свързани с морски транспорт, които попадат в обхвата както на Регламента на ЕС за МДП, така и на глобалната ССД на ИМО, като в същото време се запазят конкретните цели на действията на ЕС в тази област.

Поради това се предлага да бъдат направени следните изменения:

1. Паралелните разпоредби на глобалната ССД на ИМО трябва да се вземат предвид в определенията на понятията „дружество“ и „отчетен период“, а също така при възлагане на задълженията за мониторинг и докладване в случай на „смяна на дружеството“. По този начин ще се гарантира, че едни и същи юридически лица ще извършват мониторинг и ще докладват по аналогично изчислявани отчетни периоди за своите кораби, извършващи дейности, свързани с морски транспорт в ЕИП, както според Регламента на ЕС за МДП, така и според глобалната ССД на ИМО. За тази цел ще бъдат изменени член 3 и член 11, параграф 2 от Регламента на ЕС относно МДП.
2. Разпоредбите на глобалната ССД на ИМО относно данните, които подлежат на мониторинг и докладване на годишна база, следва да бъдат взети предвид, за да се гарантира събирането на хармонизирани данни за дейностите на корабите, попадащи в приложното поле на двете системи. За тази цел понятието „дедудейт“ следва да бъде определено и докладвано като задължителен параметър, а понятието „превозван товар“ се запазва като доброволен параметър за мониторинг за онези дружества, които желаят да предоставят изчисление на средната енергийна ефективност на техните кораби въз основа на превозвания товар. Използваният понастоящем параметър в корабоплаването в ЕС „време, прекарано в морето“ следва да бъде заменен от определението за „часове на плаване“ според глобалната ССД на ИМО. Накрая, за основа при изчисляването на параметъра „изминато разстояние“ следва да се използват предпочитаните варианти според съответните насоки на ССД на ИМО. За тази цел ще бъдат изменени член 6, параграф 3, член 9, параграф 1, член 10, член 11, параграф 3, член 21, параграф 2 и приложение II, част А, точка 1 от Регламента на ЕС относно МДП.
3. Минималното съдържание на мониторинговите планове следва да бъде хармонизирано, за да се вземат предвид „Насоките за разработване на план за управление на енергийната ефективност на корабите“ на ИМО, с изключение на разпоредбите, които са необходими, за да се гарантира, че само данните, свързани с ЕС, са подложени на мониторинг и докладване според Регламента

на ЕС относно МДП. За тази цел ще бъде изменен член 6, параграф 3 от Регламента.

От друга страна, някои от важните аспекти на Регламента на ЕС относно МДП следва да бъдат запазени. Те включват:

1. Няма да има изменения по отношение на корабите и дейностите, попадащи в обхвата на Регламента на ЕС относно МДП (като по този начин за целите на морския транспорт ще бъдат обхванати по-голямата част от корабите с брутен тонаж над 5000, които акостират на пристанища в ЕС). Дейности, които се осъществяват с кораби, но не се считат за морски транспорт, като например драгиране, полагане на тръбопроводи и подпомагане на дейности по инсталиране на офшорни съоръжения, продължават да бъдат изключени от изискванията за мониторинг и докладване.
2. Емисиите на CO₂ от корабите в пристанища на Съюза също подлежат на отделен мониторинг и докладване, за да се стимулира използването на наличните мерки за намаляване на емисиите на CO₂ в пристанища на Съюза и да се повиши осведомеността относно емисиите от корабоплаването. Също така данните за плаванията, които са вътрешни за всяка държава — членка на ЕС, следва да подлежат на мониторинг и докладване, така че органите на държавите членки да имат надеждни и съпоставими данни за емисиите от своето национално корабоплаване. Настоящите разпоредби относно МДП, касаещи проверката на данни от страна на акредитирани трети страни, следва да останат, за да се запази целта на ЕС за осигуряването на съпоставима във времето и надеждна информация за вземането на решения в бъдеще на равнището на ЕС или в световен мащаб.
3. Разпоредбите на Регламента на ЕС относно МДП, касаещи публикуването на данни за емисиите на CO₂ и енергийната ефективност на отделните кораби, също следва да бъдат запазени, за да се способства за премахването на пазарните бариери, които спъват въвеждането на енергийно по-ефективни технологии и практики в сектора.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Регламент (ЕС) 2015/757 с цел подходящо съобразяване с глобалната система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите

(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 комитет¹²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите¹³,

като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура¹⁴,

като имат предвид, че:

- (1) Морският транспорт оказва влияние върху климата в световен мащаб вследствие на емисиите на въглероден диоксид (CO₂) от корабоплаването. През 2015 г. от него са отделени 13 % от общите емисии на парникови газове от транспорт в Съюза¹⁵. Международното морско корабоплаване продължава да бъде единственото средство за транспортиране, което не е включено в ангажимента на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове.
- (2) Всички сектори на икономиката следва да допринасят за намаляването на емисиите на парникови газове в съответствие с ангажимента на съзаконодателите, изразен в Регламент (ЕС) 2018/842 на Европейския парламент

¹² ОВ С [...], [...], стр. [...].

