



Briuselis, 2013 06 28
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir
tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Būtinybė imtis veiksmų dėl klimato kaitos ir šiltnamio efekto sukeliančių dujų išmetimo iš laivų

2010 m. gruodžio mėn. Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos (JTBBKKK) šalys pripažino, kad visuotinis atšilimas turi neviršyti iki pramoninės revoliucijos buvusios temperatūros daugiau kaip 2 °C¹. Tai itin svarbu norint sumažinti neigiamus žmonių veiklos padarinius klimato sistemai. Siekiant šio ilgalaikio tikslo būtina iki 2050 m. išmetamųjų šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekį pasaulyje sumažinti bent 50 proc., palyginti su 1990 m. lygiu².

Išsivysčiusios šalys iki 2050 m. turėtų sumažinti išmetamųjų teršalų kiekius 80–95 proc., palyginti su 1990 m. lygiu³. Vidutinės trukmės laikotarpiu ES įsipareigojo iki 2020 m. sumažinti išmetamųjų šiltnamio efekto sukeliančių dujų kiekį 20 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, arba 30 proc., jeigu bus tam tinkamos sąlygos. Šis įsipareigojimas yra vienas iš penkių ES pagrindinių tikslų, nustatytų pagal strategiją „Europa 2020“⁴. Be to, Europos Vadovų Taryba ir Europos Parlamentas pritarė, kad prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo turėtų prisidėti visi ekonomikos sektoriai⁵. Siekiant prisidėti prie strategijos „Europa 2020“ įgyvendinimo, 2011 m. Komisijos baltojoje knygoje dėl transporto⁶ teigiama, kad iki 2050 m. jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekis turėtų būti sumažintas 40 proc. (jeigu įmanoma – 50 proc.), palyginti su 2005 m. lygiu.

Apskaičiuota, kad 2010 m. bendras su Europos jūrų transporto veikla (įskaitant ES vidaus maršrutus, atvykimo į ES ir išvykimo iš ES reisu) susijęs išmesto CO₂ kiekis buvo apie 180 Mt. Nepaisant to, kad 2011 m. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) nustatė minimalius efektyvaus energijos vartojimo standartus naujiems tam tikrų kategorijų laivams (energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklis, toliau – EVEDR)⁷, numatoma, kad išmetamųjų teršalų kiekis didės. Manoma, kad vis tik pagrindinė išmetamųjų teršalų kiekio didėjimo priežastis – jūrų transporto paklausos didėjimas augant pasaulinei prekybai.

Šis augimas prognozuojamas nepaisant įgyvendinamų veiklos priemonių ir dabartinių technologijų, skirtų tam tikrais atvejais net 75 proc. sumažinti laivų suvartojamą energiją ir išmetamo CO₂ kiekį (remiantis TJO skaičiais). Daugelį šių priemonių galima laikyti ekonomiškai veiksmingomis, nes sumažinus kuro išlaidas atsiperka veiklos arba investicinės išlaidos. Šią prieštarą galima paaiškinti su šių technologijų ir veiklos priemonių diegimu susijusiomis rinkos kliūtėmis, pvz., patikimos informacijos apie laivų kuro naudojimo efektyvumą arba laivų įrangos atnaujinimo technologijų trūkumu, nepakankama galimybe gauti finansinių išteklių investicijoms į laivų efektyvumą ir nevienodomis paskatomis, nes laivų savininkai negautų naudos iš investicijų į laivų efektyvumą, kadangi sąskaitas už kurą apmoka operatoriai.

Įgaliojimas imtis veiksmų ES lygmeniu

¹ JTBBKKK šalių konferencijos sprendimas 1/CP.16 (vadinamieji Kankūno susitarimai).

² Remiantis ketvirtąja Tarpviešybės klimato kaitos komisijos (TKKK) vertinimo ataskaita.

³ 2009 m. spalio 29–30 d. vykusio Europos Vadovų Tarybos susitikimo išvados ir 2009 m. vasario 4 d. Europos Parlamento rezoliucija (2008/215(INI)).

⁴ COM(2010) 2020 galutinis.

⁵ Direktyva 2003/87/EB ir Sprendimas 406/2009/EB.

⁶ COM(2011) 144 final.

⁷ Atnaujintas Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL) VI priedas.

Prognozuojamas laivų išmetamo CO₂ kiekio didėjimas neatitinka ES tikslų ir turės neigiamo poveikio klimato kaitai. Be to, ES lygmeniu tarptautinis jūrų transportas išlieka vienintelė transporto rūšis, kuriai netaikomas ES įsipareigojimas mažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, todėl reikia dėti daugiau pastangų visuose kituose sektoriuose.

Taryba ir Parlamentas priminė ankstesnį įsipareigojimą imtis veiksmų pagal 2009 m. balandžio 23 d. patvirtintą klimato kaitos ir energetikos dokumentų rinkinį: „*Jeigu valstybės narės nepatvirtintų tarptautinio susitarimo, kuris apimtų tarptautinės laivybos sektoriaus emisijas mažinimo rodikliuose, parengtuose pasitelkiant Tarptautinę jūrų organizaciją, arba ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 31 d. Bendrija nepatvirtintų nė vieno susitarimo, parengto remiantis JTBBKKK, tai Komisija turėtų pateikti pasiūlymą, pagal kurį būtų numatyta įtraukti siekį mažinti emisijas tarptautinės laivybos sektoriuje į Bendrijos įsipareigojimą, kuris turėtų įsigaliooti iki 2013 m. Toks pasiūlymas, kuriame būtų atsižvelgiama į galimą naudą aplinkai, turėtų turėti kuo mažesnę neigiamą poveikį Bendrijos konkurencingumui.*“⁸

Šis terminas praėjo neįgyvendinus pakankamai tarptautinių veiksmų, nes nesitikima, kad taikant EVEDR, nepaisant jo naudingumo, bus užtikrintas absoliutinis išmetamųjų teršalų kiekio sumažėjimas, palyginti su baziniais metais, jeigu pasitvirtins transporto plėtos prognozės. Todėl Komisija ėmėsi parengiamųjų veiksmų, skirtų spręsti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo iš jūrų transporto klausimą.

Būtinybė taikyti nuoseklų jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo metodą

Tikslūs su ES susijusio jūrų transporto išmetamų CO₂ ir kitų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiai kol kas nėra žinomi dėl nepakankamų šių teršalų išmetimo stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų. Atlikus poveikio vertinimą ir pasikonsultavus su suinteresuotosiomis šalimis (žr. 2 skirsnį) nustatyta, kad norint įgyvendinti ES arba pasauliniu lygmeniu taikytiną rinka grindžiamą priemonę arba efektyvumo standartą, pirmiausia būtina įdiegti patikimą jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą.

Be to, patikima stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema turėtų padėti šalinti rinkos kliūtis, pirmiausia susijusias su informacijos apie laivų efektyvumą trūkumu. Remiantis poveikio vertinimo rezultatais numatoma, kad įdiegus stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2030 m. būtų galima sumažinti apie 2 proc., palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi, o sumines grynąsias išlaidas – apie 1,2 mlrd. EUR.

Pirmiausia įdiegus stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, būtų galima daugiau laiko skirti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų, rinka grindžiamų priemonių ir efektyvumo standartų, skirtų užtikrinti tokį sumažinimą mažiausiomis išlaidomis, svarstymui ir sprendimo dėl jų priėmimui. Tai ypač svarbu pasaulinio lygmens diskusijoms Tarptautinėje jūrų organizacijoje.

Atsižvelgiant į tai, kad Komisija akivaizdžiai teikia pirmenybę pasaulinio lygmens priemonėms, ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema galėtų būti laikoma pavyzdžiu diegiant pasaulinę stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą ir siekiant paspartinti tarptautines diskusijas. Todėl Tarptautinei jūrų organizacijai reikiamu metu bus pateikti atitinkami pasiūlymai. Apsisprendus dėl pasaulinės sistemos, siūlomas reglamentas bus iš dalies pakeistas siekiant suderinti ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą su pasauline sistema.

⁸ Sprendimo 406/2009/EB 2 konstatuojamoji dalis ir Direktyvos 2009/29/EB 3 konstatuojamoji dalis.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis

Siekiant apsvarstyti antrajame TJO šiltnamio efektą sukeliančių dujų tyrime (2009 m.)⁹ ir 2009 m. *CE Delft* tyrime¹⁰ minimas politikos alternatyvas, pagal Antrąją Europos klimato kaitos programą (EKKP) įsteigta darbo grupė (WG6). Įsteigus šią grupę taip pat sudaryta galimybė rengti oficialias konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis ir parengta medžiaga išoriniams pagalbininkams, pvz., susiaurinant politikos alternatyvas. 2011 m. surengti trys dviejų dienų posėdžiai, kuriuose dalyvavo daugiau kaip šimtas asmenų, atstovaujančių nacionalinėms administravimo institucijoms, ES ir tarptautinėms laivybos asociacijoms, kitoms asociacijoms ir NVO. Šių posėdžių protokolai, informacinis dokumentas ir pateiktis viešai paskelbti Komisijos svetainėje¹¹.

Be to, Komisija sukūrė aukšto lygio platformą, suburdama jūrų transporto sektoriaus aukšto lygio ekspertus, kad būtų galima užmegzti tiesioginę strateginę diskusiją su Komisijos pirmininko pavaduotoju S. Kallasu ir Komisijos nare C. Hedegaard. Šie posėdžiai vyko 2011 m. vasario 3 d., 2011 m. birželio 28 d. ir 2011 m. lapkričio 7 d.

2012 m. sausio 19 d.–balandžio 12 d. (t. y. 12 savaičių) buvo vykdomos viešos konsultacijos. Šių viešų konsultacijų pradžia paskelbta pateikiant pranešimą spaudai. Viešos konsultacijos buvo vykdomos laikantis „Komisijos konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis bendrųjų principų ir būtiniausių reikalavimų“.

Konsultacijos patvirtino, kad visuotinis susitarimas Tarptautinėje jūrų organizacijoje laikomas geriausia ilgalaike galimybe laivybos sektoriuje sumažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Bendrai sutariama, kad taikant Europos lygmens priemonę visiems Europos uostais besinaudojantiems laivams turėtų būti sudarytos vienodos veiklos sąlygos. Be to, daugelis laikėsi nuomonės, kad bet kokia rinka grindžiama priemonė arba efektyvumo standartas turėtų būti papildyti skaidria ir patikima išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną. Tokia stebėseną turėtų būti įgyvendinta siekiant išvengti nederamos administracinės naštos ir užtikrinti tikslus ataskaitų teikimo rezultatus. Daugiau rezultatų skelbiama Komisijos svetainėje¹².

Be to, 2012 m. gruodžio 5 d. surengtas dar vienas susitikimas su suinteresuotosiomis šalimis, kuriame dalyvavo 120 asmenų, atstovaujančių pramonei, NVO, valstybėms narėms ir trečiosioms šalims, ir kuris buvo skirtas ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos modeliui. Per šį posėdį patvirtinta, kad būtina įdiegti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, nes dabar neturima patikimų duomenų apie išmetamo CO₂ kiekį. Laivybos sektoriuje jau įgyvendinama keletas kuro sąnaudų, išmetamo CO₂ kiekio ir energijos vartojimo efektyvumo stebėsenos ir ataskaitų teikimo iniciatyvų. Daugelis dalyvių sutiko, kad, siekiant sumažinti administracinę naštą, stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema turėtų būti grindžiama informacija, kurią privaloma teikti pagal tarptautines konvencijas ir kurios jau turima laivuose. Pateiktys ir išvados skelbiamos Komisijos svetainėje¹³.

Poveikio vertinimas

⁹ Antrasis TJO šiltnamio efektą sukeliančių dujų tyrimas, 2009 m.

¹⁰ *CE Delft*, 2009 m. (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.

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

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

Atliekant poveikio vertinimą nagrinėtos ir tarpusavyje lygintos kelios politikos alternatyvos, pagal kurias būtų taikomos tam tikros rinka grindžiamos priemonės, ir galimybė taikyti tik stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą. Toliau pateikiamos pagrindinės išvados.

- Pagrindinės rinkos kliūtys, trukdančios įgyvendinti ekonomiškai efektyvias išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo priemones, yra šios:
 - i) patikimos informacijos apie laivų kuro naudojimo efektyvumą arba laivų įrangos atnaujinimo technologijų trūkumas;
 - ii) nepakankamos galimybės gauti finansinių išteklių investicijoms į laivų efektyvumą;
 - iii) nevienodos paskatos, nes laivų savininkai negautų naudos iš jų investicijų į laivų efektyvumą, kadangi sąskaitas už kurą, atsižvelgiant į laivybos operacijų struktūrą, dažnai apmoka operatoriai.

Šių rinkos kliūčių pašalinimas bus labai svarbus bet kokios konkrečios priemonės sėkmės faktorius.

- Gerokai sumažinti laivų išmetamųjų teršalų kiekį galima įvairiomis techninėmis ir veiklos priemonėmis, kuriomis daugiausia būtų siekiama padidinti laivų energijos vartojimo efektyvumą. Su daugeliu šių techninių arba veiklos priemonių susijęs kuro išlaidų taupymas atperka numatomas išlaidas.
- Visos nagrinėtos politikos alternatyvos poveikio aplinkai (CO₂ ir kitų išmetamųjų teršalų kiekio sumažinimas), ekonominio (grynųjų išlaidų sumažinimas jūrų transporto sektoriuje) ir socialinio (mažiau sveikatos problemų dėl mažesnio išmetamo SO_x ir kietųjų dalelių kiekio, darbo vietų kūrimas) poveikio atžvilgiu duotų grynosios naudos.
- Įsteigus dviejų tipų kompensacinius fondus – įmokomis grindžiamą fondą su nustatyta anglies dioksido kaina ir tiksliais grindžiamą fondą su nustatytu išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslu bei netiesiogiai nustatoma kaina – ir jūrų sektoriuje taikant prekybos apyvartiniais taršos leidimais sistemą būtų galima daugiausiai pasiekti mažinant išmetamųjų teršalų kiekį ir išlaidas.

Manoma, kad tokiomis priemonėmis būtų veiksmingiausiai šalinamos rinkos kliūtys, o iki 2030 m. išmetamųjų teršalų kiekis būtų sumažintas apie 10 proc., palyginti su 2005 m. Jeigu būtų galima visiškai pašalinti rinkos kliūtis, laivybos sektoriuje būtų galima gerokai sumažinti grynąsias išlaidas (2030 m. galėtų būti sutaupyta apie 12 mlrd. EUR, vidutiniškai apie 5 mlrd. EUR per metus). Pirmiausia būtų galima daug sutaupyti diegiant esamas kuro naudojimo efektyvumo didinimo technologijas, kurių išlaidos šiame sektoriuje būtų neigiamos, ir kartu taikant veiklos priemones, kuriomis bus papildomai mažinamas išmetamo CO₂ kiekis.

- Taikant tik stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, išmetamųjų teršalų kiekis būtų sumažintas menkiau – 2030 m. apie 2 proc. (palyginti su pagrindiniu scenarijumi), t. y. 2030 m. išlaidos būtų sumažintos apie 1,2 mlrd. EUR (vidutiniškai apie 900 mln. EUR per metus). Taip bus pašalintos su informacijos trūkumu susijusios rinkos kliūtys, nes būtų surinkta informacijos apie kuro sąnaudas ir vadovai įgytų daugiau žinių apie galimybes mažinti kuro išlaidas. Apskaičiuota, kad įgyvendinimo išlaidos būtų apie 26 mln. EUR per metus (į taikymo sritį neįtraukus mažesnių kaip 5 000 bruto tonų laivų). Apskritai šios alternatyvos naudingumo ir išlaidų santykis yra labai didelis.

Išsamūs rezultatai pateikti prie pasiūlymo pridėtame poveikio vertinimo dokumente.

Siūlomų veiksmų santrauka

Pagrindinis šio reglamento tikslas – sukurti Europos išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, kuri būtų pirmasis nuoseklaus šių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo metodo taikymo etapas. Siekiant sumažinti susijusias administracines išlaidas kartu užtikrinant gerus rezultatus, siūloma nustatyti paprastus ir griežtus stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos reikalavimus. Taigi šiuo būdu siekiama kaip galima geriau panaudoti laivuose turimus duomenis.

Todėl siūlomos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos taikymo aspektai būtų tokie:

- siekiant pašalinti rinkos kliūtis, trukdančias diegti išlaidų požiūriu veiksmingas išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo priemonės, remtis CO₂, kaip pagrindiniu laivų išmetamu teršalu, ir kita su klimatu susijusia informacija, pvz., informacija apie efektyvumą, ir priderinti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą prie Tarptautinėje jūrų organizacijoje rengiamų diskusijų dėl esamų laivų efektyvumo standartų rezultatų;
- skaičiuoti per metus išmetamo CO₂ kiekį remiantis kuro sąnaudomis, kuro rūšimi ir energijos vartojimo efektyvumu, naudojant laivų žurnaluose, vidudienio pranešimuose ir bunkerio atsargų papildymo važtaraščiuose pateiktus duomenis;
- tikrinant išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitas ir išduodant atitikties patvirtinimo dokumentus, naudotis esamomis jūrų sektoriaus struktūromis ir įstaigomis, pirmiausia – pripažintomis organizacijomis;
- neįtraukti smulkių teršėjų (mažesnių kaip 5 000 bruto tonų laivų), kurie sudaro apie 40 proc. laivyno, bet išmeta tik 10 proc. visų teršalų.

Stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema iš esmės galėtų būti taikoma ne tik šiltnamio efektą sukeliančioms dujoms, bet ir kitiems išmetamiesiems teršalams, kurie sukelia klimato pokyčius ir teršia orą, pvz., SO_x ir NO_x. Taikant tokį integruotą metodą būtų galima gauti labai įvairios svarbios su poveikiu aplinkai susijusios informacijos ir pasinaudoti sinergija, kad padidėtų laivybos sektoriaus ir valdžios institucijų gaunama nauda. Tačiau siūlomas griežtas stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo metodas, grindžiamas esamais dokumentais ir laivuose esama įranga, negalėtų būti taikomas matuojant kitų išmetamųjų teršalų (ne CO₂) kiekį. Be to, kitiems išmetamiesiems teršalams (ne CO₂) matuoti reikalinga įranga nėra pakankamai patikima ir nepakankamai plačiai siūloma rinkoje, kad ją būtų galima naudoti jūroje. Taigi kol kas siūloma stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema turėtų būti taikoma tik išmetamam CO₂. Jos taikymo sritis vėliau turėtų būti peržiūreta.

Geografinės srities atžvilgiu stebėseną, pagal nediskriminavimo principą įtraukiant visus laivus, nepaisant to, su kokios valstybės vėliava jie plaukioja, iš esmės bus taikoma visiems šiems maršrutams:

- ES vidaus reisams;
- reisams iš paskutinio už ES ribų esančio uosto į pirmąjį įplaukimo į ES uostą (atvykstamieji reisai);
- reisams iš ES uosto į pirmą už ES ribų esantį įplaukimo uostą (išvykstamieji reisai).

Atitikties užtikrinimo ciklas bus grindžiamas įprastu metodu. Siūloma taikyti griežtą požiūrį ir pavesti keletą užduočių Komisijai, kuriai padės Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA). Užduočių, susijusių su stebėsenos planų ir išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitų tikrinimu, ryšių palaikymu su laivų savininkais ir operatoriais ir atitikties patvirtinimo dokumentų išdavimu,

vykdymą užtikrintų akredituoti trečiųjų šalių tikrintojai. Šie subjektai galėtų būti pripažintos įstaigos, jau sukaupusios didelės patirties ir atliekančios svarbų vaidmenį saugios laivybos srityje. Stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo įpareigojimų vykdymą užtikrintų valstybės narės, tiksliau – valstybinės uostų administracijos, pasinaudodamos esamais vėliavos valstybės ir uosto valstybinės kontrolės mechanizmais bei Komisijos skelbiamais duomenimis.

Kadangi pagal siūlomą stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą naudojami tarptautiniu mastu reikalaujami dokumentai ir esamos struktūros, pvz., vėliavos valstybės ir valstybinės uostų administracijos bei klasifikacinės bendrovės, padarius nedidelių pakeitimų ši sistema galėtų tapti pasauline.

Siekiant palengvinti siūlomos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos įgyvendinimą, reikėtų nustatyti konkretesnes tikrinimo ir tikrintojų akreditavimo taisykles. Be to, remiantis moksliniais duomenimis ir parengtais tarptautiniais standartais, turėtų būti peržiūrėtas keturių stebėsenos metodų aprašas ir persvarstytas kitos su klimatu susijusios informacijos, pvz., siūlomo reglamento I ir II prieduose nustatytų efektyvumo rodiklių, pobūdis. Todėl Komisija turėtų būti įgaliota priimti atitinkamus deleguotuosius aktus.

Siekiant supaprastinti stebėsenos planų rengimą, išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitų teikimą ir tikrinimą bei kitos su klimatu susijusios informacijos teikimą, bus naudojami elektroniniai šablonai. Šiuos šablonus parengs ir patvirtins Komisija, remdamasi įgyvendinimo aktais.

Stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo procedūros etapai parodyti toliau pateiktame paveiksle.

	Procedūra	Atsakingas subjektas
Prieš pradėdant stebėseną	Stebėsenos plano (SP) rengimas	Įmonė
	Stebėsenos plano vertinimas	Tikrintojas
	Ar stebėsenos planas atitinka reglamentą? Ne Taip	Tikrintojas
Kasmet	CO ₂ ir su klimato kaita susijusios informacijos stebėseną	Įmonė
	Metinio CO ₂ kiekio ir su klimato kaita susijusios informacijos ataskaitų teikimas	Įmonė
	Ar išmetamųjų teršalų kiekio ataskaita atitinka reglamentą ir SP? Ne Taip	Tikrintojas
	Išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos peržiūra	Įmonė
Kasmet	Išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos teikimas Komisijai ir vėliavos valstybei	Įmonė
	Ar pateikta išmetamųjų teršalų kiekio ataskaita? Ne Taip	Tikrintojas
	Atitikties patvirtinimo dokumento išdavimas	Tikrintojas

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

Teisinis pagrindas

Teisinis teisės akto pasiūlymo pagrindas yra SESV 192 straipsnio 1 dalis. Šiuo pasiūlymu siekiama teisėto tikslo, patenkančio į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 191 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, t. y. kovoti su klimato kaita. Teisės akto pasiūlymo tikslas – užtikrinti, kad būtų vykdoma laivų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėseną ir teikiamos atitinkamos ataskaitos, ir taip gauti daugiau informacijos, reikalingos tam, kad būtų galima formuoti politiką ir priimti sprendimus, susijusius su Sąjungos įsipareigojimais dėl klimato kaitos, ir paskatinti imtis išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo veiksmų. Šio tikslo negalima pasiekti mažiau ribojančiomis priemonėmis nei teisės akto pasiūlymas.

Subsidiarumo principas

Kad Sąjungos veiksmai būtų pateisinami, turi būti laikomasi subsidiarumo principo.

(a) Tarpvalstybinis problemos pobūdis (būtinumo įvertinimas)

Klimato kaitos ir jūrų transporto tarpvalstybinis pobūdis yra svarbūs aspektai nustatant, ar būtina imtis Sąjungos masto veiksmų. Norint pasiekti baltojoje knygoje dėl transporto nustatytus tikslus, vien nacionalinių veiksmų nepakaktų. Todėl Sąjunga privalo sukurti sistemą, kuria būtų sudaryta galimybė laikytis tarptautinių ir Sąjungos reikalavimų ir užtikrinta darni jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimas ir tikrinimas.

(b) Veiksmingumo įvertinimas (pridėtinė vertė)

Siekiant veiksmingumo, veiksmai Sąjungos lygmeniu būtų akivaizdžiai naudingesni, palyginti su valstybių narių lygmeniu vykdomais veiksmais. Kadangi visiems svarbūs įpareigojimai klimato kaitos srityje yra nustatomi Sąjungos lygmeniu, įskaitant baltojoje knygoje dėl transporto nustatytą išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo transporto sektoriuje tikslą 2050 metams, šiuo lygmeniu taip pat būtų veiksminga rengti reikiamas stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos taisykles. Be to, šia teisine sistema būtų galima užtikrinti veiksmingumą, nes laivų reisams tarp įvairių valstybių narių (tokie reisai sudaro 90 proc. įplaukimo į ES valstybių narių uostus reisų) būtų taikoma darni stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema. ES lygmens veiksmais taip pat būtų galima išvengti konkurencijos iškreipimo vidaus rinkoje, nustatant vienodus poveikio aplinkai apribojimus į ES uostus įplaukiantiems laivams.

Proporcingumo principas

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau nurodytų priežasčių.

Šiuo pasiūlymu neviršijama to, kas būtina norint pasiekti patikimų duomenų apie laivų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį surinkimo tikslą. Be to, siūlomame reglamente numatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo metodika grindžiama laivuose jau turima informacija. Nereikės jokios papildomos įrangos.

Kadangi sistema grindžiama išmetamo CO₂ kiekiu, kuris sudaro apie 98 proc. laivybos sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio, ir bus taikoma dideliems – didesniems kaip 5 000 bruto tonų – laivams, siūloma priemone užtikrinamas ir proporcingumo principas. Neįtraukiama beveik pusė iš 19 000 laivų, didesnių nei 300 bruto

tonų, įplaukusių į ES uostus 2010 m.¹⁴, tačiau vis vien įtraukiama apie 90 proc. viso laivų išmetamų teršalų kiekio.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Kaip nurodyta prie šio reglamento pridėtoje finansinėje pažymoje, šis reglamentas bus įgyvendinamas naudojant esamas biudžeto lėšas ir neturės poveikio daugiametei finansinei programai. Numatoma, kad bus patirta nedidelių – apie 0,5 mln. EUR – informacinių technologijų plėtros išlaidų, būtinų atitinkamai suderinti dabartinę priemonę, esančią ir naudojamą EMSA patalpose. EMSA dalyvavimas priklausys nuo agentūros atitinkamos pagalbinės funkcijos, kurią turėtų inicijuoti ir patvirtinti EMSA valdyba.

5. NEPRIVALOMI ELEMENTAI

Persvarstymo ir (arba) pakeitimų sąlygos

Į pasiūlymą įtraukta nuostata, suteikianti Komisijai galimybę persvarstyti šį reglamentą atsižvelgiant į būsimus tarptautinius pokyčius, pirmiausia tuo atveju, jeigu tarpininkaujant TJO būtų įgyvendinta pasaulinė stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema. Tokiu atveju siūlomas reglamentas turėtų būti persvarstytas ir prireikus iš dalies pakeistas siekiant stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos nuostatas suderinti su tarptautine sistema.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011 m.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁵,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁶,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) klimato kaitos ir energetikos dokumentų rinkinyje¹⁷, kuriame raginama, kad visi ekonomikos sektoriai, įskaitant tarptautinę jūrų laivybą, prisidėtų prie numatyto išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, suteiktas aiškus įgaliojimas: „jeigu valstybės narės nepatvirtintų tarptautinio susitarimo, kuris apimtų tarptautinės laivybos sektoriaus emisijas mažinimo rodikliuose, parengtuose pasitelkiant Tarptautinę jūrų organizaciją, arba ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 31 d. Bendrija nepatvirtintų nė vieno susitarimo, parengto remiantis JTBBKK, tai Komisija turėtų pateikti pasiūlymą, pagal kurį būtų numatyta įtraukti siekį mažinti emisijas tarptautinės laivybos sektoriuje į Bendrijos išipareigojimą, kuris turėtų įsigaliooti iki 2013 m. Toks pasiūlymas, kuriame būtų atsižvelgiama į galimą naudą aplinkai, turėtų turėti kuo mažesnę neigiamą poveikį Bendrijos konkurencingumui.“;
- (2) 2011 m. liepos mėn. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) patvirtino technines ir veiklos priemones, pirmiausia – naujiems laivams taikytiną energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklį (EVEDR) ir laivų energijos vartojimo efektyvumo valdymo planą (LEVEVP), kuriomis bus labiau sumažintas numatomas išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio didėjimas, tačiau vien šiomis priemonėmis negalima pasiekti tokio absoliutaus tarptautinės laivybos sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimo, kuris būtinas, kad pakaktų pastangų siekti pasaulinio tikslo – neleisti, kad pasaulinė temperatūra padidėtų daugiau kaip 2 °C;

¹⁵ OL C , , p. .

¹⁶ OL C , , p. .

¹⁷ Sprendimas 406/2009/EB ir Direktyva 2009/29/EB.

- (3) remiantis TJO pateiktais duomenimis, savitasis laivų sunaudojamos energijos kiekis ir išmetamas CO₂ kiekis, taikant veiklos priemones ir diegiant esamas technologijas galėtų būti sumažinti net 75 proc.; daugelis šių priemonių gali būti laikomos ekonomiškai efektyviomis, nes sumažinus kuro išlaidas atsiperka veiklos arba investicinės išlaidos;
- (4) norint Sąjungos lygmeniu sumažinti laivų išmetamo anglies dioksido kiekį, geriausia galimybė tebėra sukurti laivų kuro sąnaudomis pagrįstą išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą – tai būtų pirmasis nuoseklus jūrų transporto išmetamų teršalų įtraukimo į Sąjungos įsipareigojimą mažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį etapas;
- (5) priimti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir kuro sąnaudų mažinimo priemonės trukdo rinkos kliūtys, pvz., patikimos informacijos apie laivų kuro naudojimo efektyvumą arba laivų įrangos atnaujinimo technologijų trūkumas, nepakankama galimybė gauti finansinių išteklių investicijoms į laivų efektyvumą ir nevienodos paskatos, nes laivų savininkai negautų naudos iš investicijų į laivų efektyvumą, kadangi sąskaitas už kurą apmoka operatoriai;
- (6) konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis ir diskusijų su tarptautiniais partneriais rezultatai rodo, kad nuoseklus jūrų transporto išmetamųjų teršalų įtraukimo į Sąjungos įsipareigojimą mažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį metodas turėtų būti taikomas pirmiausia įgyvendinant patikimą jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, o vėliau nustatant šių teršalų išmetimo kainą. Šis metodas padės pasiekti nemažą pažangą tarptautiniu lygmeniu sudarant susitarimą dėl išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslų ir kitų priemonių, kuriomis tokio sumažinimo būtų siekiama mažiausiomis išlaidomis;
- (7) tikimasi, kad įdiegus Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą išmetamųjų teršalų kiekis iki 2030 m. būtų sumažintas apie 2 proc., palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi, o bendros grynosios išlaidos – apie 1,2 mlrd. EUR, nes ši sistema galėtų padėti šalinti rinkos kliūtis, pirmiausia tas, kurios yra susijusios su informacijos apie laivų efektyvumą trūkumu. Toks transporto išlaidų sumažinimas turėtų paskatinti tarptautinę prekybą. Be to, patikima stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema yra būtina tam, kad Sąjungos arba pasaulio lygmeniu būtų galima taikyti rinka grindžiamas priemones arba efektyvumo standartus. Pagal šią sistemą taip pat būtų teikiami patikimi duomenys, reikalingi tam, kad būtų galima nustatyti tikslus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus ir įvertinti jūrų transporto padarytą pažangą prisidedant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo tikslo;
- (8) stebėseną turėtų būti taikoma visiems Sąjungos vidaus reisams, visiems atvykstantiesiems reisams iš paskutiniojo už Sąjungos ribų esančio uosto į pirmąjį įplaukimo į Sąjungą uostą ir visiems išvykstantiesiems reisams iš Sąjungos uosto į pirmąjį už Sąjungos ribų esantį įplaukimo uostą. Be to, turėtų būti stebimi uostuose išmetamo CO₂ kiekiai, įskaitant kiekius, išmetamus laivams stovint nuleidus inkarą arba judant uoste, ypač jeigu taikomos specialios išmetamo CO₂ kiekio mažinimo priemonės arba priemonės, kuriomis siekiama vengti CO₂ išmetimo. Šios taisyklės, laikantis nediskriminavimo principo, turėtų būti taikomos visiems laivams, nepaisant jų vėliavos;
- (9) dėl diegiamų nuostatų sudėtingumo, itin techninio jų pobūdžio ir būtinybės visoje Sąjungoje taikyti vienodas taisykles, atsižvelgiant į tarptautinį jūrų transporto pobūdį

ir numatomą į įvairių valstybių narių uostus įplauksiančių laivų gausą bei siekiant palengvinti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos įgyvendinimą visoje Sąjungoje, siūloma sistema turėtų būti nustatyta reglamentu;

- (10) patikima laivams skirta Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema turėtų būti grindžiama išmetamųjų teršalų kiekio skaičiavimu remiantis kuro sąnaudomis, patirtomis per reisus iš Sąjungos uostų ir į Sąjungos uostus, nes, atsižvelgiant į tai, kad laivų kuro rezervuarai yra dideli, kuro pardavimo duomenys negali būti pakankamai tikslūs šios konkrečios srities kuro sąnaudų įverčiai;
- (11) pagal Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą taip pat turėtų būti renkama kita su klimatu susijusi informacija, suteikianti galimybę nustatyti laivų efektyvumą arba išsamiau išnagrinėti išmetamųjų teršalų susidarymo priežastis. Be to, nustatant tokią taikymo sritį, Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema suderinama su tarptautinėmis iniciatyvomis, kuriomis siekiama esamiems laivams nustatyti efektyvumo standartus, kartu atsižvelgiant į veiklos priemonės, ir padedama šalinti su informacijos trūkumu susijusias rinkos kliūtis;
- (12) siekiant sumažinti laivų savininkams ir operatoriams, ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms, tenkančią administravimo naštą ir užtikrinti kuo geresnę stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos naudingumą ir išlaidų santykį nekludant siekti labai didelės jūrų transporto išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio dalies įtraukimo, stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo nuostatos turėtų būti taikomos tik dideliems teršėjams. Išsamiai ir objektyviai išnagrinėjus į Sąjungos uostus įplauksiančių ir išplauksiančių laivų dydį ir jų išmetamųjų teršalų kiekį buvo nustatyta 5 000 bruto tonų ribinė vertė. Didesni kaip 5 000 bruto tonų laivai sudaro apie 55 proc. į Sąjungos uostus įplauksiančių laivų skaičiaus ir išmeta apie 90 proc. viso susijusio išmetamųjų teršalų kiekio. Ši laikantis nediskriminavimo principo nustatyta ribinė vertė užtikrintų, kad sistema būtų taikoma svarbiausiems teršėjams. Nustačius mažesnę ribinę vertę padidėtų administracinė našta, o nustatant didesnę į sistemą būtų įtraukta mažiau išmetamųjų teršalų, todėl nukentėtų aplinkosauginis sistemos veiksmingumas;
- (13) siekiant dar labiau sumažinti laivų savininkų ir operatorių administracinę naštą, stebėsenos taisyklės turėtų būti grindžiamos CO₂, nes tai pačios svarbiausios jūrų transporto išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, sudarančios apie 98 proc. viso šiame sektoriuje išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio;
- (14) nustatant šias taisykles turėtų būti atsižvelgiama į dabar taikomus reikalavimus ir laivuose jau turimus duomenis; todėl laivų savininkams turėtų būti suteikta galimybė pasirinkti vieną iš šių keturių stebėsenos metodų: naudoti bunkerio atsargų papildymo važtaraščius, taikyti kuro rezervuarų stebėseną, remtis taikomų degimo procesų srautmačiais arba tiesioginiais išmetamųjų teršalų kiekio matavimais. Laivui skirtame stebėsenos plane turėtų būti įrašytas pasirinktas būdas ir pateikta papildomos informacijos apie pasirinkto būdo taikymą;
- (15) įmonė, atsakinga už visą laivybos veiklą vykdančio laivo ataskaitinį laikotarpį, turėtų būti laikoma atsakinga už visų stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų įgyvendinimą šiuo ataskaitiniu laikotarpiu, įskaitant tinkamai patikrintos išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos pateikimą. Pasikeitus savininkui, naujasis savininkas bus atsakingas tik už stebėsenos ir ataskaitų teikimo įpareigojimus, susijusius su ataskaitiniu laikotarpiu, kuriuo buvo perduota nuosavybės teisė. Kad būtų lengviau vykdyti šiuos įpareigojimus, naujasis savininkas turėtų gauti naujausio stebėsenos plano kopiją ir, jeigu taikytina, atitikties patvirtinimo dokumentą. Be to, pasikeitus

savininkui turėtų būti pakeistas stebėsenos planas, kad naujasis laivo savininkas galėtų pats pasirinkti stebėsenos metodiką;

- (16) kitos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, klimato kaitos sukėlėjai ir oro teršalai šiuo etapu neturėtų būti įtraukti į Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, kad būtų išvengta reikalavimų diegti nepakankamai patikimą ir nepakankamai plačiai siūlomą rinkoje matavimo įrangą, dėl kurios galėtų kilti Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos įgyvendinimo sunkumų;
- (17) siekiant kuo labiau sumažinti laivų savininkų ir operatorių administracinę naštą, ataskaitos turėtų būti teikiamos ir pateikta informacija skelbiama kartą per metus. Skelbiant tik išmetamųjų teršalų kiekio, kuro sąnaudų ir efektyvumo metinius vidurkius ir sumines vertes, turėtų būti išvengta konfidencialumo problemų. Komisijai pateikti duomenys turėtų būti papildyti statistiniais duomenimis, jeigu šie duomenys yra svarbūs Europos statistinės informacijos plėtojimui, rengimui ir sklaidai pagal 2012 m. rugšėjo 17 d. Komisijos sprendimą 2012/504/ES dėl Eurostato¹⁸;
- (18) akredituotų tikrintojų atliekamomis patikromis turėtų būti užtikrinta, kad stebėsenos planai ir išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos būtų teisingos ir atitiktų šiame reglamente nustatytus reikalavimus. Siekiant užtikrinti tikrinimo paprastumą, svarbu, kad tikrintojai duomenų patikimumą tikrintų ataskaitose pateiktus duomenis lygindami su įverčiais, gautais remiantis laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis. Šiuos įverčius galėtų teikti Komisija. Tikrintojai turėtų būti nepriklausomi ir kompetentingi fiziniai arba juridiniai asmenys, akredituoti nacionalinių akreditavimo įstaigų, įsteigtų pagal 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008, nustatantį su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 339/93¹⁹;
- (19) tikrintojo išduotas atitikties patvirtinimo dokumentas turėtų būti laikomas laive, kad būtų galima įrodyti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reikalavimų laikymąsi. Tikrintojai turėtų pranešti Komisijai apie tokių dokumentų išdavimą;
- (20) remdamasi panašiu su saugia laivyba susijusių funkcijų vykdymo patirtimi, Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) turėtų padėti Komisijai vykdyti kai kurias funkcijas;
- (21) už šio reglamento nuostatų nesilaikymą turėtų būti taikomos sankcijos. Su stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema susijusių įsipareigojimų vykdymas turėtų būti užtikrinamas remiantis esamomis priemonėmis, t. y. priemonėmis, nustatytomis taikant Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi²⁰ ir 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės²¹, ir informacija apie atitikties patvirtinimo dokumentų išdavimą. Dokumentą, kuriuo patvirtinama laivo atitiktis stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimams, Komisija turėtų įtraukti į Direktyvos 2009/16/EB 13 straipsnio 1 dalyje nurodytą liudijimų ir dokumentų sąrašą;
- (22) Direktyvoje 2009/16/EB numatytas laivų sulaikymas už liudijimų, kurie turi būti laikomi laive, neturėjimą. Jeigu laivas nesilaiko stebėsenos ir ataskaitų teikimo įpareigojimų ilgiau nei vieną ataskaitinį laikotarpį, derėtų numatyti laivo išsiuntimo iš

¹⁸ OL L 251, 2012 9 18, p. 49.

¹⁹ OL L 218, 2008 8 13, p. 30.

²⁰ OL L 131, 2009 5 28, p. 132.

²¹ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

uosto galimybę. Ši nuostata turėtų būti taikoma taip, kad per tam tikrą pagrįstą laikotarpį būtų galima ištaisyti netinkamą padėtį;

- (23) 2013 m. gegužės mėn. 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo stebėsenos bei ataskaitų ir kitos su klimato kaita susijusios nacionalinio bei Sąjungos lygmens informacijos teikimo mechanizmo²² turėtų būti iš dalies pakeistas nustatant pagal šį reglamentą valstybių narių vykdytiną jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimus;
- (24) Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema turėtų būti naudojama kaip pavyzdys įgyvendinant pasaulinę stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą. Pasaulinę stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą reikėtų įgyvendinti todėl, kad ji būtų veiksmingesnė dėl platesnės taikymo srities. Todėl Komisija turėtų reguliariai dalytis svarbia šio reglamento įgyvendinimo informacija su TJO ir kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis ir teikti TJO atitinkamus duomenis. Sudarius susitarimą dėl pasaulinės stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, Komisija turėtų persvarstyti Sąjungos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, kad suderintų ją su pasauline sistema;
- (25) siekiant pasinaudoti geriausiajį sukaupia patirtimi ir moksliniais duomenimis, Komisijai pagal Sutarties 290 straipsnį turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl laivų išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo tam tikrų techninių aspektų persvarstymo ir išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitų tikrinimo bei tikrintojų akreditavimo papildomų taisyklių nustatymo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (26) siekiant užtikrinti vienodas automatizuotų sistemų ir standartinių elektroninių šablonų, skirtų Komisijai ir susijusioms valstybėms narėms teikti aiškia išmetamųjų teršalų kiekio ir kitą su klimatu susijusią informaciją, naudojimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai²³;
- (27) siūlomo veiksmo tikslo, t. y. užtikrinti laivų išmetamo CO₂ kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą – pirmąjį nuoseklus šių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo metodo etapą, – valstybės narės, veikdamos savarankiškai, negali deramai pasiekti dėl jūrų transporto tarptautinio pobūdžio, todėl dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Sąjunga gali patvirtinti priemones laikydamosi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (28) stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos kūrimo taisyklės turėtų atitikti 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (95/46/EB) dėl asmenų

²² OL L 165, 2013 6 18, p. 13–40.

²³ OL L 251, 2012 9 18, p. 49.

apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo²⁴ ir 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo²⁵ nuostatas;

- (29) šis reglamentas turėtų įsigalioti 2015 m. liepos 1 d., kad iki pirmojo ataskaitinio laikotarpio, prasidėsiančio 2018 m. sausio 1 d., valstybės narės ir susijusios suinteresuotosios šalys turėtų pakankamai laiko imtis reikiamų priemonių, kad šis reglamentas būtų veiksmingai taikomas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos laivų, kurie atvyksta į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus, plaukioja po juos arba išvyksta iš jų, išmetamo anglies dioksido (CO₂) kiekio ir kitos su klimatu susijusios informacijos tikslios stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisyklės, siekiant paskatinti ekonomiškai efektyviu būdu mažinti jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekį.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas didesniems kaip 5 000 bruto tonų laivams dėl jų per reisus iš paskutiniojo įplaukimo uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą ir iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto į kitą jų įplaukimo uostą, taip pat plaukiojant po valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus išmetamų teršalų.
2. Šis reglamentas netaikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniais laivams, žvejybos arba žuvų apdorojimo laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams ir valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų sąvokų apibrėžtys:

- (a) išmetamieji teršalai – į atmosferą iš 2 straipsnyje nustatytų laivų išmetamas CO₂;
- (b) įplaukimo uostas – uostas, kuriame laivas sustoja pakrauti arba iškrauti krovinį arba įlaipinti ar išlaipinti keleivius, išskyrus sustojimus tik kuro papildymo, naujų atsargų įsigijimo ir (arba) įgulos pamainos pasikeitimo tikslais;
- (c) įmonė – 2 straipsnyje nustatytas laivo savininkas arba kitas asmuo, pvz., valdytojas arba laivo be įgulos frachuotojas, iš laivo savininko perėmęs atsakomybę už jo veiklą;

²⁴ OL L 281, 1995 11 23, p. 31.

²⁵ OL L 8, 2001 1 12, p. 1.

- (d) bruto tonos – metrinė bendroji talpa tonomis, apskaičiuota pagal talpos matavimo taisykles, nustatytas 1969 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų matmenų nustatymo I priede;
- (e) tikrintojas – tikrinimo veiklą vykdomas juridinis asmuo, nacionalinės akreditavimo įstaigos akredituotas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008²⁶ ir šį reglamentą;
- (f) tikrinimas – tikrintojo vykdoma veikla, skirta įvertinti įmonės perduotų dokumentų atitiktį šio reglamento reikalavimams;
- (g) kita su klimatu susijusi informacija – su laivų kuro sąnaudomis, transportavimo apimtimi ir energijos vartojimo efektyvumu susijusi informacija, suteikianti galimybę analizuoti išmetamųjų teršalų kiekio tendencijas ir vertinti laivų eksploatacines savybes;
- (h) teršalų išmetimo koeficientas – vidutinio išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir sukėlėjo veiklumo duomenų santykis, pagrįstas prielaida, kad degant įvyksta baigtinė oksidacija, o vykstant kitoms cheminėms reakcijoms įvyksta baigtinis virsmas;
- (i) neapibrėžtis – parametras, susijęs su kiekio nustatymo rezultatu, apibūdinantis verčių sklaidą, kuri galėtų būti pagrįsta susieta su tam tikram kiekiu, atsižvelgiant į sisteminių ir atsitiktinių veiksnių poveikį, išreiškiamas procentais ir apibūdinantis pasikliautinąjį intervalą apie vidutinę vertę, apimantį 95 proc. numanomų verčių, atsižvelgiant į verčių pasiskirstymo asimetriją;
- (j) konservatyvus – atitinkantis prielaidų rinkinį, kuriuo siekiama užtikrinti, jog nebūtų nepakankamai įvertintas metinis išmetamųjų teršalų kiekis arba kad nebūtų pervertinti atstumai arba pervežtų krovinių kiekis;
- (k) tonos CO₂ – metrinės tonos CO₂;
- (l) ataskaitinis laikotarpis – vieni kalendoriniai metai, kuriais turi būti vykdoma išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną ir teikiamos ataskaitos.

II SKYRIUS

STEBĖSENA IR ATASKAITŲ TEIKIMAS

1 SKIRSNIS

Stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai ir metodai

4 straipsnis

Bendrieji stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai

1. Įmonės pagal 2–6 dalis vykdo kiekvieno laivo kalendoriniais metais kiekviename valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste ir per kiekvieną atvykimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą ir išvykimo iš tokio uosto reisą naudotos kuro rūšies ir sunaudoto kuro kiekio stebėseną ir teikia su tuo susijusias ataskaitas.

²⁶ OL L 218, 2008 8 13, p. 30.

2. Stebėseną ir ataskaitų teikimas turi būti išsamūs ir apimti visą deginant kurą išmetamų teršalų kiekį. Įmonės imasi reikiamų priemonių, kad ataskaitiniu laikotarpiu nesusidarytų duomenų spragų.
3. Stebėseną ir ataskaitų teikimas turi būti nuoseklūs ir palyginami laiko atžvilgiu. Įmonės taiko vienodą stebėsenos metodiką ir naudoja vienodus duomenų rinkinius, kurie, gavus tikrintojų patvirtinimą, gali būti keičiami arba kuriems gali būti taikomos išimtys.
4. Įmonės skaidriai renka, registruoja, kaupia, analizuoja ir dokumentais patvirtina stebėsenos duomenis, pateikdamos prielaidas, nuorodas, teršalų išmetimo koeficientus ir veiklos duomenis, kad tikrintojas galėtų atkurti išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo eigą.
5. Įmonės užtikrina, kad nustatant išmetamųjų teršalų kiekį nebūtų daroma sistemingų arba tyčinių netikslumų. Jos nustato ir mažina netikslumų šaltinius.
6. Įmonės suteikia galimybę pagrįstai įsitikinti išmetamųjų teršalų kiekio duomenų, kurie turėtų būti stebimi ir pateikiami ataskaitose, teisingumu.

5 straipsnis

Jūrų transporto išmetamų teršalų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo metodai

Igyvendindamos 4 straipsnio 1–3 dalių nuostatas, įmonės kiekvieno jų laivo, didesnio kaip 5 000 bruto tonų, išmetamų teršalų kiekio ir kitą su klimatu susijusią informaciją rengia taikydamos bet kuri I priede nustatyta metodą.

2 SKYRIUS

STEBĖSENOS PLANAS

6 straipsnis

Stebėsenos plano turinys ir teikimas

1. Iki 2017 m. rugpjūčio 31 d. įmonės tikrintojams pateikia stebėsenos planą, kuriame nurodomas pasirinktas kiekvieno jų laivo, didesnio kaip 5 000 bruto tonų, išmetamų teršalų kiekio ir kitos su klimatu susijusios informacijos stebėsenos ir ataskaitų teikimo metodas.
2. Nukrypdama nuo 1 dalies, laivams, pirmą kartą patekusiems į šio reglamento taikymo sritį po 2018 m. sausio 1 d., skirtą stebėsenos planą įmonė, be priežasties nedelsdama, tikrintojui pateikia ne vėliau kaip per du mėnesius nuo pirmojo įplaukimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą.
3. 1 dalyje nurodytas stebėsenos planas sudaromas iš išsamių ir aiškių konkretaus laivo stebėsenos metodikos dokumentų ir bent šios informacijos:
 - (a) laivo tapatumo duomenų ir tipo, įskaitant laivo pavadinimą, Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) jam suteiktą registracijos numerį, jo registracijos arba prirašymo uostą ir laivo savininko pavadinimą (vardą ir pavardę);
 - (b) įmonės pavadinimo ir kontaktinio asmens adreso, telefono, fakso numerio ir elektroninio pašto duomenų;

- (c) laive esančių išmetamųjų teršalų šaltinių, pvz., pagrindinių variklių, pagalbinių variklių, katilų ir inertinių dujų generatorių, ir naudojamų kuro rūšių aprašų;
 - (d) procedūrų, sistemų ir pareigų, skirtų stebėsenos metais atnaujinti išsamų išmetamųjų teršalų šaltinių sąrašą, siekiant užtikrinti laivo išmetamų teršalų kiekio stebėsenos ir ataskaitų išsamumą, aprašo;
 - (e) reisų sąrašo išsamumo stebėsenos procedūrų aprašo;
 - (f) laivo kuro sąnaudų stebėsenos procedūrų aprašo, įskaitant:
 - i) iš I priede nustatytų metodų pasirinktą kiekvieno išmetamųjų teršalų šaltinio kuro sąnaudų skaičiavimo metodą, jeigu taikytina, pateikiant naudojamos matavimo įrangos aprašą;
 - ii) kuro papildymo ir rezervuaruose esančio kuro kiekio matavimo procedūras, šiuo tikslu naudojamų matavimo prietaisų aprašą ir matuojant gaunamos informacijos registravimo, gavimo, perdavimo ir saugojimo procedūras;
 - iii) pasirinktą tankio nustatymo metodą, jeigu taikytina;
 - iv) procedūrą, skirtą užtikrinti, kad bendroji kuro matavimų neapibrėžtis atitiktų šio reglamento reikalavimus, jeigu įmanoma, nurodant nacionalinius teisės aktus, sutarčių su pirkėjais punktus arba kuro tiekėjo tikslumo standartus;
 - (g) atskirų kiekvienos rūšies kurui nustatytų teršalų išmetimo koeficientų arba, jeigu tai alternatyvus kuras, teršalų išmetimo koeficientų nustatymo metodikų, įskaitant ėminių ėmimo metodiką, analizės metodus, pateikiant naudojamų laboratorijų aprašą (ir, jeigu taikytina, patvirtintą akreditaciją pagal standartą ISO 17025);
 - (h) procedūrų, taikomų nustatyti kiekvieno reiso veiklos duomenis, aprašo, įskaitant:
 - i) procedūras, pareigas ir duomenų šaltinius, skirtus nustatyti ir užregistruoti per reisą nuplauktą atstumą;
 - ii) procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus nustatyti ir užregistruoti pervežtą krovinį ir keleivių skaičių, jeigu taikytina;
 - iii) procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus nustatyti ir užregistruoti jūroje išbūtą laiką plaukiant iš išvykimo uosto į atvykimo uostą;
 - (i) metodo, taikomo nustatyti pakaitinius duomenis, skirtus užpildyti duomenų spragas, aprašą;
 - (j) stebėsenos plano paskutinių pakeitimų datą.
4. Įmonės naudoja standartizuotus stebėsenos planus, grindžiamus šablonais. Techninės taisyklės, kuriomis nustatomi 1 dalyje nurodyti stebėsenos planų šablonai, nustatomos įgyvendinimo aktais. Šiuos įgyvendinimo aktus pagal šio reglamento 25 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą priima Komisija.

7 straipsnis

Stebėsenos plano pakeitimai

Įmonės reguliariai tikrina, ar laivo stebėsenos planas atitinka laivo pobūdį ir veikimo būdą ir ar negalima patobulinti stebėsenos metodikos.

Įmonė daro stebėsenos plano pakeitimus šiais atvejais:

- (a) pasikeitus laivo savininkui;
- (b) jeigu atsiradus naujiems išmetamųjų teršalų šaltiniams arba naudojant naują, į stebėsenos planą dar neįtrauktą kurą, išmetami kitokie teršalų kiekiai;
- (c) jeigu dėl naujo tipo matavimo prietaisų naudojimo arba naujų ėminių ėmimo arba analizės metodų taikymo, arba dėl kitų priežasčių pasikeitus galimybei gauti duomenų galima užtikrinti didesnę išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo tikslumą;
- (d) nustatčius, kad pagal pirmiau taikytą stebėsenos metodiką gauti duomenys buvo neteisingi;
- (e) jeigu stebėsenos planas neatitinka šio reglamento reikalavimų ir tikrintojai paprašo, kad įmonė padarytų to plano pakeitimų.

Įmonės, be priežasties nedelsdamos, praneša tikrintojams apie siūlymus padaryti stebėsenos plano pakeitimų.

Tikrintojas įvertina visus didesnius stebėsenos plano pakeitimus.

3 SKIRSNIS

IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ KIEKIO IR KITOS SUSIJUSIOS INFORMACIJOS STEBĖSENA

8 straipsnis

Veiklos stebėseną ataskaitiniu laikotarpiu

Nuo 2018 m. sausio 1 d. įmonės, remdamosi pagal 13 straipsnio 1 dalį patvirtintu stebėsenos planu, vykdo kiekvieno laivo per kiekvieną reisą ir per metus išmetamo teršalų kiekio stebėseną, taikydamos iš I priedo B dalyje nustatytų metodų pasirinktą tinkamą metodą ir skaičiuodamos išmetamųjų teršalų kiekį pagal I priedo A dalį.

9 straipsnis

Kiekvieno reiso stebėseną

Įmonės, remdamosi pagal 13 straipsnio 1 dalį patvirtintu stebėsenos planu, pagal I priedo A dalį ir II priedą vykdo kiekvieno laivo ir kiekvieno atvykimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą ir išvykimo iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto reiso stebėseną, registruodama tokią informaciją:

- (a) išvykimo uostą ir atvykimo uostą, kartu registruojant išvykimo ir atvykimo datą ir laiką;
- (b) bendrąsias kiekvienos naudotos rūšies kuro sąnaudas ir bendrąjį teršalų išmetimo koeficientą, šiuos rodiklius taip pat išskirdama pagal kuro, kuriam taikoma ir kuriam netaikoma išmetamųjų teršalų kontrolė, sąnaudas;
- (c) išmesto CO₂ kiekį;
- (d) nuplauktą atstumą;
- (e) jūroje išbūtą laiką;

- (f) pervežtą krovinį;
- (g) transportavimo apimtį.

10 straipsnis

Metinė stebėseną

Įmonė, remdamasi pagal 13 straipsnio 1 dalį patvirtintu stebėsenos planu, pagal I priedo A dalį ir II priedą vykdo kiekvieno laivo stebėseną kiekvienais kalendoriniais metais, registruodama tokius parametrus:

- (a) bendrąsias kiekvienos naudotos rūšies kuro sąnaudas ir bendrąjį teršalų išmetimo koeficientą, šiuos rodiklius taip pat išskirdama pagal kuro, kuriam taikoma ir kuriam netaikoma išmetamųjų teršalų kontrolė, sąnaudas;
- (b) bendrą išmesto CO₂ kiekį;
- (c) suminį per visus reišus tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančių uostų išmesto CO₂ kiekį;
- (d) suminį per visus reišus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančių uostų išmesto CO₂ kiekį;
- (e) suminį per visus reišus į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus išmesto CO₂ kiekį;
- (f) valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose stovinčių laivų išmesto CO₂ kiekį;
- (g) bendrą nuplauktą atstumą;
- (h) bendrą jūroje išbūtą laiką;
- (i) bendrą transportavimo apimtį;
- (j) vidutinį energijos vartojimo efektyvumą.

4 SKIRSNIS

ATASKAITŲ TEIKIMAS

11 straipsnis

Išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos turinys

1. Pradedant 2019 m., iki kiekvienų metų balandžio 30 d. įmonės Komisijai ir atitinkamų vėliavos valstybių valdžios institucijoms pateikia išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitą, kurioje pateikiama per visą ataskaitinį laikotarpį kiekvieno laivo, už kurį konkreči įmonė yra atsakinga, išmesto teršalų kiekio ir kita su klimatu susijusi informacija ir kuri tikrintojo pagal 14 straipsnio reikalavimus įvertinta kaip tinkama.
2. Pasikeitus laivo savininkui, nauja įmonė užtikrina, kad kiekvienas laivas, už kurį ji yra atsakinga, atitiktų šio reglamento reikalavimus, susijusius su visu ataskaitiniu laikotarpiu, kuriuo ji prisiima atsakomybę už susijusį laivą.
3. 1 dalyje nurodytoje išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitoje įmonės pateikia tokią informaciją:
 - (a) laivo ir įmonės tapatumo duomenis, įskaitant:

- i) laivo pavadinimą;
 - ii) TJO registracijos numerį;
 - iii) registracijos arba prirašymo uostą;
 - iv) laivo techninį efektyvumą (energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklį (EVEDR) arba apskaičiuotą rodiklio vertę (ARV) pagal TJO rezoliuciją MEPC.215 (63), jeigu taikytina);
 - v) laivo savininko pavadinimą (vardą ir pavardę);
 - vi) laivo savininko adresą ir pagrindinę jo veiklos vietą;
 - vii) įmonės pavadinimą (jeigu tai ne laivo savininkas);
 - viii) įmonės (jeigu tai ne laivo savininkas) adresą ir pagrindinę jos veiklos vietą;
 - ix) kontaktinio asmens adresą, telefoną, fakso numerį ir elektroninio pašto duomenis;
- (b) informaciją apie taikomą stebėsenos metodą ir susijusį neapibrėžties lygį;
- (c) pagal 10 straipsnį vykdytos parametrų metinės stebėsenos rezultatus.

12 straipsnis

Išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos forma

1. 11 straipsnyje nurodyta išmetamųjų teršalų kiekio ataskaita teikiama naudojant automatizuotas sistemas ir išsamias duomenų perdavimo formas, įskaitant elektroninius šablonus.
2. Techninės taisyklės, kuriomis nustatomos 1 dalyje nurodytos duomenų perdavimo formos, įskaitant elektroninius šablonus, nustatomos įgyvendinimo aktais. Tuos įgyvendinimo aktus Komisija priima laikydamasi 25 straipsnio 2 dalyje nurodytos procedūros.

III SKYRIUS

TIKRINIMAS IR AKREDITACIJA

13 straipsnis

Tikrinimo aprėptis ir tikrinimo ataskaita

3. Tikrintojas įvertina 6 straipsnyje nurodyto stebėsenos plano atitiktį 6 ir 7 straipsniuose nustatytiems reikalavimams. Jeigu įvertinus pateikiama rekomendacijų, kurias būtina įtraukti į stebėsenos planą, atitinkama įmonė prieš prasidedant ataskaitiniam laikotarpiui persvarsto savo stebėsenos planą.
4. Tikrintojas įvertina išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos atitiktį 8–11 straipsniuose ir I ir II prieduose nustatytiems reikalavimams.
5. Pirmiausia tikrintojas užtikrina, kad išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitoje pateikta išmetamųjų teršalų kiekio ir kita su klimatu susijusi informacija būtų rengiama pagal 8, 9 ir 10 straipsnius ir pagal 6 straipsnyje nurodytą stebėsenos planą. Be to, tikrintojas užtikrina, kad ataskaitose pateikta išmetamųjų teršalų kiekio ir kita su klimatu susijusi informacija atitiktų duomenis, pagal I ir II priedus apskaičiuotus remiantis kitais šaltiniais.

6. Jeigu įvertinus padaroma išvada, kad, kiek žinoma tikrintojui, išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitoje nėra esminių netikslumų ir klaidų, tikrintojas pateikia patikros ataskaitą. Patikros ataskaitoje nurodomi visi klausimai, susiję su tikrintojo atliktu darbu.
7. Jeigu įvertinus padaroma išvada, kad išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitoje yra esminių netikslumų, klaidų ir neatitikimų arba kad ji neatitinka 11 ir 14 straipsnių ir I priedo reikalavimų, tikrintojas apie tai laiku praneša įmonei ir paprašo iš naujo pateikti ataskaitą. Įmonė ištaiso visus nurodytus neatitikimus taip, kad būtų galima laiku baigti tikrinimo procedūrą. Tikrintojas patikros ataskaitoje nurodo, ar įmonė ištaisė šiuos neatitikimus tikrinimo procedūros metu.

14 straipsnis

Bendrieji tikrintojų įsipareigojimai ir veiklos principai

1. Tikrintojas turi būti nepriklausomas nuo įmonės arba atitinkamo laivo operatoriaus ir visuomenės labai vykdyti pagal šį reglamentą privalomą veiklą. Todėl tikrintojas ir bet koks to paties juridinio subjekto padalinys negali būti įmonė arba laivo operatorius, įmonės savininkas arba nuosavybės teise jiems priklausantis subjektas; be to, tikrintojas negali turėti ryšių su įmone, galinčių pakenkti jo nepriklausomumui ir nešališkumui.
2. Tikrindamas 11 straipsnyje nurodytą išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitą ir įmonės taikomas stebėsenos procedūras, tikrintojas įvertina stebėsenos sistemų ir ataskaitoje pateiktų su išmetamųjų teršalų kiekiu susijusių duomenų ir informacijos patikimumą, tikėtinumą ir tikslumą, pirmiausia įvertindamas:
 - (a) kuro sąnaudų priskyrimą reisams, kuriems taikomas šis reglamentas;
 - (b) ataskaitoje pateiktus kuro sąnaudų duomenis ir susijusius matavimus bei skaičiavimus;
 - (c) teršalų išmetimo koeficientų parinktį ir taikymą;
 - (d) skaičiavimus, kuriais nustatomas bendras išmetamųjų teršalų kiekis;
 - (e) skaičiavimus, kuriais nustatomas energijos vartojimo efektyvumas.
3. Tikrintojas vertina pagal 11 straipsnį pateiktas ataskaitas tik jeigu remiantis patikimais ir tikėtinais duomenimis ir informacija galima labai patikimai nustatyti išmetamųjų teršalų kiekį ir jeigu laikomasi šių sąlygų:
 - (a) ataskaitoje pateikti duomenys atitinka duomenis, apskaičiuotus remiantis laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pvz., įmontuoto variklio galia;
 - (b) ataskaitoje pateiktuose duomenyse nėra neatitikimų, pirmiausia lyginant bendrą kiekvieno laivo per metus įsigyto kuro kiekį ir sumines kuro sąnaudas, patirtas per reisu, kuriems taikomas šis reglamentas;
 - (c) duomenys buvo surinkti pagal galiojančias taisykles;
 - (d) susiję laivo įrašai yra išsamūs ir nuoseklūs.

15 straipsnis

Tikrinimo procedūros

1. Tikrintojas, ataskaitoje pateiktus išmetamųjų teršalų kiekius lygindamas su duomenimis, apskaičiuotais remiantis laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pvz., įmontuoto variklio galia, nustato galimus pavojus, susijusius su stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūra. Nustatęs didelių nukrypimų, tikrintojas atlieka išsamesnę analizę.
2. Tikrintojas, peržiūrėdamas visus naudotus duomenų šaltinius ir taikytas metodikas, nustato galimus pavojus, susijusius su įvairiais skaičiavimo etapais.
3. Tikrintojas atsižvelgia į visus veiksmingus rizikos valdymo būdus, kuriuos įmonė taiko norėdama sumažinti neapibrėžtį atsižvelgdama į taikomų stebėsenos metodų tikslumą.
4. Įmonė tikrintojui pateikia visą papildomą informaciją, kuri jam suteikia galimybę atlikti tikrinimo procedūras. Tikrinimo procedūros metu tikrintojas gali atlikti patikras vietoje, kad nustatytų ataskaitoje pateiktų duomenų ir informacijos patikimumą.
5. Komisija įgaliojama pagal 24 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų tiksliau nustatytos šiame reglamente nurodyto tikrinimo taisyklės ir tikrintojų akreditavimo būdai. Šie deleguotieji aktai grindžiami 14 straipsnyje numatytais tikrinimo principais ir kitais susijusiais tarptautiniu mastu pripažįstamais standartais.

16 straipsnis

Tikrintojų akreditavimas

1. Tikrintoją, vertinantį stebėsenos planus ir išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitas ir išduodantį 13 ir 17 straipsniuose nurodytus patikros ir atitikties patvirtinimo dokumentus, veikai, kuriai taikomas šis reglamentas, vykdyti akredituoja nacionalinė akreditavimo įstaiga pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008.
2. Tais atvejais, kai šiame reglamente nenustatoma konkrečių nuostatų dėl tikrintojų akreditavimo, taikomos atitinkamos Reglamento (EB) Nr. 765/2008 nuostatos.
3. Komisija įgaliojama pagal 24 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų tiksliau nustatyti tikrintojų akreditavimo būdai.

IV SKYRIUS

ATITIKTIS IR INFORMACIJOS SKELBIMAS

17 straipsnis

Atitikties patvirtinimo dokumento išdavimas

1. Jeigu 11 straipsnyje nurodyta išmetamųjų teršalų kiekio ataskaita atitinka 11–15 straipsniuose ir I ir II prieduose nustatytus reikalavimus, tikrintojas, remdamasis patikros ataskaita, išduoda atitinkamo laivo atitikties patvirtinimo dokumentą.
2. 1 dalyje nurodytame atitikties patvirtinimo dokumente pateikiama tokia informacija:
 - (a) laivo tapatumo duomenys (pavadinimas, TJO registracijos numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);
 - (b) laivo savininko pavadinimas (vardas ir pavardė) ir pagrindinė veiklos vieta;
 - (c) tikrintojo tapatybė;

- (d) atitikties patvirtinimo dokumento išdavimo data (nurodant susijusį ataskaitinį laikotarpį ir dokumento galiojimo laikotarpį).
3. Atitikties patvirtinimo dokumentai galioja 18 mėnesių nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.
 4. Tikrintojas nedelsdamas praneša Komisijai ir vėliavos valstybės valdžios institucijai apie atitikties patvirtinimo dokumento išdavimą ir perduoda 2 dalyje nurodytą informaciją naudodamas automatizuotas sistemas ir išsamias duomenų perdavimo formas, įskaitant elektroninius šablonus, Komisijos nustatytas laikantis šiame reglamente nustatytos procedūros.
 5. Techninės taisyklės, kuriomis nustatomos 4 dalyje nurodytos duomenų perdavimo formos, įskaitant elektroninius šablonus, nustatomos įgyvendinimo aktais. Tuos įgyvendinimo aktus Komisija priima laikydamosi šio reglamento 25 straipsnio 2 dalyje nurodytos procedūros.

18 straipsnis

Pareiga laive turėti galiojantį atitikties patvirtinimo dokumentą

Nuo 2019 m. birželio 30 d. laivuose, atvykstančiuose į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą, plaukiojančiuose po tokį uostą arba išvykstančiuose iš tokio uosto, turi būti pagal 17 straipsnį išduotas galiojantis dokumentas, patvirtinantis laivo atitiktį ataskaitų teikimo ir stebėsenos įpareigojimams atitinkamu ataskaitiniu laikotarpiu.

19 straipsnis

Atitiktis stebėsenos ir ataskaitų teikimo įpareigojimams ir patikrinimai

1. Kiekviena valstybė narė, remdamasi pagal 21 straipsnio 1 dalį paskelbta informacija, užtikrina, kad su jos vėliava plaukiojantys laivai laikytųsi 8–12 straipsniuose nustatytų stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų.
2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad per kiekvieną laivo, esančio jos jurisdikcijai priklausančiame uoste, patikrinimą taip pat būtų patikrinta, ar laive yra 18 straipsnyje nurodytas atitikties patvirtinimo dokumentas.
3. Nepažeisdama šio straipsnio 2 dalies ir remdamasi pagal 21 straipsnį paskelbta informacija, valstybė narė patikrina, ar kiekviename į jos jurisdikcijai priklausantį uostą įplaukusiame laive, kuris nesilaiko 21 straipsnio 2 dalies j ir k punktų, yra 18 straipsnyje nurodytas atitikties patvirtinimo dokumentas.

20 straipsnis

Nuobaudos, keitimasis informacija ir įsakymas išvykti

1. Valstybės narės nustato nuobaudų už 8–12 straipsniuose nustatytų stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų nesilaikymą ir imasi visų priemonių, kad šios nuobaudos būtų taikomos. Numatytos nuobaudos negali būti švelnesnės už nuobaudas, operatoriams pagal nacionalinius teisės aktus dėl išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų nustatytas už ataskaitų teikimo įpareigojimų nesilaikymą, ir turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios. Valstybės narės praneša Komisijai apie šias nuostatas iki 2017 m. liepos 1 d., o vėliau nedelsdamos praneša Komisijai apie tolesnius šių nuostatų pakeitimus.

2. Valstybės narės užtikrina, kad jų nacionalinės institucijos, kurios užtikrina stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų laikymąsi, veiksmingai keistūsi informacija ir veiksmingai bendradarbiautų tarpusavyje, arba, jeigu taikytina, užtikrina tokį veiksmingą keitimąsi informacija ir veiksmingą bendradarbiavimą su valdžios institucija, kuriai pavestos sankcijų taikymo procedūros. Apie valstybių narių įgyvendinamas nacionalines sankcijų taikymo procedūras pranešama Komisijai, Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA), kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei.
3. Laivams, kurie nesilaiko stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų ilgiau nei vieną ataskaitinį laikotarpį, nacionalinė valstybinio jūrų uosto direkcija gali išleisti įsakymą išvykti, apie kurį turi būti pranešama Komisijai, EMSA, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei. Išleidus tokį įsakymą išvykti, visos valstybės narės atsisako įleisti šį laivą į savo uostus, kol įmonė neįvykdo jai pagal 8–12 straipsnius nustatytų stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų ir to nepatvirtina, pranešdama įsakymą išvykti išleidusiai nacionalinei valstybinio uosto direkcijai apie galiojantį atitikties patvirtinimo dokumentą.

21 straipsnis

Informacijos skelbimas

1. Iki kiekvienų metų birželio 30 d. Komisija viešai paskelbia pagal 11 straipsnį ataskaitose pateiktus išmetamųjų teršalų kiekius ir informaciją apie tai, kaip įmonė laikosi 11 ir 17 straipsniuose nustatytų stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų.
2. Skelbiant 1 dalyje nurodytą informaciją, nurodoma:
 - (a) laivo tapatumo duomenys (pavadinimas, TJO registracijos numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);
 - (b) laivo savininko tapatybė (savininko pavadinimas (vardas ir pavardė) ir adresas, jo pagrindinė veiklos vieta);
 - (c) laivo techninis efektyvumas (EVEDR arba ARV, jeigu taikytina);
 - (d) per metus išmesto CO₂ kiekis;
 - (e) bendros metinės kuro sąnaudos, patirtos per reisu, kuriems taikomas šis reglamentas;
 - (f) vidutinės metinės kuro sąnaudos ir vidutinis metinis išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tenkantys per reisu, kuriems taikomas šis reglamentas, nuplauktam atstumui);
 - (g) vidutinės metinės kuro sąnaudos ir vidutinis metinis išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tenkantys per reisu, reisais, kuriems taikomas šis reglamentas, nuplauktam atstumui ir pervežtam kroviniumi;
 - (h) iš viso per metus jūroje išbūtas laikas per reisu, kuriems taikomas šis reglamentas;
 - (i) taikyta stebėsenos metodika;
 - (j) atitikties patvirtinimo dokumento išdavimo data ir galiojimo terminas;
 - (k) tikrintojo, kuris patvirtino išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitą, tapatybė.

3. Komisija paskelbia metinę jūrų transporto išmetamų teršalų kiekio ir kitos su klimatu susijusios informacijos ataskaitą.
4. EMSA pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002²⁷ padeda Komisijai atlikti jos užduotis pagal šio reglamento 11, 12, 17 ir 21 straipsnius.

V SKYRIUS

TARPTAUTINIS BENDRADARBIAVIMAS

22 straipsnis

Tarptautinis bendradarbiavimas

1. Kad TJO būtų lengviau rengti tarptautines jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisykles, Komisija reguliariai informuoja TJO ir kitas atitinkamas tarptautines organizacijas apie šio reglamento įgyvendinimą.
2. Komisija keičiasi su trečiosiomis šalimis technine informacija apie šio reglamento įgyvendinimą, pirmiausia apie stebėsenos metodų tobulinimą, ataskaitų teikimo organizavimą ir išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitų tikrinimą.
3. Sudarius tarptautinį susitarimą dėl pasaulinių priemonių, skirtų mažinti jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, Komisija persvarsto šį reglamentą ir prireikus siūlo šio reglamento pakeitimus.

VI SKYRIUS

DELEGUOTIEJI IR ĮGYVENDINIMO ĮGALIOJIMAI IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

23 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

Kiek tai susiję su neesminėmis šio reglamento nuostatomis, įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, skirtus papildyti ir iš dalies pakeisti I ir II priedų nuostatas, siekiant atsižvelgti į turimus naujausius mokslinius duomenis, laivuose turimus susijusius duomenis, susijusias tarptautines taisykles ir tarptautiniu mastu pripažįstamus standartus, nustatyti tiksliausias ir veiksmingiausias išmetamųjų teršalų kiekio stebėsenos metodus ir padidinti privalomos informacijos, susijusios su išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną ir ataskaitų teikimu, tikslumą, Komisijai suteikiami 24 straipsnyje nustatytais sąlygomis.

24 straipsnis

Naudojimasis įgaliojimais

1. 15, 16 ir 23 straipsniuose nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2015 m. liepos 1 d.

²⁷ OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

2. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 23 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
3. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
4. Pagal 23 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

25 straipsnis

Įgyvendinimo aktai

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Sprendimo 93/389/EB 8 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

26 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 525/2013 pakeitimai

Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 iš dalies keičiamas taip:

1. Reglamento (ES) Nr. 525/2013²⁸ 1 straipsnis papildomas šiuo h punktu:
„h) jūrų laivų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis pagal Reglamento (ES) Nr. XXXX/XXXX 9 ir 10 straipsnius.“
2. Įterpiamas šis 21a straipsnis:

„21a straipsnis

Jūrų transporto išmetamų teršalų kiekio ataskaitų teikimas

- (1) Valstybės narės iki kiekvienų metų (X metai) sausio 15 d. Komisijai pagal Reglamento (ES) Nr. XXXX/XXXX 9 ir 10 straipsnius pateikia X-2 metais jūrų transporto išmesto CO₂ kiekio ataskaitą.
- (2) Komisija įgaliojama pagal [šio reglamento 25 straipsnį] priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų nustatyti jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo pagal Reglamento (ES) Nr. XXXX/XXXX 9 ir 10 straipsnius reikalavimai, jeigu taikytina, atsižvelgiant į susijusius sprendimus, kuriuos priėmė JTBBKKK ir Kioto protokolą įgyvendinančios organizacijos, arba jomis grindžiamus ar jas pakeisiančius susitarimus, arba sprendimus, priimtus dalyvaujant Tarptautinei jūrų organizacijai.

²⁸ OL L 165, 2013 6 18, p. 13–40.

(3) Komisija priima įgyvendinimo aktus, skirtus nustatyti valstybių narių pagal Reglamento (ES) Nr. XXXX/XXXX 9 ir 10 straipsnius teikiamų jūrų transporto išmesto CO₂ kiekio duomenų struktūrą, formą ir teikimo tvarką. Šie įgyvendinimo aktai priimami laikantis [26 straipsnio 2 dalyje] nurodytos nagrinėjimo procedūros.“

3. 25 straipsnio 2, 3 ir 5 dalyse įterpiama ši nuoroda:
„21a“.

27 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja 2015 m. liepos 1 d.

Šis reglamentas yra privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

I PRIEDAS

Išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir kitos su klimatu susijusios informacijos stebėjimo ir ataskaitų teikimo būdai

A. KURO SĄNAUDŲ SKAIČIAVIMAS (9 straipsnis)

Skaičiuodamos kuro sąnaudas, įmonės taiko šią formulę:

Kuro sąnaudos x teršalų išmetimo koeficientas

Į kuro sąnaudas įtraukiamas pagrindinių variklių, pagalbinių variklių, katilų ir inertinių dujų generatorių sunaudotas kuras.

Kuro sąnaudos, patirtos laivams stovint uostuose išmetus inkarą, skaičiuojamos atskirai.

Iš esmės naudojamos kuro rūšims nustatytos numatytosios teršalų išmetimo koeficientų vertės, nebent įmonė nuspręstų naudoti kuro kokybės duomenis, pateiktus bunkerio atsargų papildymo važtaraščiuose ir naudojamus įrodyti atitiktį galiojantiems teisės aktams dėl sieros išmetimo.

Numatytieji teršalų išmetimo koeficientai grindžiami naujausiomis Tarpvvyriausybinės klimato kaitos komisijos paskelbtomis vertėmis. Juos galima apskaičiuoti pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 601/2012 dėl išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB²⁹ VI priedą.

Atitinkami teršalų išmetimo koeficientai taikomi biokurui ir alternatyvioms neiškastinio kuro rūšims.

B. IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ KIEKIO NUSTATYMO BŪDAI

Įmonė stebėsenos plane nurodo, kokia stebėsenos metodika taikoma apskaičiuoti kiekvieno tipo laivų, už kuriuos ji yra atsakinga, kuro sąnaudas, ir užtikrina, kad pasirinktas metodas būtų nuolat taikomas.

Pasirenkant stebėsenos metodiką, patobulinimai, kuriais siekiama didesnio tikslumo, derinami su papildomomis išlaidomis.

Naudojamos tikrosios kiekvieno reiso kuro sąnaudos, apskaičiuojamos taikant vieną iš šių metodų:

- (a) naudojant bunkerio atsargų papildymo važtaraštį (BAPV) ir periodiškai atliekant kuro rezervuarų inventorizaciją;
- (b) laive taikant bunkerinio kuro rezervuaro stebėseną;
- (c) naudojant taikomų degimo procesų srautmačius;
- (d) atliekant tiesioginius išmetamųjų teršalų kiekio matavimus.

1. A metodas. BAPV (bunkerio atsargų papildymo važtaraščiai) ir periodinė kuro rezervuarų inventorizacija

Šis metodas grindžiamas BAPV nurodytu kuro kiekiu ir rūšimi ir periodine kuro rezervuarų inventorizacija remiantis rezervuarų rodmenimis. Per tam tikrą laikotarpį sunaudotas kuro kiekis nustatomas prie laikotarpio pradžioje buvusio kuro kiekio pridodant papildytą kuro kiekį, atimant laikotarpio pabaigoje likusį kuro kiekį ir nuo laikotarpio pradžios iki laikotarpio pabaigos iš bunkerio paimtą kuro kiekį.

²⁹ OL L 181, 2012 7 12, p. 30–104.

Laikotarpis – tai laikas nuo išplaukimo iš vieno uosto iki įplaukimo į kitą uostą arba uoste išbūtas laikas. Nurodant per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekį, būtina nurodyti kuro rūšį ir sieros kiekį.

Šis metodas netaikomas, kai laivuose nėra BAPV, ypač jeigu kurui naudojamas kroviny, pvz., taikomas suskystintųjų gamtinių dujų (SGD) dujinimas.

BAPV privalomas pagal dabartinės MARPOL VI priedo nuostatas; susiję įrašai laive saugomi trejus metus nuo bunkerinio kuro atsargų papildymo ir turi būti lengvai prieinami. Periodinė laive esančių kuro rezervuarų inventorizacija grindžiama kuro rezervuarų rodmenimis. Atliekant inventorizaciją naudojamos kiekvienam kuro rezervuarui sudarytos rezervuaro lentelės, skirtos nustatyti turį kuro rezervuaro rodmenų nuskaitymo metu. SU BAPV susijusi neapibrėžtis nurodoma 6 straipsnyje nurodytame stebėsenos plane. Kuro rezervuarų rodmenys nuskaitomi specialiais metodais, pvz., naudojant automatizuotas sistemas, garsines ir juostines gylio matavimo priemones. Rezervuarų garsinio gylio matavimo metodas ir jo neapibrėžtis nurodomi 6 straipsnyje nurodytame stebėsenos plane.

Jeigu papildytas kuro kiekis arba rezervuaruose likęs kuro kiekis nustatomas tūrio vienetais ir išreiškiamas litrais, įmonė perskaičiuoja šį tūrį į masę, taikydama tikrojo tankio vertes. Tikrąjį tankį įmonė nustato vienu iš šių būdų:

- (a) naudodama laive įrengtas matavimo sistemas;
- (b) remdamasi papildant kuro atsargas kuro tiekėjo išmatuota ir kuro sąskaitoje arba važtaraštyje įrašyta tankio verte.

Tikrasis tankis išreiškiamas kg/l ir nustatomas esant konkrečiam matavimui taikomai temperatūrai. Tais atvejais, kai tikrojo tankio verčių neturima, gavus tikrintojo patvirtinimą taikomas standartinis atitinkamai kuro rūšiai nustatytas tankio koeficientas.

2. B metodas. Bunkerinio kuro rezervuaro stebėseną laive

Šis metodas grindžiamas visų laive esančių kuro rezervuarų rodmenų nuskaitymu. Rezervuaro rodmenys nuskaitomi kasdien, kai laivas yra jūroje, ir kaskart, kai papildomos arba tuštinamos laivo bunkerinio kuro atsargos.

Suvestiniai kuro rezervuaro lygio pokyčiai tarp dviejų rodmenų nuskaitymų laikomi per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekiu.

Laikotarpis – tai laikas nuo išplaukimo iš vieno uosto iki įplaukimo į kitą uostą arba uoste išbūtas laikas. Nurodant per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekį, būtina nurodyti kuro rūšį ir sieros kiekį.

Kuro rezervuarų rodmenys nuskaitomi specialiais metodais, pvz., naudojant automatizuotas sistemas, garsines ir juostines gylio matavimo priemones. Rezervuarų garsinio gylio matavimo metodas ir jo neapibrėžtis nurodomi 6 straipsnyje nurodytame stebėsenos plane.

Jeigu papildytas kuro kiekis arba rezervuaruose likęs kuro kiekis nustatomas tūrio vienetais ir išreiškiamas litrais, įmonė perskaičiuoja šį tūrį į masę, taikydama tikrojo tankio vertes. Tikrąjį tankį įmonė nustato vienu iš šių būdų:

- (a) naudodama laive įrengtas matavimo sistemas;
- (b) remdamasi papildant kuro atsargas kuro tiekėjo išmatuota ir kuro sąskaitoje arba važtaraštyje įrašyta tankio verte.

Tikrasis tankis išreiškiamas kg/l ir nustatomas esant konkrečiam matavimui taikomai temperatūrai. Tais atvejais, kai tikrojo tankio verčių neturima, gavus tikrintojo patvirtinimą taikomas standartinis atitinkamai kuro rūšiai nustatytas tankio koeficientas.

3. C metodas. Taikomų degimo procesų srautmačiai

Šis metodas grindžiamas laive išmatuotais kuro srautais. Siekiant nustatyti bendrąsias kuro sąnaudas per tam tikrą laikotarpį, sudedami visų su atitinkamais išmetamųjų teršalų šaltiniais susijusių srautmačių duomenys.

Laikotarpis – tai laikas nuo išplaukimo iš vieno uosto iki įplaukimo į kitą uostą arba uoste išbūtas laikas. Norint nustatyti per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekį, būtina vykdyti kuro rūšies ir sieros kiekio stebėseną.

Taikomi kalibravimo metodai ir su naudojamais srautmačiais susijusi neapibrėžtis nurodomi 6 straipsnyje nurodytame stebėsenos plane.

Jeigu sunaudotas kuro kiekis nustatomas tūrio vienetais ir išreiškiamas litrais, įmonė perskaičiuoja šį tūrį į masę, taikydama tikrojo tankio vertes. Tikrąjį tankį įmonė nustato vienu iš šių būdų:

- (a) naudodama laive įrengtas matavimo sistemas;
- (b) remdamasi papildant kuro atsargas kuro tiekėjo išmatuota ir kuro sąskaitoje arba važtaraštyje įrašyta tankio verte.

Tikrasis tankis išreiškiamas kg/l ir nustatomas esant konkrečiam matavimui taikomai temperatūrai. Tais atvejais, kai tikrojo tankio verčių neturima, gavus tikrintojo patvirtinimą taikomas standartinis atitinkamai kuro rūšiai nustatytas tankio koeficientas.

4. D metodas. Tiesioginis išmetamųjų teršalų kiekio matavimas

Tiesiogiai gali būti matuojami teršalai, išmetami per reišius, kuriems taikomas šis reglamentas, ir teršalai, išmetami valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose uostuose. Į išmesto CO₂ kiekį įtraukiamas pagrindinių variklių, pagalbinių variklių, katilų ir inertinių dujų generatorių išmesto CO₂ kiekis. Laivų, kurių ataskaitos grindžiamos šiuo metodu, kuro sąnaudos apskaičiuojamos naudojant išmatuotą išmesto CO₂ kiekį ir atitinkamam kurui taikomą teršalų išmetimo koeficientą.

Šis metodas grindžiamas išmetamo CO₂ srauto nustatymu išmetamųjų dujų vamzdžiuose (kaminuose), CO₂ koncentraciją išmetamosiose dujose padauginant iš išmetamųjų dujų srauto.

Taikomi kalibravimo metodai ir su naudojamais įrenginiais susijusi neapibrėžtis nurodomi 6 straipsnyje nurodytame stebėsenos plane.

II PRIEDAS

Kitos su klimatu susijusios informacijos stebėseną

A. Kiekvieno reiso stebėseną (9 straipsnis)

Vykdydamos kitos su klimatu susijusios informacijos stebėseną per atskirus reisos (9 straipsnis), įmonės laikosi toliau išdėstytų taisyklių.

Išvykimo ir atvykimo data ir laikas nustatomi remiantis Grinvičo laiku (angl. GMT). Jūroje išbūtas laikas apskaičiuojamas remiantis išvykimo iš uosto ir atvykimo į uostą informacija, į šį laiką neįtraukiant stovėjimo nuleidus inkarą.

Nuplauktas atstumas gali būti tiesiausias kelias iš išvykimo uosto į atvykimo uostą arba tikrasis nuplauktas atstumas. Jeigu naudojamas tiesiausias kelias iš išvykimo uosto į atvykimo uostą, turėtų būti taikomas konservatyvus pataisos koeficientas, kad būtų užtikrinta, jog apskaičiuotasis nuplauktas atstumas nebūtų gerokai trumpesnis nei iš tikrųjų. 6 straipsnyje nurodytame stebėsenos plane nurodoma, koks atstumo skaičiavimo metodas ir, jeigu reikia, pataisos koeficientas taikomas. Nuplauktas atstumas išreiškiamas jūrmylėmis.

Jeigu tai keleivinis laivas, pervežtas krovinyš išreiškiamas keleivių skaičiumi. Jeigu tai kitos kategorijos laivas, pervežtas krovinių kiekis išreiškiamas metrinėmis tonomis ir kubiniais metrais.

Transportavimo apimtis nustatoma nuplauktą atstumą padauginus iš pervežto krovinių kiekio.

B. Metinė stebėseną (10 straipsnis)

Taikydamos metinę kitos su klimatu susijusios informacijos stebėseną, įmonės laikosi toliau išdėstytų taisyklių.

Pagal 10 straipsnį stebėtinis vertės turėtų būti nustatomos sudedant atitinkamus kiekvieno reiso duomenis.

Vidutinis energijos vartojimo efektyvumas stebimas remiantis ne mažiau kaip keturiais rodikliais: atstumui tenkančiomis kuro sąnaudomis, transportavimo apimčiai tenkančiomis kuro sąnaudomis, atstumui tenkančiu išmesto CO₂ kiekiu ir transportavimo apimčiai tenkančiu išmestu CO₂ kiekiu, kurie apskaičiuojami taip:

Atstumui tenkančios kuro sąnaudos = bendros metinės kuro sąnaudos / bendras nuplauktas atstumas

Transportavimo apimčiai tenkančios kuro sąnaudos = bendros metinės kuro sąnaudos / bendra transportavimo apimtis

Atstumui tenkantis išmesto CO₂ kiekis = bendras per metus išmesto CO₂ kiekis / bendras nuplauktas atstumas

Transportavimo apimčiai tenkantis išmesto CO₂ kiekis = bendras per metus išmesto CO₂ kiekis / bendra transportavimo apimtis

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

- 1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas
- 1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) VGV / VGB sistemoje
- 1.3. Pasiūlymo (iniciatyvos) pobūdis
- 1.4. Tikslai
- 1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas
- 1.6. Trukmė ir finansinis poveikis
- 1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)

2. VALDYMO PRIEMONĖS

- 2.1. Stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisyklės
- 2.2. Valdymo ir kontrolės sistema
- 2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

- 3.1. Atitinkama (-os) daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)
- 3.2. Numatomas poveikis išlaidoms
 - 3.2.1. *Numatomo poveikio išlaidoms suvestinė*
 - 3.2.2. *Numatomas poveikis veiklos asignavimams*
 - 3.2.3. *Numatomas poveikis administracinio pobūdžio asignavimams*
 - 3.2.4. *Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*
 - 3.2.5. *Trečiųjų šalių įnašai*
- 3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo.

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys) VGV / VGB sistemoje³⁰

Politikos sritis Nr. 34 – Klimato politika

1.3. Pasiūlymo (iniciatyvos) pobūdis

X Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su nauja priemone

Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su nauja priemone, kuri bus priimta įgyvendinus bandomąjį projektą ir (arba) parengiamuosius veiksmus³¹

Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su esamos priemonės pratęsimu

Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su **priemone, perorientuota į naują priemonę**

1.4. Tikslai

1.4.1. Komisijos daugiametis (-čiai) strateginis (-iai) tikslas (-ai), kurio (-ių) siekiama šiuo pasiūlymu (šia iniciatyva)

Sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį bent 20 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, arba 30 proc., jeigu bus tam tinkamos sąlygos; atsinaujinančiųjų energijos išteklių dalį padidinti iki 20 proc. galutinio suvartojamos energijos kiekio; 20 proc. padidinti energijos vartojimo efektyvumą.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ir atitinkama VGV / VGB veikla

1 konkretus tikslas

ES lygmens kovos su klimato kaita veiksmais padėti siekti ilgalaikio tikslo – stabilizuoti šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją atmosferoje tiek, kad būtų užkirstas kelias pavojingam antropogeniniam poveikiui klimato sistemai.

Atitinkama VGV / VGB veikla

VGB kodas – 34 02: ES ir tarptautinio masto klimato politika

2 konkretus tikslas

Tarptautiniu lygmeniu įgyvendinti plataus užmojo kovos su klimato kaita politiką, siekiant ilgalaikio tikslo – stabilizuoti šiltnamio efektą sukeliančių dujų koncentraciją atmosferoje tiek, kad būtų užkirstas kelias pavojingam antropogeniniam poveikiui klimato sistemai.

Atitinkama VGV / VGB veikla

VGB kodas – 34 02: ES ir tarptautinio masto klimato politika

³⁰

VGV – veikla grindžiamas valdymas, VGB – veikla grindžiamas biudžeto sudarymas.

³¹

Kaip nurodyta Finansinio reglamento 49 straipsnio 6 dalies a arba b punkte.

1.4.3. *Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis*

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų turėti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Įdiegus laivų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą būtų gauta duomenų apie šių išmetamųjų teršalų kiekį, kuris, nesant atitinkamų ataskaitų teikimo reikalavimų, dabar tik apytiksliai apskaičiuojamas. Galima numatyti, kad, laikantis šių išmetamųjų teršalų kiekio ir kuro sąnaudų bei laivų efektyvumo rodiklių stebėsenos ir susijusių ataskaitų teikimo reikalavimų, jūrų sektoriuje pagerės supratimas apie susijusias kuro sąnaudas ir pažangos galimybes.

Remiantis poveikio vertinimu apskaičiuota, kad išmetamųjų teršalų kiekis ir kuro sąnaudos sumažėtų apie 2 proc., palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi. Tai reiškia, kad dėl mažesnių sąskaitų už kurą 2030 m. šiame sektoriuje grynosios metinės išlaidos sumažėtų apie 1,2 mlrd. EUR.

1.4.4. *Rezultatų ir poveikio rodikliai*

Nurodyti pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo stebėjimo rodiklius.

Laivų, kurie pagal šį reglamentą vykdo savo išmetamųjų teršalų kiekio stebėseną ir teikia susijusias ataskaitas, skaičius ir procentinė dalis, palyginti su laivų, įplaukiančių į ES uostus, skaičiumi.

Per metus jūrų transporto, kuriam taikomos ES masto priemonės, išmetamo CO₂ kiekis, matuojamas laive ir grindžiamas kuro sąnaudomis.

1.5. **Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas**

1.5.1. *Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai*

Tikslūs su ES susijusio jūrų transporto išmetamųjų CO₂ ir kitų ŠESD kiekiai kol kas nėra žinomi dėl nepakankamų šių teršalų išmetimo stebėsenos ir susijusių ataskaitų teikimo reikalavimų. Atlikus poveikio vertinimą ir pasikonsultavus su suinteresuotosiomis šalimis nustatyta, kad norint įgyvendinti ES arba pasauliniu lygmeniu taikytiną rinka grindžiamą priemonę, pirmiausia būtina įdiegti patikimą jūrų transporto išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą.

Pirmiausia įdiegus stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, būtų galima daugiau laiko skirti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslų ir rinka grindžiamų priemonių, skirtų užtikrinti tokį sumažinimą mažiausiomis išlaidomis, svarstymui ir sprendimo dėl jų priėmimui. Tai ypač svarbu pasaulinio lygmens diskusijoms Tarptautinėje jūrų organizacijoje. Be to, patikima stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema turėtų padėti šalinti rinkos kliūtis, pirmiausia susijusias su informacijos apie laivų efektyvumą trūkumu.

Daugiau paaiškinimų pateikta pasiūlymo aiškinamajame memorandume.

1.5.2. *Papildoma ES dalyvavimo nauda*

Kadangi visiems svarbūs įpareigojimai klimato kaitos srityje yra nustatomi Sąjungos lygmeniu, įskaitant baltojoje knygoje dėl transporto nustatytą išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo transporto sektoriuje tikslą 2050 metams, šiuo lygmeniu taip pat būtų veiksminga rengti reikiamas stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos taisykles. Be to, šia teisine sistema būtų galima užtikrinti veiksmingumą, nes laivų reisams tarp įvairių valstybių narių uostų (tokie reisai sudaro apie 90 proc. įplaukimo

į ES valstybių narių uostus reisų) būtų taikoma suderinta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema. ES lygmens veiksmais taip pat būtų galima išvengti konkurencijos iškreipimo vidaus rinkoje, nustatant vienodus poveikio aplinkai apribojimus į ES uostus įplaukiantiems laivams.

1.5.3. *Panašios patirties išvados*

Išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo priemonių, ypač ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos – didžiausio leidžiamo išmetamųjų teršalų kiekio nustatymo ir leidimų prekybos sistemos – įgyvendinimo kituose sektoriuose patirtis rodo, kad būtina nustatyti patikimas išmetamųjų teršalų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisykles. Taip siekiama užtikrinti, kad būtų vienodai suprantama vieno įrenginio išmetamos arba vienam operatoriui tenkančios vienos CO₂ tonos apibrėžtis.

1.5.4. *Suderinamumas ir galima sąveika su kitomis susijusiomis priemonėmis*

Nors siūlomomis jūrų transportui taikytinomis stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisyklėmis visokeriopai atsižvelgiama į konkrečius šios transporto rūšies aspektus, pagrindinis stebėsenos ir ataskaitų teikimo principas panašus į stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo principą, kuriuo grindžiama ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema.

Todėl turėtų būtų galima palyginti įvairių sektorių ir transporto rūšių išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo pastangas.

1.6. Trukmė ir finansinis poveikis

Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė ribota**

– Pasiūlymas (iniciatyva) galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD]

– Finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM

X Pasiūlymo (iniciatyvos) **trukmė neribota**

– Įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo 2016 m. iki 2017 m.,

– po to – visavertis taikymas nuo 2018 m.

1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)³²

X Komisijos vykdomas tiesioginis centralizuotas valdymas

Netiesioginis centralizuotas valdymas, vykdymo užduotis perduodant:

– vykdomosioms įstaigoms

– Bendrijų įsteigtoms įstaigoms³³

– nacionalinėms viešojo sektoriaus arba viešąsias paslaugas teikiančioms įstaigoms

– asmenims, atsakingiems už konkrečių veiksmų vykdymą pagal Europos Sąjungos sutarties V antraštinę dalį ir nurodytiems atitinkamame pagrindiniame teisės akte, apibrėžtame Finansinio reglamento 49 straipsnyje

Pasidalijamasis valdymas kartu su valstybėmis narėmis

Decentralizuotas valdymas kartu su trečiosiomis šalimis

Jungtinis valdymas kartu su tarptautinėmis organizacijomis (*nurodyti*)

Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.

Pastabos

Siūlomai stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemai įgyvendinti būtinos priemonės ir jų poveikis biudžetui yra susiję tik su informacinių technologijų priemonių plėtra, tiksliau – esamų priemonių, kurias naudoja Europos jūrų saugumo agentūra, išplėtojimu, įskaitant ir su tuo susijusias administracines išlaidas. Šiam vienkartiniam projektui reikiama biudžetą skirs Komisija pagal Klimato politikos GD biudžeto eilutę 34 02 01.

EMSA dalyvavimas priklausys nuo agentūros atitinkamos pagalbinės funkcijos, kurią turėtų inicijuoti EMSA valdyba.

Kadangi ši funkcija bus ganėtinai automatizuota, tikimasi, kad vėliau priemonės valdymą galės perimti esami EMSA darbuotojai.

³² Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

³³ Kaip nurodyta Finansinio reglamento 185 straipsnyje.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisyklės

Darbo pažangos stebėsenos tikslais Komisija reguliariai susutiks su konsultantais, rengiančiais reikiamą informacinių technologijų priemonę (esamos EMSA valdomos THETIS sistemos plėtinį).

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema

2.2.1. Nustatyta rizika

Dėl pasiūlymo nekyla jokios su biudžetu susijusios rizikos, dėl kurios reikėtų imtis priemonių, kurios nebūtų taikomos pagal įprastą ES biudžeto kontrolės sistemą.

2.2.2. Numatomas (-i) kontrolės metodas (-ai)

Jokių specialių kontrolės metodų taikyti nereikia, prireikus bus taikomi įprasti mechanizmai.

2.2.3. Kontrolės priemonių taikymo išlaidos ir nauda ir galimas nesilaikymo lygis

Manoma, kad taikant numatytus įprastus mechanizmus papildomų išlaidų nebus patirta. Taikant šias įprastas kontrolės priemones, reikalavimų nesilaikymo nenumatoma.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones.

Jokių specialių priemonių nereikės. Bus taikoma įprasta sutarčių sudarymo ir viešojo pirkimo sistema.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Atitinkama (-os) daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės)

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiamečių finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris [Aprašas.....]]	DA/NDA (³⁴)	ELPA šalių ³⁵	Šalių kandidačių ³⁶	Trečiųjų šalių	Pagal Finansinio reglamento 18 straipsnio 1 dalies aa punktą
2	34 02 01 [ES išmetamųjų šiltnamio efektą	DA	NE	NE	NE	NE

³⁴ DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

³⁵ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

³⁶ Šalių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių šalių kandidačių.

	sukeliančių dujų kiekio mažinimas]					
--	------------------------------------	--	--	--	--	--

- Prašomos sukurti naujos biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris [Išlaidų kategorija.....]	DA / NDA	ELPA šalių	Šalių kandidačių	Trečiųjų šalių	Pagal Finansinio reglamento 18 straipsnio 1 dalies aa punktą
[XX.YY.YY.YY.]		TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	TAIP / NE	

3.2. Numatomas poveikis išlaidoms

[Ši dalis turi būti užpildyta naudojant biudžeto administracinio pobūdžio duomenų skaičiuoklę (antrasis šios finansinės pažymos priedo dokumentas), kuri tarpžinybinių konsultacijų tikslais turės būti įkelta į CISNET.

3.2.1. Numatomo poveikio išlaidoms suvestinė

Mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija:	2	Gamtos išteklių išsaugojimas ir valdymas
--	---	--

KLIMATO POLITIKOS GD			2016 metai	2017 metai	N+2 metai	N+3 metai	Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
• Veiklos asignavimai										
34 02 01	Įsipareigojimai	(1)	0,500							0,500
	Mokėjimai	(2)	0,200	0,300						0,500
Biudžeto eilutės numeris	Įsipareigojimai	(1a)								
	Mokėjimai	(2a)								
Administracinio pobūdžio asignavimai, finansuojami konkrečių programų rinkinio lėšomis ³⁷										
Biudžeto eilutės numeris		(3)								

³⁷ Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

IŠ VISO asignavimų KLIMATO POLITIKOS GD	Įsipareigojimai	=1+1a +3	0,500							0,500
	Mokėjimai	=2+2a +3	0,200	0,300						0,500

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	(4)	0,500							0,500
	Mokėjimai	(5)	0,200	0,300						0,500
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų konkrečių programų rinkinio lėšomis		(6)								
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 2 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	=4+ 6	0,500							0,500
	Mokėjimai	=5+ 6	0,200	0,300						0,500

Jei pasiūlymas (iniciatyva) daro poveikį kelioms išlaidų kategorijoms:

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	(4)								
	Mokėjimai	(5)								
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų konkrečių programų rinkinio lėšomis		(6)								
IŠ VISO asignavimų pagal daugiamečių finansinės programos 1–4 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS (Orientacinė suma)	Įsipareigojimai	=4+ 6								
	Mokėjimai	=5+ 6								

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	5	Administracinės išlaidos
--	----------	--------------------------

Mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
<.....> GD									
• Žmogiškieji ištekliai									
• Kitos administracinės išlaidos									
IŠ VISO <.....> GD	Asignavimai								

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		2016 metai	2017 metai	N+2 metai	N+3 metai	Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	0,500							
	Mokėjimai	0,200	0,300						

3.2.2. Numatomas poveikis veiklos asignavimams

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir rezultatus ↓			N metai		N+1 metai		N+2 metai		N+3 metai		Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO	
	REZULTATAI																	
	Rūšis ³⁸	Vidutinės išlaidos	Skaičius	Išlaidos	Skaičius	Išlaidos	Skaičius	Išlaidos	Skaičius	Išlaidos	Skaičius	Išlaidos	Skaičius	Išlaidos	Skaičius	Išlaidos	Bendras skaičius	Iš viso išlaidų
1 KONKRETUS TIKSLAS ³⁹																		
- Rezultatas																		
- Rezultatas																		
- Rezultatas																		
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
2 KONKRETUS TIKSLAS																		
- Rezultatas																		
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																		
IŠ VISO IŠLAIDŲ																		

³⁸ Rezultatai yra produktai ir paslaugos, kurie bus teikiami (pvz., finansuotų studentų mainų skaičius, nutiestų kelių ilgis kilometrais ir t. t.).

³⁹ Kaip apibūdinta 1.4.2 dalyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

3.2.3. Numatomas poveikis administracinio pobūdžio asignavimams

3.2.3.1. Suvestinė

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai nenaudojami
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

Mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai ⁴⁰	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	--	---------

Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJA								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinės išlaidos								
Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma								

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ⁴¹								
Žmogiškieji ištekliai								
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos								
Daugiametės finansinės programos 5 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma								

IŠ VISO								
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Administracinių asignavimų poreikiai bus tenkinami panaudojant GD asignavimus, jau paskirtus priemonei valdyti ir (arba) perskirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę asignavimų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

⁴⁰ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai.

⁴¹ Techninė ir (arba) administracinė pagalba bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

3.2.3.2. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- X Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai nenaudojami
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Preliminarius duomenis pateikti visos darbo dienos ekvivalento vienetais

	N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)		
Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
XX 01 01 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
XX 01 01 02 (Delegacijos)							
XX 01 05 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
10 01 05 01 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
• Išorės personalas (visos darbo dienos ekvivalento vienetais (FTE))⁴²							
XX 01 02 01 (CA, INT, SNE finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA ir SNE delegacijose)							
XX 01 04 yy ⁴³	- būstinėje						
	- delegacijose						
XX 01 05 02 (CA, SNE, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
10 01 05 02 (CA, SNE, INT - tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO							

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus priemonei valdyti ir (arba) GD persikirstytus generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę asignavimų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės personalas	

⁴² CA – sutartininkas („Contract Agent“); LA – vietinis darbuotojas („Local Agent“); SNE – deleguotasis nacionalinis ekspertas („Seconded National Expert“); INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas („Intérimaire“); JED – jaunesnysis delegacijos ekspertas („Jeune Expert en Délégation“).

⁴³ VGV – veikla grindžiamas valdymas, VGB – veikla grindžiamas biudžeto sudarymas.

3.2.4. *Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa*

- Pasiūlymas (iniciatyva) atitinka dabartinę daugiametę finansinę programą
- Atsižvelgiant į pasiūlymą (iniciatyvą), reikės pakeisti daugiametės finansinės programos atitinkamos išlaidų kategorijos programavimą

Paaiškinti, kaip reikia pakeisti programavimą, ir nurodyti atitinkamas biudžeto eilutes bei sumas.

[...]

- Įgyvendinant pasiūlymą (iniciatyvą) būtina taikyti lankstumo priemonę arba patikslinti daugiametę finansinę programą⁴⁴

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

[...]

3.2.5. *Trečiųjų šalių įnašai*

- Pasiūlyme (iniciatyvoje) nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- Pasiūlyme (iniciatyvoje) numatytas bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁴⁴ Žr. Tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

3.3. Numatomas poveikis įplaukoms

- Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio įplaukoms
- Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:
 - nuosaviems ištekliams
 - įvairioms įplaukoms

Mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė	įplaukų	Asignavimai, skirti einamųjų metų biudžetui	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁴⁵					Įterpti tiek metų, kiek reikia poveikio trukmei perteikti (žr. 1.6 punktą)		
			N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai				
Straipsnis										

Įvairių asignuotųjų įplaukų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

[...]

Nurodyti poveikio įplaukoms apskaičiavimo metodą.

[...]

⁴⁵ Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 25 proc. surinkimo išlaidų.