¹³ XXX.

¹⁴ XXX.

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

и на Съвета¹⁶ и Директива (ЕС) 2018/410 на Европейския парламент и на Съвета¹⁷.

- (3) В своята Резолюция от февруари 2014 г. относно рамката на политиките в областта на климата и енергетиката за 2030 г. Европейският парламент призова Комисията и държавите членки да определят задължителна цел за постигане от Съюза към 2030 г. на най-малко 40-процентно намаляване на емисиите на парникови газове спрямо равнищата от 1990 г. Европейският парламент отбелязва също така, че всички сектори на икономиката ще трябва да допринесат за намаляването на емисиите на парникови газове, за да може Съюзът да даде своя справедлив дял от глобалните усилия.
- (4) В своите заключения от 24 октомври 2014 г. Европейският съвет подкрепи задължителна за Съюза цел за постигане към 2030 г. на най-малко 40-процентно намаляване на вътрешните емисии на парникови газове спрямо равнищата от 1990 г. Европейският съвет отбелязва също така важността на намаляването на емисиите на парникови газове и рисковете, свързани със зависимостта от изкопаеми горива в транспортния сектор, и прикани Комисията да проучи допълнителни инструменти и мерки за всеобхватен и отворен за всички технологии подход, в това число за насърчаване на намаляването на емисиите, възобновяемите енергийни източници и енергийната ефективност в транспорта.
- (5) В резултат на публикуваната през 2011 г. Бяла книга за транспорта на Съюза¹⁸, през 2013 г. Комисията прие стратегия за постепенното интегриране на емисиите от морски транспорт в политиката на Съюза за намаляване на емисиите на парникови газове¹⁹.
- (6) През април 2015 г. Европейският парламент и Съветът приеха Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт²⁰ (Регламентът на ЕС относно МДП), който през 2016 г. беше допълнен от два делегирани регламента²¹ и два регламента за изпълнение²². Целта на Регламента на ЕС

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

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

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM (2013) 479.

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

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

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

- (7) В член 22 от Регламента на ЕС относно МДП се казва, че, в случай че бъде постигнато международно споразумение относно световна система за мониторинг, докладване и проверка, Комисията ще направи преглед на Регламента на ЕС относно МДП и ако е целесъобразно, ще предложи изменения, за да се осигури съответствие с това международно споразумение.
- (8) Според Парижкото споразумение, прието през декември 2015 г. в рамките на 21-та конференция на страните по Рамковата конвенция на ООН по изменение на климата (РКООНИК)²³, Съюзът и неговите държави членки са възприели цел за намаляване на емисиите за цялата икономика. В ход са усилия за намаляване на емисиите от международното морско корабоплаване чрез Международната морска организация (ИМО), които следва да бъдат насърчавани. През октомври 2016 г. ИМО прие²⁴ система за събиране на данни за консумацията на гориво от корабите (глобална ССД на ИМО).
- (9) Предвид съвместното съществуване на тези две системи за мониторинг, докладване и проверка, в съответствие с член 22 от Регламента на ЕС относно МДП Комисията направи оценка на възможностите за осигуряване на съответствие на двете системи, така че административната тежест за корабите да бъде намалена, като в същото време се запазят целите на Регламента на ЕС относно МДП.
- (10) Оценката на въздействието показва, че осигуряването на частично съответствие на двете системи за мониторинг, докладване и проверка би могло да допринесе за намаляването на административната тежест за корабоплавателните дружества, като в същото време се запазят основните цели на Регламента на ЕС относно МДП. Осигуряването на такова частично съответствие обаче следва да не променя изискванията по отношение на управлението, обхвата, проверката, прозрачността или докладването на емисиите на CO₂ според Регламента на ЕС относно МДП, тъй като това сериозно би застрашило неговите цели и би засегнало възможностите, които той предоставя за осигуряване на информация

²² Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1927 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно образците за мониторинговите планове, докладите за емисиите и документите за спазени изисквания съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 1—21); Регламент за изпълнение (ЕС) 2016/1928 на Комисията от 4 ноември 2016 г. относно определянето на превозвания товар за категориите кораби, различни от пътнически кораби, ро-ро кораби и контейнеровози съгласно Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт (ОВ L 299, 5.11.2016 г., стр. 22—25).

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

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

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

- (11) С измененията на Регламента на ЕС относно МДП следва да се гарантира, че едни и същи правни субекти отговарят за мониторинга по аналогично изчислявани отчетни периоди, когато извършваните от корабите дейности попадат в приложното поле и на двете системи. По тази причина определенията, касаещи дружествата и отчетните периоди, в това число докладването при смяна на дружествата, следва да бъдат изменени, за да се вземат предвид разпоредбите на ИМО.
- (12) Разпоредбите на глобалната ССД на ИМО относно данните, които подлежат на мониторинг и докладване на годишна база, следва да бъдат взети предвид, за да се гарантира събирането на хармонизирани данни за дейностите на корабите, попадащи в приложното поле на двете системи. За тази цел параметърът „дедудейт“ следва да се докладва, а докладването на параметъра „превозван товар“ следва да остане на доброволна база. Определението „време, прекарано в морето“ следва да бъде заменено с определението „часове на плаване“ според глобалната ССД на ИМО. Накрая, изчисляването на „изминатото разстояние“ следва да бъде въз основа на глобалната ССД на ИМО²⁵, за да се намали административната тежест.
- (13) Съдържанието на мониторинговите планове следва да бъде хармонизирано, така че да се вземе предвид глобалната ССД на ИМО с изключение на частите от плана, които са необходими, за да се гарантира, че само данните, свързани със Съюза, се подлагат на мониторинг и докладване според Регламента на ЕС относно МДП. Поради това всички разпоредби на база „единично плаване“ следва да останат част от мониторинговия план.
- (14) Отлагането на датата на прилагане е необходимо, за да се гарантира последователното прилагане на осъществяваните мониторинг, докладване и проверка през отчетния период.
- (15) Целта на Регламент (ЕС) 2015/757 е извършването на мониторинг, докладване и проверка на емисиите на CO₂ от кораби, акостиращи в пристанища на ЕИП, като първа стъпка от поетапен подход за намаляване на емисиите на парникови газове. Това не може да се постигне в достатъчна степен от държавите членки, а с оглед на неговия мащаб и ефекти по-скоро може да се постигне на равнището на Съюза. Глобалната ССД на ИМО следва да се вземе предвид и с настоящия регламент се гарантира, че събираните данни на база на единен набор от изисквания ще продължат да бъдат съпоставими и надеждни. Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (16) Регламент (ЕС) 2015/757 следва да бъде съответно изменен,

²⁵

Резолюция МЕРС 282 (70) на ИМО.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

1) Член 3 се изменя, както следва:

а) буква г) се заменя със следното:

„г) „дружество“ означава корабособственика или всяка друга организация или лице, като например управител или беърбоут чартър, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени с Регламент (ЕО) № 336/2006 на Европейския парламент и на Съвета;“;

б) буква м) се заменя със следното:

„м) „отчетен период“ означава периодът от 1 януари до 31 декември включително. За плавания, които започват и завършват в две различни календарни години, съответните данни се отчитат за съответната календарна година;“;

в) добавя се нова буква п):

„п) „дедуюйт“ е разликата в тонове между водоизместването на кораб във вода с относителна плътност 1025 kg/m³ по лятната товарна водолиния и теглото на празния кораб. За лятна товарна водолиния се приема максималната лятна водолиния според документацията за устойчивостта на кораба, одобрена от Администрацията или от призната от нея организация.“.

2) Член 6 се изменя, както следва:

а) параграф 3 се изменя, както следва:

i) букви а), б) и в) се заменят със следното:

„а) данните на кораба, включително името, идентификационния номер в ИМО, типа на кораба и наименованието на дружеството;“;

„б) описание на двигателите на кораба и други консуматори на корабно гориво и видовете корабно гориво;“;

„в) емисионните фактори;“;

ii) буква г) се заличава;

iii) буква ж) се заличава;

iv) в буква з) подточка iii) се заменя със следното:

„iii) процедурите, отговорностите, формулите и източниците на данни за определянето и записването на часовете на плаване;“;

v) буква и) се заменя със следното:

„и) качество на данните, включително процедури за установяване и попълване на пропуски в данните;“.

- 3) Член 9, параграф 1 се изменя, както следва:
- а) букви д) и е) се заменят със следното:
- „д) часове на плаване;“;
- „е) превозван товар — на доброволна база;“.
- 4) Член 10 се изменя, както следва:
- а) буква з) се заменя със следното:
- „з) общо часове на плаване;“.
- 5) Член 11 се изменя, както следва:
- а) параграф 2 се заменя със следното:
- „2. При смяна на дружеството, възможно най-скоро след деня на извършване на смяната и не по-късно от три месеца след това, предходното дружество представя на Комисията и на органите на съответната държава на знамето доклад, включващ същите елементи като доклада за емисиите, но ограничен до периода на осъществяване на дейностите под негова отговорност.“;
- б) в параграф 3, буква а) се добавя нова подточка xi):
- „xi) дедуейт на кораба;“.
- 6) В член 21, параграф 2 буква ж) се заменя със следното:
- „ж) общо часове на плаване годишно;“.
- 7) Приложение II се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

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

Той се прилага от 1 януари след годината на влизане в сила на настоящия акт. Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател