



Briselē, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD) C7-0201/13

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

**par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju
un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Nepieciešamība apkarot klimata pārmaiņas un kuģu radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas

2010. gada decembrī Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) puses atzina, ka globālā sasilšana nedrīkst par vairāk nekā 2°C pārsniegt temperatūru pirms industriālās revolūcijas¹. Tas ir svarīgi, ja vēlamies ierobežot negatīvās sekas, ko rada cilvēka ietekmētās klimatiskajā sistēmā. Lai sasniegtu šo ilgtermiņa mērķi, globālās siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz 2050. gadam jāsamazina par vismaz 50 %, salīdzinot ar 1990. gada līmeni².

Attīstītajām valstīm līdz 2050. gadam emisijas būtu jāsamazina par 80–95 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni³. Par vidēja termiņa uzdevumiem runājot, ES ir apņēmusies līdz 2020. gadam siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni samazināt par 20 % vai — ja apstākļi būs labvēlīgi — pat par 30 %. Šī apņemšanās ir ietverta vienā no pieciem ES pamatmērķiem, kas izvirzīti stratēģijā "Eiropa 2020"⁴. Turklāt gan Eiropadome, gan Eiropas Parlaments ir vienojušies, ka emisiju samazināšanā sava artava jāiegulda visām tautsaimniecības nozarēm⁵. Lai sekmētu stratēģijas "Eiropa 2020" mērķu sasniegšanu, 2011. gadā Komisija Baltajā grāmatā par transportu⁶ norādīja, ka ES CO₂ emisijas no jūras transporta līdz 2050. gadam būtu jāsamazina par 40 % (ja iespējams, pat par 50 %) salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni.

2010. gadā kopējās CO₂ emisijas, kas saistītas ar Eiropas jūras transportu (ieskaitot ES iekšējos reisus, ienākošos reisus un izejošos reisus), aplēstas aptuveni 180 Mt CO₂ apmērā. Lai gan Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO) 2011. gadā ieviesa energoefektivitātes standartu minimumu atsevišķu kategoriju jauniem kuģiem ("projektētās energoefektivitātes indekss", EEDI)⁷, paredzams, ka emisijas pieaugs. Domājams, ka galvenais šāda pieauguma dzinulis vēl aizvien būs augošais pieprasījums pēc jūras transporta, kam par iemeslu ir starptautiskās tirdzniecības paplašināšanās.

Domājams, ka šis projektētais pieaugums kļūs par realitāti, neskatoties uz to, ka ir pieejami operacionāli pasākumi un esošās tehnoloģijas, lai kuģu īpatnējo energopatēriņu un CO₂ emisijas varētu samazināt pat par 75 % (SJO dati). Ievērojamu daļu no šiem pasākumiem var uzskatīt par rentabliem — jebkādas darbības vai ieguldījumu izmaksas atmaksājas, pateicoties mazākām degvielas izmaksām. Šo pretrunu var skaidrot ar to, ka pastāv tirgus šķēršļi šādu tehnoloģiju ieviešanai, piemēram, trūkst ticamas informācijas par kuģu degvielas patēriņa efektivitāti vai pieejamām kuģu modernizēšanas tehnoloģijām, trūkst piekļuves finansējumam, lai varētu investēt kuģu efektivitātē, un pastāv pretrunīgas intereses, jo kuģu īpašniekiem investēšana kuģu efektivitātē labumu nedotu, jo par degvielu maksā kuģa operators.

Pilnvaras rīcībai ES līmenī

Prognozētais CO₂ emisiju pieaugums kuģniecības nozarē neatbilst ES mērķiem un var negatīvi ietekmēt klimata pārmaiņas. Bez tam ES līmenī starptautiskais jūras transports ir

¹ UNFCCC Līgumslēdzēju pušu konferences lēmums 1/CP.16 (Kankūnas vienošanās).

² Pamatojoties uz Starpvaldību klimata pārmaiņu padomes (IPCC) ceturto novērtējuma ziņojumu.

³ Eiropadomes 2009. gada 29.-30. oktobra secinājumi un Eiropas Parlamenta 2009. gada 4. februāra Rezolūcija (2008/215(INI)).

⁴ COM(2010) 2020 galīgā redakcija.

⁵ Direktīva 2003/87/EK un Lēmums 406/2009/EK.

⁶ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

⁷ Pārskatītais MARPOL VI pielikums.

vienīgais transporta veids, uz ko nav attiecinātas ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistības, un tas nozīmē, ka visos citos sektoros ir jāpieliek lielāki pūliņi.

Padome un Parlaments atgādināja par agrāku apņemšanos rīkoties 2009. gada 23. aprīlī pieņemtajā klimata un enerģētikas tiesību aktu paketē: "*Gadījumā, ja dalībvalstis līdz 2011. gada 31. decembrim neapstiprina saistībā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju noslēgtu starptautisku nolīgumu, kura emisiju samazināšanas mērķos iekļautas starptautiskā jūras transporta emisijas, vai Kopiena neapstiprina līdzīgu nolīgumu saistībā ar UNFCCC, Komisijai būtu jāiesniedz priekšlikums par starptautisko jūras pārvadājumu emisiju iekļaušanu Kopienas emisiju samazināšanas saistībās, lai ierosinātais tiesību akts stātos spēkā līdz 2013. gadam. Šādam priekšlikumam būtu maksimāli jāsamazina jebkāda veida negatīva ietekme uz Kopienas konkurētspēju, vienlaikus ņemot vērā iespējamās ieguvumus vides jomā.*"⁸

Šis nospraustais termiņš jau ir pagājis, bet starptautiskā mērogā pienācīgi pasākumi nav veikti; lai gan EEDI ir lietderīgs, tomēr ar to vien nav iespējams panākt absolūtu emisiju samazinājumu salīdzinājumā ar bāzes gadiem, ja īstenosies prognozētais satiksmes pieaugums. Tāpēc Komisija uzsāka sagatavošanas darbības, lai risinātu jautājumu par starptautiskā jūras transporta radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām.

Nepieciešamība pēc pakāpeniskas pieejas, lai samazinātu jūras transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas

Pašlaik nav zināmi precīzi dati par CO₂ un citu siltumnīcefekta gāzu emisijām, ko rada ar ES saistīts jūras transports, jo nenotiek šādu emisiju monitorings un ziņošana par tām. Ietekmes novērtējumā un apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm (sk. 2. sadaļu) noskaidrots, ka stabila jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēma ir priekšnoteikums jebkādiem tirgus pasākumiem vai efektivitātes standartiem, vai tie būtu ES vai pasaules līmenī.

Bez tam spēcīga MZV sistēma palīdzētu novērst tirgus šķēršļus, īpaši tos, kas saistīti ar nepietiekamu informāciju par kuģu efektivitāti. Pamatojoties uz ietekmes novērtējuma rezultātiem, gaidāms, ka, pateicoties MZV ieviešanai, līdz 2030. gadam varētu panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu pat par 2 % salīdzinājumā ar *status quo* scenāriju un izmaksu kopējo neto samazinājumu pat par 1,2 miljardiem euro.

Sākumā ieviešot MZV, vairāk laika var atvēlēt apspriedēm un lēmumu pieņemšanai par emisiju samazināšanas mērķiem, tirgus pasākumiem un efektivitātes standartiem, lai šādas samazinājumus panāktu ar minimālām izmaksām. Tas ir sevišķi aktuāli saistībā ar pasaules līmeņa diskusijām SJO.

Tā kā Komisija nepārprotami dotu priekšroku pasākumiem pasaules mērogā, ES MZV sistēma kalpotu kā piemērs globālas MZV ieviešanai nolūkā paātrināt starptautisko sarunu norisi. Šajā kontekstā vajadzības gadījumā SJO tiks iesniegti attiecīgi ierosinājumi. Kad būs pieņemts lēmums par globālu sistēmu, ierosināto regulu vajadzēs mainīt, lai ES MZV salāgotu ar globālo sistēmu.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM, IETEKMES NOVĒRTĒJUMI UN TO REZULTĀTI

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

⁸ Lēmuma Nr. 406/2009/EK 2. apsvēruma un Direktīvas 2009/29/EK 3. apsvēruma.

Lai izvērtētu politikas variantus, kas minēti 2009. gada otrajā SJO siltumnīcefekta gāzu pētījumā⁹ un 2009. gada „CE Delft”¹⁰ pētījumā, Eiropas II klimata pārmaiņu programmas (ECCP) ietvaros tika izveidota darba grupa (WG6). Šai grupā tika rīkotas oficiālas apspriedes tehniskā līmenī ar ieinteresētajām personām, kā arī uzklusīti ārējie viedokļi, piemēram, kā sašaurināt iespējamo politikas variantu klāstu. 2011. gadā notika trīs divdienu sanāksmes ar vairāk nekā 100 dalībniekiem no valstu pārvaldes iestādēm, ES un starptautiskām kuģniecības asociācijām, citām asociācijām un NVO. Ar šo sanāksmju protokoliem, materiāliem un priekšlasījumiem sabiedrība var iepazīties Komisijas tīmekļa vietnē¹¹.

Bez tam Komisija izveidoja Augsta līmeņa platformu, kurā pulcējās jūras transporta nozares augsta līmeņa eksperti, lai būtu iespējama nepastarpināta stratēģiska diskusija ar Komisijas priekšsēdētāja vietnieku S. Kallasu un komisāri K. Hēdegordu. Šīs sanāksmes notika 2011. gada 3. februārī, 28. jūnijā un 7. novembrī.

No 2012. gada 19. janvāra līdz 12. aprīlim, t.i., 12 nedēļas, notika sabiedriskā apspriešana tiešsaistē. Par sabiedriskās apspriešanas uzsākšanu tika sagatavots paziņojums preseī. Sabiedriskā apspriešana notika, vadoties no vispārējiem principiem un pamata prasībām attiecībā uz Komisijas uzsāktām apspriedēm ar ieinteresētajām personām.

Apspriedes apliecina, ka vislabākais ilgtermiņa risinājums, lai samazinātu kuģniecības nozares siltumnīcefekta gāzu emisijas, ir pasaules mēroga nolīgums SJO ietvaros. Valda vienprātība, ka Eiropas līmeņa pasākumam būtu jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi visiem kuģiem, kas izmanto Eiropas ostas. Tāpat vairums uzskata, ka jebkādam tirgus pasākumam vai efektivitātes standartam jābūt sasaitītam ar pārredzamu un spēcīgu emisiju monitoringa sistēmu. Monitorings būtu jāiedibina tā, lai neradītu lieku administratīvo slogu un nodrošinātu paziņoto rezultātu precizitāti. Komisijas tīmekļa vietnē¹² ir publicēti vēl citi apspriežu rezultāti.

Visbeidzot, 2012. gada 5. decembrī notika vēl viena ieinteresēto personu sanāksme, kurā piedalījās 120 pārstāvji no nozares, NVO, dalībvalstīm un trešām valstīm un kuras uzmanības lokā bija MZV sistēmas veidols ES. Šajā apspriedē apstiprinājās, ka MZV ir vajadzīga, jo pašlaik nav pieejami ticami dati par CO₂ emisijām. Kuģniecības nozarē jau tiek realizētas vairākas iniciatīvas, kuru mērķis ir degvielas patēriņa, CO₂ emisiju un energoefektivitātes monitorings un ziņošana. Dalībnieki visnotaļ piekrita, ka MZV vajadzētu balstīties uz informāciju, kas ir jāapkopo saskaņā ar starptautiskajām konvencijām un jau ir pieejama uz kuģiem, lai tādējādi samazinātu administratīvo slogu. Komisijas tīmekļa vietnē¹³ ir publicēti priekšlasījumi un secinājumi.

Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējumā ir analizēti un salīdzināti vairāki politikas varianti, kas paredz tirgus pasākumu izmantošanu vai tikai MZV izmantošanu. Galvenie konstatējumi ir šādi.

- Svarīgākie tirgus šķēršļi rentablu emisiju samazināšanas pasākumu ieviešanai ir šādi:
 - i) trūkst ticamas informācijas par kuģu degvielas patēriņa efektivitāti vai pieejamām kuģu modernizēšanas tehnoloģijām;
 - ii) trūkst piekļuves finansējumam, lai varētu investēt kuģu efektivitātē;

⁹ Otrais SJO siltumnīcefekta gāzu pētījums, 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (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

iii) pastāv pretrunīgas intereses, jo kuģu īpašniekiem investēšana kuģu efektivitātē labumu nedotu, jo kuģu ekspluatācijas īpatnību dēļ par degvielu bieži vien maksā operatori.

Jebkāds pasākums sekmēsies tikai tad, ja tiks likvidēti šie tirgus šķēršļi.

- Kuģniecībā ir iespējams panākt ievērojamu emisiju samazinājumu, jo ir pieejama virkne tehnisku un operacionālu pasākumu, kuru galvenais mērķis ir kuģu energoefektivitātes uzlabošana. Lielākā daļa no šiem tehniskajiem un operacionālajiem pasākumiem ļauj ietaupīt degvielu, un tas atsvērs gaidāmās izmaksas.
- Visi analizētie politikas risinājumi dotu neto ieguvumus no vides (CO₂ un citu emisiju samazinājums), ekonomiskā (neto izmaksu ekonomija jūras transporta sektorā) un sociālā (mazāk veselības problēmu mazāku SO_x un daļiņu emisiju dēļ, darbavietu radīšana) viedokļa.
- Vislielākos ieguvumus no emisiju samazinājuma un izmaksu ekonomijas viedokļa dotu divu veidu kompensācijas fondi – iemaksu fonds ar noteiktu oglekļa cenu un mērķfonds ar noteiktu samazinājumu mērķi un netieši noteiktu cenu – un jūrniecības emisiju tirdzniecības sistēma (ETS).

Paredzams, ka šie risinājumi būtu vislietderīgākie, lai likvidētu tirgus šķēršļus, un līdz 2030. gadam dotu emisiju samazinājumu par aptuveni 10 % salīdzinājumā ar 2005. gadu. Ja tirgus šķēršļus izdotos likvidēt pilnībā, tas kuģniecības nozarei dotu ievērojamu neto izmaksu ekonomiju (vidēji līdz 5 miljardiem euro gadā, līdz 12 miljardiem euro 2030. gadā). Konkrētāk, ievērojamu ietaupījumu potenciālu piedāvā esošo degvielas ekonomijas tehnoloģiju izmantošana, kuru izmaksas nozarē būtu pat negatīvas; kombinācijā ar operacionālajiem pasākumiem tiktu panākts vēl lielāks CO₂ emisiju samazinājums.

- Variants, kad tiek izmantota tikai MZV, dotu mazāku emisiju samazinājumu, proti, aptuveni 2 % 2030. gadā (salīdzinājumā ar atsaucē līmeni), kas savukārt dotu izmaksu samazinājumu par aptuveni 1,2 miljardiem euro 2030. gadā (vidēji 900 miljoni euro gadā). Ar šo variantu iecerēts novērst ar informācijas trūkumu saistītus tirgus šķēršļus, pateicoties tam, ka tiks apkopota informācija par degvielas patēriņu un vadības līmenī vairosies izpratne par iespējamo degvielas izmaksu ekonomiju. Aplēstās īstenošanas izmaksas ir aptuveni 26 miljoni euro gadā (ja sistēma netiek attiecināta uz kuģiem, kuru bruto tonnāža ir mazāka par 5000 t). Kopumā šī varianta relatīvā izmaksu un ieguvumu attiecība ir ļoti augsta.

Rezultāti pilnībā ir izklāstīti priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā.

Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Šīs regulas galvenais mērķis ir izveidot kuģu CO₂ emisiju Eiropas MZV sistēmu, kas būtu pirmais solis pakāpeniskā šo emisiju samazināšanas procesā. Lai samazinātu saistītās administratīvās izmaksas, bet tajā pašā laikā nodrošinātu ticamus rezultātus, tiek ierosinātas vienkāršas un apdomīgas MZV prasības. Tas nozīmē, ka pieeja ir pēc iespējas pilnvērtīgāk izmantot uz kuģiem jau esošos datus.

Līdz ar to ierosinātās MZV sistēmas funkcionālie elementi būtu šādi.

- Orientēties uz CO₂ kā galveno kuģu emitēto SEG un uz citu klimatisko informāciju, piemēram, informāciju par efektivitāti, lai mazinātu tirgus šķēršļus, kas kavē rentablu klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumu ieviešanu, un lai salāgotu MZV ar SJO notiekošajām diskusijām par esošo kuģu efektivitātes standartiem.

- Aprēķināt gada CO₂ emisijas, pamatojoties uz degvielas patēriņu un degvielas veidu un energoefektivitāti, izmantojot pieejamos datus no kuģu žurnāliem, diennakts ziņojumiem un degvielas piegādes pavaddokumentiem.
- Izmantot jūras transporta nozares esošās struktūras un organizācijas, jo īpaši atzītas organizācijas, lai verificētu emisiju ziņojumus un izdotu atbilstības dokumentus.
- No sistēmas izslēgt mazos emitētājus (kuģi, kuru bruto tonnāža ir mazāka par 5000 t), kas ir aptuveni 40 % no flotes, bet rada tikai 10 % no kopējām emisijām.

Principā MZV sistēma varētu aptvert arī citu siltumnīcefekta gāzu emisijas, klimata pārmaiņu veicinātājus vai gaisa piesārņotājus, piemēram, SO_x un NO_x. Šāda integrēta pieeja ļautu iegūt plašu un būtisku vides informāciju, tajā pašā laikā lietderīgi izmantojot sinerģijas efektu, kas noderētu gan kuģniecības nozarei, gan publiskā sektora iestādēm. Tomēr ierosinātā apdomīgā MZV pieeja, kuras pamatā ir uz kuģiem jau esošie dokumenti un ierīces, nav izmantojama citu emisiju, kas nav CO₂, mērīšanai. Bez tam mērierīces, kas vajadzīgas citu emisiju, nevis CO₂, mērīšanai, nav uzskatāmas par pietiekami uzticamām un komerciāli pieejamām izmantošanai jūrā. Tāpēc pašlaik ierosinātā MZV sistēma būtu īstenojama tikai attiecībā uz CO₂ emisijām. Būtu lietderīgi vēlāk šo piemērošanas jomu pārskatīt.

Kas attiecas uz monitoringa ģeogrāfisko tvērumu, nediskriminējošā veidā attiecībā uz visiem kuģiem, lai ar kādu karogu tie kuģotu, principā tiks aptverti šādi maršruti:

- ES iekšējie reisi,
- reisi no pēdējās aizrobežu ostas uz pirmo ES ostu (ienākošie reisi),
- reisi no ES ostas uz nākamo aizrobežu ostu (izejošie reisi).

Atbilstības cikla pamatā būs standarta pieeja. Tiek ierosināts izmantot apdomīgu pieeju un nelielu skaitu uzdevumu uzticēt Komisijai, kurai palīdzēs Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA). Tādus uzdevumus, kas saistīti ar monitoringa plānu pārbaudi, emisiju ziņojumiem, saziņu ar kuģu īpašniekiem un operatoriem un atbilstības dokumentu izdošanu, pildīs akreditēti ārēji verificētāji. Šādas struktūras var ietvert atzītas struktūras, kam jau ir plaša pieredze un nozīmīga loma kuģošanas drošības jomā. MZV pienākumu izpildi nodrošinātu dalībvalstis, konkrētāk, ostas valsts iestādes, izmantojot esošos karoga valsts un ostas valsts kontroles mehānismus un Komisijas publicētus datus.

Ierosināto MZV sistēmu ar nelieliem pielāgojumiem varētu pārvērst globālā sistēmā, jo tās pamatā ir starptautiski prasīti dokumenti un esošas struktūras, piemēram, karoga valsts un ostas valsts iestādes un klasifikācijas sabiedrības.

Lai atvieglotu ierosinātās MZV sistēmas īstenošanu, ir vajadzīgi sīkāki noteikumi par verifikāciju un verificētāju akreditāciju. Bez tam ierosinātās regulas I un II pielikumā iekļautais apraksts par četrām monitoringa metodēm un par citas klimatiskās informācijas, piemēram, efektivitātes rādītāju, noteikšanu būtu jāpārskata, pamatojoties uz zinātniskiem pierādījumiem un starptautisko standartu attīstību. Tālab Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt attiecīgus deleģētos aktus.

Lai vienkāršotu monitoringa plānu sagatavošanu un emisiju un citas klimatiskās informācijas ziņošanu un verifikāciju, tiks izmantotas elektroniskas veidlapas. Šīs veidlapas sagatavo un pieņem Komisija ar īstenošanas aktiem.

MZV procesa posmi ir redzami attēlā.

Process

	Process	Atbildīgā struktūra
Pirms monitoringa sākuma	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Monitoringa plāna (MP) sagatavošana</div>	Uzņēmums
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Monitoringa plāna izvērtēšana</div>	Verificētājs
	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Vai monitoringa plāns ir saskaņā ar regulu?</div>	Verificētājs
Katru gadu	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">CO₂ un klimatiskās informācijas monitorings</div>	Uzņēmums
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Gada CO₂ emisiju un klimatiskās informācijas ziņošana</div>	Uzņēmums
	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Vai emisiju ziņojums atbilst regulai un MP?</div>	Verificētājs
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Emisiju ziņojuma pārskatīšana</div>	Uzņēmums
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Emisiju ziņojuma iesniegšana Komisijai un karoga valstij</div>	Uzņēmums
Katru gadu	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Vai emisiju ziņojums ir iesniegts?</div>	Verificētājs
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Atbilstības dokumenta izdošana</div>	Verificētājs

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Juridiskais pamats

Tiesību akta priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 192. panta 1. punkts. Ar priekšlikumu tiecas sasniegt likumīgu mērķi Līguma par Eiropas Savienības darbību 191. panta 1. punkta ietvaros, proti, apkarot klimata pārmaiņas. Likumdošanas priekšlikuma mērķis ir nodrošināt, ka notiek kuģu siltumnīcefekta gāzu emisiju monitorings un ziņošana par tām, un tādējādi uzlabot tādas informācijas pieejamību, kas nepieciešama politikas veidošanā un lēmumu pieņemšanā, ņemot vērā Savienības saistības klimata pārmaiņu jomā, un stimulēt klimata pārmaiņu mazināšanas centienus. Šo mērķi nevar sasniegt ar mazāk ierobežojošiem līdzekļiem kā tiesību akta priekšlikums.

Subsidiaritātes princips

Lai Savienības rīcība būtu pamatota, ir jāievēro subsidiaritātes princips.

(a) Problēmas starptautiskais raksturs (nepieciešamība)

Klimata pārmaiņu un jūras transporta starptautiskais raksturs ir svarīgi elementi, lai noteiktu, vai ir nepieciešama rīcība Savienības līmenī. Ar valstu pasākumiem vien nepietiktu, lai sasniegtu Baltajā grāmatā par transportu izklāstītos mērķus. Tāpēc Savienībai ir jāizveido sistēma, lai būtu iespējams izpildīt starptautiskās un Savienības prasības, nodrošinot jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju saskaņotu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju.

(b) Efektivitāte (pievienotā vērtība)

Tā kā rīcība Savienības līmenī ir efektīvāka, tai ir nepārprotamas priekšrocības salīdzinājumā ar rīcību dalībvalstu līmenī. Savienība ir uzņēmusies visaptverošas saistības klimata pārmaiņu jomā, tostarp izvirzījusi jūras transporta emisiju samazināšanas mērķi, kas sasniedzams līdz 2050. gadam, kā noteikts Baltajā grāmatā par transportu, tāpēc ir lietderīgi Savienības līmenī izstrādāt nepieciešamos MZV noteikumus. Bez tam šis tiesiskais regulējums nodrošinās efektivitāti, jo tas paredz saskaņotu MZV attiecībā uz visiem kuģu reisiem starp dažādu dalībvalstu ostām, kas veido aptuveni 90 % pietāšanās ostās ES dalībvalstīs. Bez tam pasākumi ES līmenī ļautu izvairīties no konkurences izkropļošanas iekšējā tirgū, jo visiem kuģiem, kas pietāj ES ostās, tiktu piemēroti vienlīdzīgi ierobežojumi no vides aizsardzības viedokļa.

Proporcionalitātes princips

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Tas nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai sasniegtu mērķi — ievākt ticamus datus par kuģu radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām. Bez tam ierosinātās regulas MZV metodoloģijas pamatā ir uz kuģiem jau esošā informācija. Nebūs vajadzīgs papildu aprīkojums.

Ierosinātā pasākuma proporcionalitāti nodrošina arī tas, ka sistēma ir vērsta uz CO₂ emisijām, kas veido aptuveni 98 % no siltumnīcefekta gāzu emisijām kuģniecības nozarē, un uz lieliem kuģiem, kuru bruto tonnāža ir lielāka par 5000 t. Tas nozīmē, ka netiek aptverta teju puse no aptuveni 19000 kuģiem, kuru bruto tonnāža ir lielāka par 300 t un kas 2010. gadā pietāja ES ostās¹⁴, tomēr tiek aptverts aptuveni 90 % kuģu radīto emisiju.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Kā norādīts regulai pievienotajā finanšu pārskatā, regulu īsteno, izmantojot esošo budžetu, un tā neietekmēs daudzgadu finanšu shēmu. Paredzamas ierobežotas izmaksas par IT rīku izstrādi aptuveni 0,5 miljonu euro apmērā, lai pielāgotu jau esošu rīku, ko mitina un izmanto EMSA. EMSA iesaistīšanās atkarīga no tā, vai EMSA valde nolems un apstiprinās, ka aģentūrai ir jāveic šāds palīguzdevums.

5. PAPILDU ELEMENTI

Pārbaude un pārskatīšana

Priekšlikumā ir iekļauts noteikums, ka Komisija var pārskatīt šo regulu, ņemot vērā gaidāmās starptautiskās norises, jo īpaši gadījumā, ja SJO ietvaros tiek ieviesta globāla MZV sistēma. Tādā gadījumā ierosināto regulu vajadzēs pārskatīt un vajadzības gadījumā grozīt, lai ES MZV noteikumus salāgotu ar starptautisko sistēmu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc tiesību akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹⁵,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹⁶,

rīkojoties saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Klimata un enerģētikas tiesību aktu kopums¹⁷ paredz, ka visām ekonomikas nozarēm, tostarp starptautiskajai jūras kuģniecībai, būtu jāsniedz savs ieguldījums šo emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanā, un nepārprotami nosaka: "*Gadījumā, ja dalībvalstis līdz 2011. gada 31. decembrim neapstiprina saistībā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju noslēgtu starptautisku nolīgumu, kura emisiju samazināšanas mērķos iekļautas starptautiskā jūras transporta emisijas, vai Kopiena neapstiprina līdzīgu nolīgumu saistībā ar UNFCCC, Komisijai būtu jāiesniedz priekšlikums par starptautisko jūras pārvadājumu emisiju iekļaušanu Kopienas emisiju samazināšanas saistībās, lai ierosinātais tiesību akts stātos spēkā līdz 2013. gadam. Šādam priekšlikumam būtu maksimāli jāsamazina jebkāda veida negatīva ietekme uz Kopienas konkurētspēju, vienlaikus ņemot vērā iespējamus ieguvumus vides jomā.*"
- (2) 2011. gada jūlijā Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) pieņēma tehniskus un operatīvus pasākumus, proti, projektētās energoefektivitātes indeksu (EEDI) jauniem kuģiem un kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP), kas palīdzēs iegrožot prognozēto siltumnīcefekta gāzu emisiju pieaugumu, taču ar to vien nepietiek, lai panāktu starptautiskās kuģniecības radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu absolūtos skaitļos un lai izdotos sasniegt starptautisko mērķi — panākt, ka globālās temperatūras pieaugums nepārsniedz 2°C.
- (3) SJO sniegtie dati liecina, ka, piemērojot operatīvos pasākumus un izmantojot esošās tehnoloģijas, kuģu enerģijas īpatpatēriņu un CO₂ emisijas varētu samazināt pat par

¹⁵ OV C , , ... lpp.¹⁶ OV C , , ... lpp.¹⁷ Lēmums Nr. 406/2009/EK un Direktīva 2009/29/EK.

75 %; lielu daļu šo pasākumu var uzskatīt par rentabliem — jebkādas darbības vai ieguldījumu izmaksas atmaksāsies, pateicoties mazākām degvielas izmaksām.

- (4) Lai Savienības līmenī samazinātu oglekļa dioksīda emisijas no kuģniecības, vislabākais pieejamais variants ir izveidot CO₂ emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēmu, kas balstīta uz kuģu degvielas patēriņu; tas būtu pirmais solis pakāpeniskajā procesā, lai jūras transporta emisijas iekļautu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistībās.
- (5) Siltumnīcefekta gāzu emisiju un degvielas patēriņa samazināšanas pasākumu pieņemšanu kavē tas, ka pastāv tirgus šķēršļi, piemēram, trūkst ticamas informācijas par kuģu degvielas patēriņa efektivitāti vai pieejamām kuģu modernizēšanas tehnoloģijām, trūkst piekļuves finansējumam, lai varētu investēt kuģu efektivitātē, un pastāv pretrunīgas intereses, jo kuģu īpašniekiem investēšana kuģu efektivitātē labumu nedotu, jo par degvielu maksā kuģa operators.
- (6) Apspriešanās ar ieinteresētajām aprindām un diskusijas ar starptautiskajiem partneriem liecina, ka jūras transporta emisiju iekļaušanai Savienības siltumnīcefekta gāzu samazināšanas saistībās būtu jānotiek pakāpeniski, proti, vispirms jāizveido stabila jūras transporta CO₂ emisiju MZV sistēma, bet vēlākā posmā jānosaka šo emisiju cena. Šāda pieeja atvieglo starptautiskās sarunas par vienošanos par siltumnīcefekta gāzu samazināšanas mērķiem un citiem pasākumiem, lai šos samazinājumus panāktu ar minimālām izmaksām.
- (7) Paredzams, ka Savienības MZV sistēmas ieviešana ļaus līdz 2030. gadam panākt emisiju samazinājumu līdz 2 % apmērā salīdzinājumā ar *status quo* scenāriju, kā arī samazināt kopējās neto izmaksas pat par 1,2 miljardiem euro, jo tā palīdzētu novērst tirgus šķēršļus, īpaši tos, kas saistīti ar nepietiekamu informāciju par kuģu efektivitāti. Šāds transporta izmaksu samazinājums sekmētu starptautisko tirdzniecību. Bez tam spēcīga MZV sistēma ir priekšnoteikums jebkādam tirgus instrumentam vai efektivitātes standartam, ko piemēro tiklab Savienības, kā pasaules mērogā. Tā arī nodrošina ticamus datus, lai varētu noteikt precīzus emisiju samazināšanas mērķlielumus un izvērtēt, kā jūras transports sekmē mērķa sasniegšanu — veidot ekonomiku ar zemu CO₂ emisiju līmeni.
- (8) Monitorings būtu jāattiecinā uz visiem Savienības iekšējiem reisiem, uz visiem ienākošajiem reisiem no pēdējās aizrobežu ostas uz pirmo piestāšanas ostu Savienībā un uz visiem izejošajiem reisiem no Savienības ostas uz nākamo piestāšanas ostu aiz Savienības robežām. Būtu jāaptver arī CO₂ emisijas Savienības ostās, ieskaitot tad, kad kuģi atrodas piestātnē vai pārvietojas ostā, jo īpaši tāpēc, ka ir pieejami konkrēti pasākumi, lai šādas emisijas samazinātu vai no tām izvairītos. Šie noteikumi būtu bez diskriminācijas jāpiemēro visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga valsts.
- (9) Ierosināto MZV sistēmu vajadzētu pieņemt kā regulu, tāpēc ka jaunie noteikumi ir sarežģīti un ļoti tehniski, tāpēc ka ir nepieciešami vienveidīgi, visā Savienībā piemērojami noteikumi, lai atspoguļotu jūras transporta starptautisko būtību, jo paredzams, ka dažādu dalībvalstu ostās piestās liels daudzums kuģu, un tāpēc, lai atvieglotu īstenošanu visā Savienībā.
- (10) Pamatīgas, katram kuģim piemērotas Savienības MZV sistēmas pamatā vajadzētu būt aprēķinam par emisijām no degvielas, kas patērēta reisos no Savienības ostām un uz tām, jo, tā kā kuģu degvielas tilpnes ir ļoti ietilpīgas, degvielas pārdošanas dati nevar sniegt pietiekami precīzas aplēses par degvielas patēriņu konkrētajā kontekstā.

- (11) Savienības MZV sistēmai vajadzētu aptvert arī citu klimatisku informāciju, kas ļautu noteikt kuģa efektivitāti vai sīkāk analizēt emisiju veidošanās cēloņus. Tādējādi Savienības MZV sistēma tiktu salāgota ar starptautiskajām iniciatīvām ieviest efektivitātes standartus esošajiem kuģiem, tostarp operatīvajiem pasākumiem, un sekmētu ar informācijas trūkumu saistīto tirgus šķēršļu izskaušanu.
- (12) Lai mazinātu kuģu īpašniekiem un operatoriem, īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, uzlikto administratīvo slogu un optimizētu MZV sistēmas izmaksu un ieguvumu attiecību, tajā pašā laikā neapdraudot mērķi aptvert lielāko daļu no jūras transporta radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām, MZV noteikumus vajadzētu piemērot tikai lieliem emitētājiem. Pēc sīkas un objektīvas analīzes par Savienības ostās ienākošo un no tām izejošo kuģu lielumu un emisijām tika izvēlēts robežlielums: bruto tonnāža 5000 t apmērā. Kuģi ar bruto tonnāžu virs 5000 t veido aptuveni 55 % no kuģiem, kas piestāj Savienības ostās, un tie rada aptuveni 90 % no attiecīgajām emisijām. Šāds nediskriminējošs robežlielums nodrošinātu, ka sistēma aptver pašus nozīmīgākos emitētājus. Zemāks robežlielums radītu lielāku administratīvo slogu, savukārt augstāks robežlielums ierobežotu aptvertās emisijas un līdz ar to sistēmas efektivitāti no vides viedokļa.
- (13) Lai vēl vairāk samazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, monitoringa noteikumiem būtu jāorientējas uz CO₂ kā visnozīmīgāko jūras transporta emitēto siltumnīcefekta gāzi, kas veido līdz 98 % no visām šīs nozares siltumnīcefekta gāzu emisijām.
- (14) Noteikumos jāņem vērā esošās prasības un uz kuģiem jau pieejamie dati; tas nozīmē, ka kuģu īpašniekiem jādod iespēja izvēlēties vienu no četriem monitoringa paņēmieniem: degvielas piegādes pavaddokumenti, degvielas tilpnes monitorings, attiecīgo degšanas procesu caurplūduma mērītāji vai tieši emisiju mērījumi. Katram kuģim īpaši izveidotā monitoringa plānā būtu jādokumentē izvēlētais paņēmiens un jāsniedz sīkākas ziņas par izvēlēta paņēmiena izmantošanu.
- (15) Ikviens uzņēmums, kas visā ziņošanas periodā ir atbildīgs par kuģi, kas nodarbojas ar kuģniecību, būtu jāuzskata par atbildīgu par visām monitoringa un ziņošanas prasībām, kuras rodas saistībā ar šo ziņošanas periodu, tostarp par pienācīgi verificēta emisiju ziņojuma iesniegšanu. Ja kuģa īpašnieks mainās, jaunais īpašnieks būs atbildīgs tikai par to monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi, kas saistās ar ziņošanas periodu, kurā notikusi īpašnieka maiņa. Lai atvieglotu šo pienākumu izpildi, jaunajam īpašniekam vajadzētu saņemt pēdējā monitoringa plāna eksemplāru un attiecīgā gadījumā arī dokumentu, kas apliecina pienākumu izpildi. Īpašnieka maiņas gadījumā vajadzētu arī mainīt monitoringa plānu, lai jaunais īpašnieks varētu pats izvēlēties monitoringa metodi.
- (16) Pašreizējā posmā Savienības MZV sistēmai nevajadzētu aptvert citas siltumnīcefekta gāzes, klimata pārmaiņu veicinātājus vai gaisa piesārņotājus, lai nevajadzētu izvirzīt prasības uzstādīt mērierīces, kas vēl nav pietiekami uzticamas un komerciāli pieejamas, jo tas traucētu Savienības MZV sistēmas ieviešanai.
- (17) Lai mazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, ziņošanai un paziņotās informācijas publiskošanai vajadzētu notikt reizi gadā. Ja informāciju par emisijām, degvielas patēriņu un efektivitāti publiskotu tikai kā gada vidējos rādītājus un apkopotus rādītājus, tiktu novērstas konfidencialitātes problēmas. Komisijai paziņotos datus vajadzētu integrēt kopējā statistikā, ciktāl šie dati ir svarīgi Eiropas

statistikas izstrādei, sagatavošanai un izplatīšanai saskaņā ar Komisijas 2012. gada 17. septembra Lēmumu 2012/504/ES par Eurostat¹⁸.

- (18) Akreditētu verificētāju veikta verifikācija nodrošinātu, ka monitoringa plāni un emisiju ziņojumi ir pareizi un atbilst šajā regulā noteiktajām prasībām. Verifikācijas vienkāršošanas labad būtu svarīgi, ka verificētāji pārbauda datu ticamību, paziņotos datus salīdzinādami ar datiem, kas aplēsti, pamatojoties uz kuģu izsekošanas datiem un parametriem. Šādas aplēses varētu nodrošināt Komisija. Verificētājiem vajadzētu būt neatkarīgām un kompetentām fiziskām vai juridiskām personām, kuras akreditējušas valsts akreditācijas struktūras saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Regulu (EK) Nr. 765/2008, ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93¹⁹.
- (19) Verificētāja izdots atbilstības dokuments būtu glabājams uz kuģa, lai pierādītu, ka ir izpildīti monitoringa, ziņošanas un verifikācijas pienākumi. Verificētājiem vajadzētu Komisiju informēt par šādu dokumentu izdošanu.
- (20) Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), veidama līdzīgus uzdevumus saistībā ar kuģošanas drošību, ir uzkrājusi pieredzi, tāpēc tai vajadzētu Komisijai palīdzēt un pildīt noteiktus uzdevumus.
- (21) Ja šīs regulas noteikumi netiek pildīti, par to vajadzētu piemērot sankcijas. Ar MZV sistēmu saistīto pienākumu izpilde būtu nodrošināma, izmantojot esošos instrumentus, proti, tos, kas izveidoti, lai piemērotu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu²⁰ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli²¹, kā arī izmantojot informāciju par atbilstības dokumentu izdošanu. Dokumentu, kas apliecina kuģa atbilstību monitoringa un ziņošanas prasībām, Komisijai vajadzētu iekļaut to sertifikātā un dokumentu sarakstā, kas minēti Direktīvas 2009/16/EK 13. panta 1. punktā.
- (22) Direktīvā 2009/16/EK paredzēts, ka var aizturēt kuģus, kam nav sertifikātu, kuriem ir jābūt uz kuģa. Ir lietderīgi paredzēt iespēju kuģi izraidīt, ja tas nav izpildījis monitoringa un ziņošanas pienākumus vairāk nekā vienā ziņošanas periodā. To vajadzētu piemērot tā, lai stāvokli saprātīgā laika posmā varētu labot.
- (23) Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 21. maija Regula (ES) Nr. 525/2013 par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai valstu un Savienības līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām²² būtu jāgroza, lai noteiktu prasības dalībvalstīm par jūras transporta radīto CO₂ emisiju monitoringu un paziņošanu saskaņā ar šo regulu.
- (24) Savienības MZV sistēmai būtu jākalpo par paraugu, lai varētu ieviest globālu MZV sistēmu. Priekšroka būtu dodama globālai MZV sistēmai, tāpēc ka tā būtu efektīvāka, jo tās tvērums ir plašāks. Šajā sakarā Komisijai vajadzētu regulāri sniegt SJO un citām attiecīgām starptautiskām struktūrām attiecīgu informāciju par šīs regulas īstenošanu un iesniegt SJO attiecīgus priekšlikumus. Kad būs panākta vienošanās par globālu

¹⁸ OV L 251, 18.9.2012., 49. lpp.

¹⁹ OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.

²⁰ OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.

²¹ OV L131, 28.5.2009., 57. lpp.

²² OV L165, 18.6.2013., 13.-40. lpp.

MZV sistēmu, Komisijai vajadzētu pārskatīt Savienības MZV sistēmu, lai to salāgotu ar globālo sistēmu.

- (25) Lai lieti izmantotu pieejamo paraugpraksi un zinātniskos datus, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai varētu pārskatīt kuģu CO₂ emisiju monitoringa un ziņošanas zināmus tehniskus aspektus un sīkāk precizēt noteikumus par emisiju ziņojumu verificēšanu un verificētāju akreditēšanu. Ir īpaši svarīgi, lai sagatavošanas darba gaitā Komisija pienācīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētus aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (26) Lai nodrošinātu, ka automatizēto sistēmu izmantošana notiek ar vienveidīgiem nosacījumiem un ka ir standartizētas elektroniskas veidlapas, lai varētu saskanīgi ziņot par emisijām un citu klimatisko informāciju Komisijai un iesaistītajām valstīm, Komisijai vajadzētu uzticēt īstenošanas pilnvaras. Šis nepieciešamās īstenošanas pilnvaras vajadzētu izmantot atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulai (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu²³.
- (27) Ierosinātā pasākuma mērķi — proti, kuģu CO₂ emisiju monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, kas būtu pirmais solis pakāpeniskā šo emisiju samazināšanas procesā — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, jo jūras transports pēc būtības ir starptautisks, tāpēc darbības mēroga un seku dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī. Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts LESD 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (28) MZV sistēmas izveidošanas noteikumiem vajadzētu būt saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvā 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti²⁴ un Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regulā (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti²⁵.
- (29) Šai regulai vajadzētu stāties spēkā 2015. gada 1. jūlijā, lai nodrošinātu, ka dalībvalstīm un ieinteresētajām pusēm ir pietiekami daudz laika, lai veiktu pasākumus, kas nepieciešami šīs regulas efektīvai piemērošanai, pirms 2018. gada 1. janvārī sācies pirmais ziņošanas periods,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

²³ OV L 251, 18.9.2012., 49. lpp.

²⁴ OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

²⁵ OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.

Lai veicinātu jūras transporta radīto CO₂ emisiju rentablu samazināšanu, ar šo regulu paredz noteikumus par tādu oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju un citas klimatiskās informācijas monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, kuras rada kuģi, kas ierodas, uzturas un izbrauc no dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām.

2. pants

Darbības joma

1. Regulu piemēro kuģiem ar bruto tonnāžu virs 5000 t attiecībā uz emisijām, kas radušās to reisos no pēdējās piestāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu, reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas uz nākamo piestāšanas ostu, kā arī dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās.
2. Šo regulu nepiemēro karakuģiem, jūras spēku palīgkuģiem, zvejas un zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi, un nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- (a) "emisijas" ir CO₂ izdalīšanās atmosfērā no 2. pantā minētajiem kuģiem;
- (b) "piestāšanas osta" ir osta, kurā kuģis piestāj, lai iekrautu vai izkrautu kravu vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, izņemot ostas, kur piestāj tikai tāpēc, lai uzpildītu degvielu, papildinātu krājumus un/vai mainītu apkalpi;
- (c) "uzņēmums" ir 2. pantā minētā kuģa īpašnieks vai jebkura cita persona, piemēram, pārvaldnieks vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas pārņēmis atbildību no kuģa īpašnieka par tā darbību;
- (d) "bruto tonnāža" (BT) ir bruto tonnāža, kuru aprēķina saskaņā ar tonnāžas mērīšanas noteikumiem, kas ir iekļauti 1969. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu tilpības mērīšanu 1. pielikumā;
- (e) "verificētājs" ir juridiska persona, kas veic verifikāciju un ko akreditējusi valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008²⁶ un šo regulu;
- (f) "verifikācija" ir verificētāja veiktas darbības, lai izvērtētu, vai uzņēmuma iesniegtie dokumenti atbilst šīs regulas prasībām;
- (g) "cita klimatiska informācija" ir informācija par kuģu degvielas patēriņu, pārvadāšanas darbu un energoefektivitāti, kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un novērtēt kuģu veiktspēju;
- (h) "emisijas faktors" ir siltumnīcefekta gāzu vidējā emisijas intensitāte attiecībā pret avota plūsmas darbības datiem, pieņemot, ka degšanā notiek pilnīga oksidācija, bet visās citās ķīmiskajās reakcijās notiek pilnīga konversija;
- (i) "nenoteiktība" ir parametrs, kas saistīts ar daudzuma noteikšanas rezultātu un kas raksturo vērtību izkliedi, kuru pamatoti varētu attiecināt uz konkrēto daudzumu,

²⁶ OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.

ņemot vērā sistemātisko un nejaušo faktoru ietekmi, ko izsaka procentos un kas apraksta vidējās vērtības ticamības intervālu ar 95 % varbūtību, ņemot vērā vērtību sadalījuma asimetriju;

- (j) "konservatīvs" nozīmē, ka ir definēts pieņēmumu kopums, lai nodrošinātu, ka gada emisijas netiek novērtētas par zemu vai attālums vai pārvadātās kravas apjoms netiek novērtēts par augstu;
- (k) "CO₂ tonnas" ir CO₂ tonnas;
- (l) „ziņošanas periods” ir viens kalendārais gads, kura laikā ir jāveic emisiju monitorings un par tām jāpaziņo.

II NODAĻA

MONITORINGS UN ZIŅOŠANA

1. IEDAĻA

Monitoringa un ziņošanas principi un metodes

4. pants

Monitoringa un ziņošanas vispārīgie principi

1. Uzņēmumi veic monitoringu un ziņo par katra kuģa patērētās degvielas veidu un daudzumu kalendārajā gadā katrā kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā un par katru reisu, kas sākas vai beidzas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, saskaņā ar 2. līdz 6. punktu.
2. Monitorings un ziņošana ir pilnīgi un aptver visas degvielas sadedzināšanā radušās emisijas. Uzņēmumi veic piemērotus pasākumus, lai nepieļautu, ka ziņošanas periodā rodas kādi datu iztrūkumi.
3. Monitorings un ziņošana ir konsekventa un laika gaitā salīdzināma. Uzņēmumi izmanto tās pašas monitoringa metodoloģijas un datu kopumus, ņemot vērā verificētāja apstiprinātās izmaiņas un atkāpes.
4. Uzņēmumi monitoringa datus, tostarp pieņēmumus, atsauces, emisijas faktorus un darbības datus, iegūst, reģistrē, apkopo, analizē un dokumentē pārredzami, lai verificētājam būtu iespējams reproducēt emisiju noteikšanu.
5. Uzņēmumi nodrošina, ka emisiju noteikšana nav ne sistemātiski, ne apzināti nepareiza. Tie apzina un samazina nepareizību avotus.
6. Uzņēmumi iespēju robežās nodrošina monitorējamo un paziņojamo emisiju datu integritāti.

5. pants

Jūras transporta emisiju monitoringa un ziņošanas metodes

Šīs regulas 4. panta 1., 2. un 3. punkta nolūkā uzņēmumi katra sava kuģa ar bruto tonnāžu virs 5000 t emisijas un citu klimatisko informāciju nosaka saskaņā ar kādu no I pielikumā izklāstītajām metodēm.

2. IEDAĻA

MONITORINGA PLĀNS

6. pants

Monitoringa plāna saturs un iesniegšana

1. Līdz 2017. gada 31. augustam uzņēmumi verificētājiem iesniedz monitoringa plānu, kurā norādīta izvēlētā emisiju un citas klimatiskās informācijas monitoringa un ziņošanas metode par katru kuģi ar bruto tonnāžu virs 5000 t.
2. Atkāpjoties no 1. punkta, par kuģiem, uz kuriem regula pirmo reizi attiecināma pēc 2018. gada 1. janvāra, uzņēmums iesniedz monitoringa plānu verificētājam bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc to pirmās piestāšanas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.
3. Šā panta 1. punktā minētais monitoringa plāns sastāv no pilnīgas un pārredzamas dokumentācijas par konkrēta kuģa monitoringa metodoloģiju, un tas satur vismaz šādus elementus:
 - (a) kuģa identifikācijas dati un tips, ieskaitot kuģa vārdu, tā Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) reģistrācijas numuru, pieraksta ostu vai piederības ostu un kuģa īpašnieka nosaukumu;
 - (b) uzņēmuma nosaukums un kontaktpersonas adrese, tālruna numurs, faksa numurs un e-pasta adrese;
 - (c) apraksts par uz kuģa esošajiem emisijas avotiem, piemēram, galvenajiem dzinējiem, palīgdzinējiem, katliem un inertās gāzes ģeneratoriem, un par izmantotajiem degvielas veidiem;
 - (d) procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, ko izmanto, lai aktualizētu pilnīgu emisiju avotu sarakstu monitoringa gadā ar mērķi nodrošināt kuģa emisiju pilnīgu monitoringu un ziņošanu par tām;
 - (e) procedūru apraksts, ko izmanto, lai uzraudzītu, ka reisu saraksts ir pilnīgs;
 - (f) apraksts par kuģa degvielas patēriņa monitoringa procedūrām, tostarp:
 - (i) izvēlētā I pielikumā aprakstītā metode, lai aprēķinātu katra emisijas avota degvielas patēriņu, ieskaitot izmantoto mērinstrumentu aprakstu pēc vajadzības;
 - (ii) procedūras uzpildītās degvielas un tilpnēs jau esošās degvielas daudzuma mērīšanai, izmantoto mērinstrumentu apraksts un attiecīgā gadījumā procedūras, ko izmanto ar mērījumiem saistītās informācijas reģistrēšanai, izguvei, nosūtīšanai un glabāšanai;
 - (iii) attiecīgā gadījumā izvēlētā blīvuma noteikšanas metode;
 - (iv) procedūra, lai nodrošinātu, ka degvielas mērījumu kopējā nenoteiktība atbilst šīs regulas prasībām, ja iespējams, atsaucoties uz valsts tiesību aktiem, punktiem līgumos ar klientiem vai degvielas piegādātāju pareizības standartiem;
 - (g) atsevišķi emisijas faktori, ko izmanto katram degvielas tipam, vai — ja izmanto alternatīvas degvielas — metodoloģijas emisijas faktoru noteikšanai,

tostarp paraugu ņemšanas metodoloģija, analīžu metodes, iesaistīto laboratoriju apraksts (un attiecīgā gadījumā apstiprināta ISO 17025 akreditācija);

- (h) apraksts par procedūrām, ko izmanto darbības datu noteikšanai katram reisam, tostarp:
 - (i) procedūras, pienākumi un datu avoti attāluma noteikšanai un reģistrēšanai katrā reisā;
 - (ii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti pārvadātās kravas un pasažieru skaita (attiecīgā gadījumā) noteikšanai un reģistrēšanai;
 - (iii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti jūrā pavadītā laika (starp izbraukšanas ostu un ierašanās ostu) noteikšanai un reģistrēšanai;
 - (i) metodes apraksts, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu datu nepilnības;
 - (j) pēdējo monitoringa plāna grozījumu datums.
4. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidlapas. Tehniskos noteikumus, ar kuriem izveido 1. punktā minēto monitoringa plānu veidlapas, pieņem ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem Komisija saskaņā ar šīs regulas 25. panta 2. punktā minēto procedūru.

7. pants

Grozījumi monitoringa plānā

Uzņēmumi regulāri pārbauda, vai monitoringa plāns atspoguļo kuģa raksturlielumus un funkcionēšanu un vai monitoringa metodoloģiju varētu pilnveidot.

Uzņēmums groza monitoringa plānu jebkurā šādā situācijā:

- (a) ja mainās kuģa īpašnieks;
- (b) ja rodas jaunas emisijas, ko izraisa jauni emisijas avoti vai jaunas degvielas izmantošana, kas vēl nav apskatītas monitoringa plānā;
- (c) ja mainās datu pieejamība, jo tiek izmantoti jauni mērinstrumentu tipi, paraugu ņemšanas metodes vai analīzes metodes, vai citu iemeslu dēļ, un tas sekmē emisiju pareizāku noteikšanu;
- (d) ja dati, kas iegūti ar iepriekš izmantoto monitoringa metodoloģiju, ir atzīti par nepareiziem;
- (e) ja monitoringa plāns ir atzīts par neatbilstošu šīs regulas prasībām un verificētāji prasa uzņēmumam to grozīt.

Uzņēmumi jebkurus priekšlikumus par izmaiņām monitoringa plānā paziņo verificētājam bez liekas kavēšanās.

Jebkādi būtiski grozījumi monitoringa plānā ir jāizvērtē verificētājam.

3. IEDAĻA

EMISIJU MONITORINGS UN CITA BŪTISKA INFORMĀCIJA

8. pants

Darbību monitorings ziņošanas periodā

No 2018. gada 1. janvāra uzņēmumi, pamatojoties uz monitoringa plānu, kas apstiprināts saskaņā ar 13. panta 1. punktu, veic katra kuģa emisiju monitoringu gan par katru reisu, gan par gadu, izmantojot attiecīgu metodi, kas ir viena no I pielikuma B daļā noteiktajām metodēm, un aprēķinot emisijas saskaņā ar I pielikuma A daļu.

9. pants

Monitorings par katru reisu

Pamatojoties uz monitoringa plānu, kas apstiprināts saskaņā ar 13. panta 1. punktu, katram kuģim par katru reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu vai no tās, uzņēmums veic monitoringu saskaņā ar I pielikuma A daļu un II pielikumu attiecībā uz šādiem datiem:

- (a) izbraukšanas osta un iebraukšanas osta, ieskaitot izbraukšanas un iebraukšanas datumu un laiku;
- (b) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors — kopā un diferencēts pēc tā, vai degviela izmantota emisiju kontroles zonās vai ārpus tām;
- (c) emitētais CO₂;
- (d) nobrauktais attālums;
- (e) jūrā pavadītais laiks;
- (f) pārvadātā krava;
- (g) pārvadāšanas darbs.

10. pants

Monitorings par gadu

Pamatojoties uz monitoringa plānu, kas apstiprināts saskaņā ar 13. panta 1. punktu, katram kuģim par katru kalendāro gadu uzņēmums veic monitoringu saskaņā ar I pielikuma A daļu un II pielikumu attiecībā uz šādiem parametriem:

- (a) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors — kopā un diferencēts pēc tā, vai degviela izmantota emisiju kontroles zonās vai ārpus tām;
- (b) emitētā CO₂ kopējais daudzums;
- (c) CO₂ emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;
- (d) CO₂ emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem, kas sākušies dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;
- (e) CO₂ emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem uz dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;
- (f) CO₂ emisijas, kas radušās piestātnēs dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;
- (g) kopējais nobrauktais attālums;
- (h) kopējais jūrā pavadītais laiks;
- (i) kopējais pārvadāšanas darbs;

- (j) vidējā energoefektivitāte.

4. IEDAĻA

ZIŅOŠANA

11. pants

Emisiju ziņojuma saturs

1. No 2019. gada uzņēmumi Komisijai un attiecīgo karoga valstu iestādēm līdz katra gada 30. aprīlim par katru to pārziņā esošo kuģi iesniedz emisiju ziņojumu par emisijām un citu klimatisko informāciju visā ziņošanas periodā, kuru verificētais verificējis kā apmierinošu saskaņā ar 14. pantā minētajām prasībām.
2. Ja kuģu īpašnieks ir mainījies, jaunais uzņēmums nodrošina, ka katrs tā pārziņā esošais kuģis atbilst šīs regulas prasībām par visu ziņošanas periodu, kura laikā attiecīgais kuģis ir tā pārziņā.
3. Šā panta 1. punktā minētajos emisiju ziņojumos uzņēmumi ietver šādu informāciju:
 - (a) kuģa un uzņēmuma identifikācijas dati, tostarp:
 - (i) kuģa vārds,
 - (ii) SJO reģistrācijas numurs,
 - (iii) kuģa pieraksta osta vai piederības osta,
 - (iv) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā projektētās energoefektivitātes indekss (EEDI) vai aplēstā indeksa vērtība (EIV) saskaņā ar SJO Rezolūciju MEPC.215 (63)),
 - (v) kuģa īpašnieka nosaukums/vārds,
 - (vi) kuģa īpašnieka adrese un galvenā uzņēmējdarbības vieta,
 - (vii) uzņēmuma nosaukums (ja nav kuģa īpašnieks),
 - (viii) uzņēmuma adrese (ja nav kuģa īpašnieks) un galvenā uzņēmējdarbības vieta,
 - (ix) kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs, faksa numurs un e-pasta adrese;
 - (b) informācija par izmantoto monitoringa metodi un attiecīgo nenoteiktības līmeni;
 - (c) parametru ikgadējā monitoringa rezultāti saskaņā ar 10. pantu.

12. pants

Emisiju ziņojuma formāts

1. Regulas 11. pantā minēto emisiju ziņojumu iesniedz, izmantojot automatizētas sistēmas un pilnīgus datu apmaiņas formātus, ieskaitot elektroniskas veidlapas.
2. Tehniskos noteikumus, ar kuriem nosaka 1. punktā minēto datu apmaiņas formātu, ieskaitot elektroniskās veidlapas, pieņem ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem Komisija saskaņā ar šīs regulas 25. panta 2. punktā minēto procedūru.

III NODAĻA

VERIFIKĀCIJA UN AKREDITĀCIJA

13. pants

Verifikācijas darbību joma un verifikācijas ziņojums

1. Verificētājs izvērtē 6. pantā minētā monitoringa plāna atbilstību 6. un 7. panta prasībām. Ja izvērtējums satur ieteikumus, kas jāņem vērā monitoringa plānā, attiecīgais uzņēmums savu monitoringa plānu pārskata pirms ziņošanas perioda sākuma.
2. Verificētājs izvērtē emisiju ziņojuma atbilstību 8. līdz 11. panta un I un II pielikuma prasībām.
3. Konkrētāk, verificētājs pārlicinās, ka emisiju ziņojumā norādītās emisijas un cita klimatiskā informācija ir noteikta saskaņā ar 8., 9. un 10. pantu un 6. pantā minēto monitoringa plānu. Verificētājs arī nodrošina, ka ziņojumā minētās emisijas un cita klimatiskā informācija ir saskanīga ar datiem, kas aprēķināti no citiem avotiem atbilstīgi I un II pielikumam.
4. Ja izvērtējumā secināts, ka, cik verificētājam zināms, emisiju ziņojumā nav būtisku nepatiesu apgalvojumu vai kļūdu, verificētājs izdod verifikācijas ziņojumu. Verifikācijas ziņojumā ir norādīti visi specifiskie jautājumi, kas attiecas uz verificētāja veikto darbu.
5. Ja izvērtējumā secināts, ka emisiju ziņojumā ir būtiski nepatiesi apgalvojumi, kļūdas, nesaskanības vai ka tas neatbilst 11. un 14. panta un I pielikuma prasībām, verificētājs par to savlaicīgi informē uzņēmumu un lūdz tam no jauna iesniegt pārskatītu emisiju ziņojumu. Uzņēmums izlabo visas neatbilstības un nesaskanības, par kurām tam paziņots, lai verifikācijas procesu var laikus pabeigt. Verificētājs verifikācijas ziņojumā norāda, vai uzņēmums verifikācijas laikā ir izlabojis neatbilstības.

14. pants

Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi

1. Verificētājs ir neatkarīgs no uzņēmuma vai attiecīgā kuģa operatora un veic šajā regulā paredzētās darbības sabiedrības interesēs. Tālab ne verificētājs, ne kāda tās pašas juridiskās personas daļa nav nedz uzņēmums vai kuģa operators, vai uzņēmuma īpašnieks, nedz tiem pieder, un verificētājam nav tādu sakaru ar uzņēmumu, kas varētu ietekmēt tā neatkarību un objektivitāti.
2. Verificējot 11. pantā minēto emisiju ziņojumu un uzņēmuma izmantotās monitoringa procedūras, verificētājs izvērtē monitoringa sistēmu un paziņoto datu un ar emisijām saistītās informācijas uzticamību, ticamību un pareizību, jo īpaši šādus datus:
 - (a) degvielas patēriņa attiecināšana uz reisiem, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā;
 - (b) paziņotie degvielas patēriņa dati un attiecīgie mērījumi un aprēķini;
 - (c) emisijas faktoru izvēle un izmantošana;
 - (d) kopējās emisijas noteikšanā veiktie aprēķini;
 - (e) energoefektivitātes noteikšanā veiktie aprēķini.

3. Verificētājs saskaņā ar 11. pantu iesniegtos ziņojums verificē tikai tad, ja uzticami un ticami dati un informācija ļauj emisijas noteikt ar augstu noteiktības pakāpi un ja ir nodrošināts, ka:
 - (a) paziņotie dati ir saskanīgi ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda;
 - (b) paziņotie dati nesatur pretrunas, jo īpaši, ja salīdzina gadā iepirktās degvielas kopējo daudzumu katram kuģim un kopējo degvielas patēriņu reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā;
 - (c) datu vākšana ir notikusi saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem;
 - (d) kuģa reģistri ir pilnīgi un konsekventi.

15. pants

Verifikācijas procedūras

1. Verificētājs identificē iespējamus riskus saistībā ar monitoringa un ziņošanas procesu, paziņotās emisijas salīdzinādams ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda. Ja konstatē būtiskas novirzes, verificētājs veic sīkāku analīzi.
2. Verificētājs identificē iespējamus riskus saistībā ar dažādiem aprēķināšanas posmiem, izvērtēdams visus datu avotus un izmantotās metodes.
3. Verificētājs izmantoto monitoringa metožu pareizības izvērtēšanā ņem vērā visas efektīvās riska kontroles metodes, ko uzņēmums izmantojis, lai samazinātu nenoteiktības līmeni.
4. Uzņēmums sniedz verificētājam jebkādu papildu informāciju, kas tam ļauj realizēt verifikācijas procedūras. Verificētājs verifikācijas procesa laikā var veikt izlases veida pārbaudes, lai noteiktu paziņoto datu un informācijas uzticamību.
5. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 24. pantu, lai sīkāk precizētu šajā regulā minēto verifikācijas darbību noteikumus un verificētāju akreditācijas metodes. Šo deleģēto aktu pamatā ir 14. pantā paredzētie verifikācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

16. pants

Verificētāju akreditācija

1. Verificētāju, kas izvērtē monitoringa plānus un emisiju ziņojumus un izdod verifikācijas un atbilstības dokumentus, kā minēts 13. un 17. pantā, šīs regulas darbības jomā ietilpstošu darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008.
2. Ja šajā regulā nav paredzēti konkrēti noteikumi par verificētāju akreditāciju, piemēro attiecīgos Regulas (EK) Nr. 765/2008 noteikumus.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 24. pantu, lai sīkāk precizētu verificētāju akreditācijas metodes.

IV NODAĻA

ATBILSTĪBA UN INFORMĀCIJAS PUBLICĒŠANA

17. pants

Atbilstības dokumenta izdošana

1. Ja 11. pantā minētais emisiju ziņojums atbilst 11. līdz 15. panta un I un II pielikuma prasībām, verificētājs, pamatojoties uz verificācijas ziņojumu, attiecīgajam kuģim izsniedz atbilstības dokumentu.
2. Šā panta 1. punktā minētais atbilstības dokuments satur šādu informāciju:
 - (a) kuģa identifikācija (vārds, SJO reģistrācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);
 - (b) kuģa īpašnieka nosaukums un adrese un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
 - (c) verificētāja identitāte;
 - (d) atbilstības dokumenta izdošanas datums (ziņošanas periods, uz kuru tas attiecas, un derīguma periods).
3. Atbilstības dokumentus uzskata par derīgiem dokumentiem 18 mēnešus pēc ziņošanas perioda beigām.
4. Verificētājs par atbilstības dokumenta izdošanu nekavējoties informē Komisiju un karoga valsts iestādi un pārsūta 2. punktā minēto informāciju, izmantojot automatizētas sistēmas un pilnīgus datu apmaiņas formātus, ieskaitot elektroniskas veidlapas, ko izveidojusi Komisija saskaņā ar šajā regulā noteikto procedūru.
5. Tehniskos noteikumus, ar kuriem nosaka 4. punktā minēto datu apmaiņas formātu, ieskaitot elektroniskās veidlapas, pieņem ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem Komisija saskaņā ar šīs regulas 25. panta 2. punktā minēto procedūru.

18. pants

Pienākums uz kuģa turēt derīgu atbilstības dokumentu

No 2019. gada 30. jūnija uz kuģiem, kas iebrauc vai atrodas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā vai izbrauc no tās, ir derīgs dokuments, kurš apliecina kuģa atbilstību ziņošanas un monitoringa prasībām attiecīgajā ziņošanas periodā un kurš ir izdots saskaņā ar 17. pantu.

19. pants

Monitoringa un ziņošanas pienākumu pildīšana un inspekcijas

1. Pamatojoties uz informāciju, kas publicēta saskaņā ar 21. panta 1. punktu, katra dalībvalsts nodrošina, ka kuģi, kas iet ar tās karogu, pilda 8. līdz 12. pantā noteiktos monitoringa un ziņošanas pienākumus.
2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka jebkāda kuģa inspekcija tās jurisdikcijā esošā ostā ietver pārbaudi, vai uz kuģa ir 18. pantā minētais atbilstības dokuments.
3. Neskarot šā panta 2. punktu un pamatojoties uz informāciju, kas publicēta saskaņā ar 21. pantu, attiecībā uz katru kuģi, kas nepilda 21. panta 2. punkta j) un k) apakšpunkta prasības un ir iebraucis dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, dalībvalsts pārbauda, vai uz kuģa ir 18. pantā minētais atbilstības dokuments.

20. pants

Sodi, informācijas apmaiņa un izraidīšanas rīkojums

1. Dalībvalstis nosaka sodu sistēmu par 8.–12. pantā paredzēto monitoringa un ziņošanas prasību nepildīšanu un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka šie sodi tiek piemēroti. Paredzētie sodi nav mazāk bargi kā tie, kas valsts tiesību aktos par siltumnīcefekta gāzu emisijām paredzēti operatoriem, kas nepilda ziņošanas pienākumus, un tie ir iedarbīgi, samērīgi un preventīvi. Dalībvalstis par šiem noteikumiem paziņo Komisijai līdz 2017. gada 1. jūlijam un bez kavēšanās paziņo Komisijai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas skar šos noteikumus.
2. Dalībvalstis iedibina efektīvu informācijas apmaiņu un efektīvu sadarbību starp valsts iestādēm, kas nodrošina atbilstību monitoringa un ziņošanas prasībām, vai — attiecīgā gadījumā — iestādi, kam uzticētas sankciju procedūras. Par jebkādas dalībvalsts uzsāktām sankciju procedūrām paziņo Komisijai, Eiropas Jūras drošības aģentūrai (EMSA), pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij.
3. Kuģiem, kas monitoringa un ziņošanas prasības nav pildījuši vairāk nekā vienā ziņošanas periodā, valsts ostas iestāde var izdot izraidīšanas rīkojumu, par ko paziņo Komisijai, EMSA, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Ja ir izdots šāds izraidīšanas rīkojums, ikviena dalībvalsts šim kuģim liedz iebraukt jebkurā savā ostā, līdz uzņēmums ir izpildījis monitoringa un ziņošanas prasības saskaņā ar 8. līdz 12. pantu, ko apliecina paziņojums par derīgu atbilstības dokumentu valsts ostas iestādei, kas izdevusi izraidīšanas rīkojumu.

21. pants

Informācijas publicēšana

1. Līdz katra gada 30. jūnijam Komisija publisko informāciju par emisijām, kas paziņota saskaņā ar 11. pantu, un informāciju par to, vai uzņēmums ir izpildījis 11. un 17. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas prasības.
2. Šā panta 1. punktā minētā publikācija satur šādu informāciju:
 - (a) kuģa identifikācija (vārds, SJO reģistrācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);
 - (b) kuģa īpašnieka identitāte (īpašnieka nosaukums, adrese un galvenā uzņēmējdarbības vieta);
 - (c) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā EEDI vai EIV);
 - (d) gada CO₂ emisijas;
 - (e) kopējais gada degvielas patēriņš reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā;
 - (f) gada vidējais degvielas patēriņš un siltumnīcefekta gāzu emisijas attiecībā pret attālumu, kas nobraukts reisos, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā;
 - (g) gada vidējais degvielas patēriņš un siltumnīcefekta gāzu emisijas attiecībā pret nobraukto attālumu un pārvadāto kravu reisos, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā;
 - (h) gada kopējais jūrā pavadītais laiks reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā;
 - (i) izmantotā monitoringa metodoloģija;
 - (j) atbilstības dokumenta izdošanas datums un derīguma termiņš;
 - (k) emisiju ziņojumu apstiprinājušā verificētāja identitāte.

3. Komisija publicē gada ziņojumu par jūras transporta emisijām un citu klimatisko informāciju.
4. EMSA palīdz Komisijai darbā, lai izpildītu šīs regulas 11., 12., 17. un 21. pantu, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002²⁷.

V NODAĻA

STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

22. pants

Starptautiskā sadarbība

1. Komisija regulāri informē SJO un citas attiecīgas starptautiskas struktūras par šīs regulas īstenošanu, lai atvieglotu starptautisku noteikumu izstrādi SJO ietvaros par jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju.
2. Komisija uztur tehniska rakstura informācijas apmaiņu ar trešām valstīm par šīs regulas īstenošanu, konkrētāk, par monitoringa metožu tālāku pilnveidošanu, ziņošanas organizēšanu un emisiju ziņojumu verifikāciju.
3. Kad ir panākta starptautiska vienošanās par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija šo regulu pārskata un vajadzības gadījumā var ierosināt grozījumus šajā regulā.

VI NODAĻA

DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

23. pants

Pilnvaru deleģēšana

Komisijai tiek piešķirtas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, ar ko papildina un groza I un II pielikuma noteikumus, lai ņemtu vērā jaunāko pieejamo zinātnisko informāciju, kā arī attiecīgos datus, kas pieejami uz kuģiem, un attiecīgos starptautiskos noteikumus un starptautiski pieņemtos standartus, lai apzinātu visprecīzākās un efektīvākās emisiju monitoringa metodes un lai uzlabotu prasītās informācijas pareizību saistībā ar emisiju monitoringu un ziņošanu, ievērojot 24. panta nosacījumus tādā mērā, kādā tas attiecas uz šīs regulas nebūtiskiem elementiem.

24. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 15., 16. un 23. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2015. gada 1. jūlija.
2. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 23. pantā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigts minētajā lēmumā norādītais pilnvaru deleģējums. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas

²⁷ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

3. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
4. Saskaņā ar 23. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisijai par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

25. pants

Īstenošanas akti

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Lēmuma 93/389/EK 8. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

26. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 525/2013

Regulu (ES) Nr. 525/2013 groza šādi:

1. regulas (ES) Nr. 525/2013²⁸ 1. pantā pievieno šādu h) punktu:
„h) veic monitoringu un ziņo par siltumnīcefekta gāzu emisijām no jūras kuģiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/XXXX 9. un 10. pantu.”;
2. iekļauj šādu 21.a pantu:

21.a pants

Ziņošana par jūras transporta emisijām

- (1) Līdz katra gada ("X gads") 15. janvārim dalībvalstis ziņo Komisijai par CO₂ emisijām no jūras kuģiem X-2 gadā saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/XXXX 9. un 10. pantu.
- (2) Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar [šīs regulas 25. pantu], lai precizētu prasības par jūras transporta CO₂ emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/XXXX 9. un 10. pantu, vajadzības gadījumā ņemot vērā attiecīgos lēmumus, ko pieņēmušas UNFCCC un Kioto protokola struktūras, vai vienošanās, kas izriet no UNFCCC un Kioto protokola, vai lēmumus, kas pieņemti Starptautiskās Jūrniecības organizācijas kontekstā.
- (3) Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai noteiktu struktūru, formātu un procedūru, kā dalībvalstis iesniedz informāciju par CO₂ emisijām no jūras transporta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/XXXX 9. un 10. pantu. Šos

²⁸ OV L 165,18.6.2013,13.-40. lpp.

īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar [26. panta 2. punktā] minēto izvērtēšanas procedūru.”;

3. regulas 25. panta 2., 3. un 5. punktā iekļauj šādu atsauci:
21.a”.

27. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā 2015. gada 1. jūlijā.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

I PIELIKUMS

Siltumnīcefekta gāzu emisiju un citas klimatiskās informācijas monitoringa un ziņošanas metodes

A. DEGVIELAS PATĒRIŅA APRĒĶINS (9. pants)

Aprēķinot degvielas patēriņu, uzņēmumi ievēro šādu formulu:

degvielas patēriņš x emisijas faktors

Degvielas patēriņš ietver degvielu, ko patērē galvenie dzinēji, palīgdzinēji, katli un inertās gāzes ģeneratori.

Degvielas patēriņu ostas piestātnēs aprēķina atsevišķi.

Principā izmanto degvielu emisijas faktoru standartvērtības, izņemot, ja uzņēmums nolemj izmantot datus par degvielas kvalitāti, kas norādīti degvielas piegādes pavaddokumentos un ko izmanto, lai pierādītu atbilstību piemērojamiem noteikumiem par sēra emisijām.

Standarta emisijas faktori balstās uz jaunākajām pieejamām IPCC vērtībām. Tās var atvasināt no VI pielikuma Komisijas Regulai (ES) Nr. 601/2012 par siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK²⁹.

Attiecīgus emisijas faktorus piemēro attiecībā uz biodegvielām un alternatīvām nefosilām degvielām.

B. EMISIJU NOTEIKŠANAS METODES

Monitoringa plānā uzņēmums norāda, kāda monitoringa metodika tiek izmantota, lai aprēķinātu degvielas patēriņu katram tā pārziņā esošam kuģa tipam, un nodrošina, ka tad, kad metodika ir izvēlēta, tā tiek konsekventi izmantota.

Izvēloties monitoringa metodiku, lielākas pareizības sniegtos uzlabojumus samēro ar papildu izmaksām.

Izmanto faktisko degvielas patēriņu katrā reisā, ko aprēķina ar vienu no šādām metodēm:

- (a) degvielas piegādes pavaddokuments (DPP) un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija;
- (b) degvielas tilpnes monitorings uz kuģa;
- (c) caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem;
- (d) tieši emisiju mērījumi.

1. Metode A. Degvielas piegādes pavaddokuments (DPP) un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija

Šīs metodes pamatā ir degvielas daudzums un tips, kā definēts DPP, kombinācijā ar periodisku degvielas tilpņu inventarizāciju, pamatojoties uz tilpņu rādījumu nolasījumiem. Periodā patērētā degviela ir perioda sākumā tilpnē esošā degviela plus piegādātā degviela, mīnus perioda beigās pieejamā degviela un laikā starp perioda sākumu un beigām no tilpnes izlietā degviela.

Periods ietver laiku starp divām piestāšanās ostā vai ostā pavadīto laiku. Ir jānorāda šajā periodā izmantotās degvielas tips un sēra saturs.

²⁹ OV L 181, 12.7.2012., 30.–104. lpp.

Šo pieeju neizmanto, ja uz kuģa nav pieejams DPP, īpaši tad, ja kravu izmanto kā degvielu, piemēram, sašķidrinātas dabasgāzes (SDG) tvaikus.

DPP izmantošana ir paredzēta pašreizējos MARPOL VI pielikuma noteikumos, un attiecīgo dokumentāciju glabā uz kuģa 3 gadus pēc degvielas piegādes, un tai jābūt viegli pieejamai. Periodiska kuģa degvielas tilpņu inventarizācija balstās uz degvielas tilpņu rādījumu nolasījumiem. Attiecībā uz katru tilpni tiek izmantotas tilpuma tabulas, lai noteiktu apjomu degvielas tilpnes nolasījuma brīdī. Ar DPP saistīto nenoteiktību norāda 6. pantā minētajā monitoringa plānā. Degvielas tilpņu rādījumus nolasa ar atbilstīgām metodēm, piemēram, automatizētām sistēmām, zondēšanu un iegremdējamām mērlentēm. Tilpnes zondēšanas metodi un ar to saistīto nenoteiktību norāda 6. pantā minētajā monitoringa plānā.

Ja iepildītās degvielas daudzums vai degvielas daudzums, kas paliek tilpnēs, ir noteikts tilpuma vienībās, kas izteiktas litros, uzņēmums pārrēķina šo daudzumu no tilpuma uz masu, izmantojot faktiskā blīvuma vērtības. Faktisko blīvumu uzņēmums nosaka ar kādu no šiem paņēmieniem:

- (a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;
- (b) izmantojot blīvumu, ko izmērījis degvielas piegādātājs, iepildot degvielu tilpnēs, un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai piegādes pavaddokumentā.

Faktisko blīvumu izsaka kā kg/litrs un nosaka piemērojamai temperatūrai konkrētā mērījumā. Ja faktiskās blīvuma vērtības nav pieejamas, ar verificētāja piekrišanu izmanto attiecīgā degvielas tipa standarta blīvuma koeficientu.

2. B metode. Degvielas tilpnes monitorings uz kuģa

Metodes pamatā ir visu uz kuģa esošo degvielas tilpņu rādījumu nolasījumi. Tilpņu rādījumus nolasa katru dienu, kad kuģis atrodas jūrā, un katru reizi, kad kuģa tilpnēs iepilda degvielu vai no tām izsūknē degvielu.

Periodā patērētā degviela ir tilpnes degvielas līmeņa kumulatīvās variācijas starp diviem nolasījumiem.

Periods ir laiks starp divām piestāšanās ostā vai ostā pavadītais laiks. Ir jānorāda šajā periodā izmantotās degvielas tips un sēra saturs.

Degvielas tilpņu rādījumus nolasa ar atbilstīgām metodēm, piemēram, automatizētām sistēmām, zondēšanu un iegremdējamām mērlentēm. Tilpnes zondēšanas metodi un ar to saistīto nenoteiktību norāda 6. pantā minētajā monitoringa plānā.

Ja iepildītās degvielas daudzums vai degvielas daudzums, kas paliek tilpnēs, ir noteikts tilpuma vienībās, kas izteiktas litros, uzņēmums pārrēķina šo daudzumu no tilpuma uz masu, izmantojot faktiskā blīvuma vērtības. Faktisko blīvumu uzņēmums nosaka ar kādu no šiem paņēmieniem:

- (a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;
- (b) izmantojot blīvumu, ko izmērījis degvielas piegādātājs, iepildot degvielu tilpnēs, un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai piegādes pavaddokumentā.

Faktisko blīvumu izsaka kā kg/litrs un nosaka piemērojamai temperatūrai konkrētā mērījumā. Ja faktiskās blīvuma vērtības nav pieejamas, ar verificētāja piekrišanu izmanto attiecīgā degvielas tipa standarta blīvuma koeficientu.

3. C metode. Caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem

Metodes pamatā ir degvielas plūsmu mērījumi uz kuģa. Lai noteiktu degvielas patēriņu specifiskā periodā, summē datus no visiem caurplūdes mērītājiem, kas piesaistīti attiecīgajiem emisijas avotiem.

Periods ir laiks starp divām pietāšanās ostā vai ostā pavadītais laiks. Ir jāveic šajā periodā izmantotās degvielas tipa un sēra satura monitorings.

Izmantotās kalibrēšanas metodes un izmantoto caurplūdes mērītāju nenoteiktību norāda 6. pantā minētajā monitoringa plānā.

Ja patērētās degvielas daudzums ir noteikts tilpuma vienībās, kas izteiktas litros, uzņēmums pārrēķina šo daudzumu no tilpuma uz masu, izmantojot faktiskā blīvuma vērtības. Faktisko blīvumu uzņēmums nosaka ar kādu no šiem paņēmieniem:

- (a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;
- (b) izmantojot blīvumu, ko izmērījis degvielas piegādātājs, iepildot degvielu tilpnēs, un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai piegādes pavaddokumentā.

Faktisko blīvumu izsaka kā kg/litrs un nosaka piemērojamai temperatūrai konkrētā mērījumā. Ja faktiskās blīvuma vērtības nav pieejamas, ar verificētāja piekrišanu izmanto attiecīgā degvielas tipa standarta blīvuma koeficientu.

4. D metode. Tieši emisiju mērījumi

Tiešos emisiju mērījumus var izmantot reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, un tādu emisiju mērīšanai, kas rodas dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās. Emitētais CO₂ ietver CO₂, ko emitē galvenie dzinēji, palīgdzinēji, katli un inertās gāzes ģeneratori. Ja ziņošanai par kuģi izmanto šo metodi, kuģa degvielas patēriņu aprēķina, izmantojot izmērītās CO₂ emisijas un attiecīgajai degvielai piemērojamo emisijas faktoru.

Šīs metodes pamatā ir CO₂ emisiju plūsmas noteikšana izplūdes gāzu dūmeņos, CO₂ koncentrāciju izplūdes gāzē reizinot ar izplūdes gāzes plūsmu.

Izmantotās kalibrēšanas metodes un izmantoto ierīču nenoteiktību norāda 6. pantā minētajā monitoringa plānā.

II PIELIKUMS

Citas klimatiskās informācijas monitorings

A. - Monitorings katrā reisā (9. pants)

Citas klimatiskās informācijas monitoringu katrā reisā (9. pants) uzņēmumi veic, ievērojot šādus noteikumus.

Izbraukšanas un iebraukšanas laiku norāda kā Griničas laiku (GMT). Jūrā pavadīto laiku aprēķina, pamatojoties uz informāciju par izbraukšanu no ostas un iebraukšanu ostā, un tas neietver noenkurošanos.

Nobrauktais attālums var būt vai nu taisnākais ceļš starp izbraukšanas un iebraukšanas ostu, vai faktiskais nobrauktais attālums. Ja izmanto taisnāko ceļu starp izbraukšanas un iebraukšanas ostu, ņem vērā konservatīvu korekcijas koeficientu, lai nodrošinātu, ka nobrauktais attālums netiek novērtēts daudz par zemu. Regulas 6. pantā minētajā monitoringa plānā norāda, kāds attāluma aprēķins un, ja vajadzīgs, kāds korekcijas koeficients ir izmantots. Nobraukto attālumu izsaka jūras jūdzēs.

Attiecībā uz pasažieru kuģiem pārvadāto kravu izsaka kā pasažieru skaitu. Attiecībā uz visām citām kuģu kategorijām pārvadātās kravas apjomu izsaka kravas tonnās un kubikmetros.

Pārvadāšanas darbu nosaka, reizinot nobraukto attālumu ar pārvadāto kravu.

B. Monitorings par gadu (10. pants)

Citas klimatiskās informācijas monitoringu par gadu uzņēmumi veic, ievērojot šādus noteikumus.

Vērtības, kuru monitorings jāveic saskaņā ar 10. pantu, jānosaka, sakopojot attiecīgos datus par reisiem.

Vidējās energoefektivitātes monitorings notiek, izmantojot vismaz četrus rādītājus – degvielas patēriņš attiecībā pret nobraukto attālumu, degvielas patēriņš attiecībā pret pārvadāšanas darbu, CO₂ emisijas attiecībā pret nobraukto attālumu un CO₂ emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu – , kurus aprēķina šādi.

Degvielas patēriņš attiecībā pret attālumu = kopējais degvielas patēriņš gadā / kopējais nobrauktais attālums

Degvielas patēriņš attiecībā pret pārvadāšanas darbu = kopējais degvielas patēriņš gadā / kopējais pārvadāšanas darbs

CO₂ emisijas attiecībā pret attālumu = kopējās CO₂ emisijas gadā / kopējais nobrauktais attālums

CO₂ emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu = kopējās CO₂ emisijas gadā / kopējais pārvadāšanas darbs

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

- 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums
- 1.2. Attiecīgās politikas jomas *ABM/ABB* struktūrā
- 1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība
- 1.4. Mērķi
- 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums
- 1.6. Ilgums un finansiālā ietekme
- 1.7. Paredzētie pārvaldības veidi

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

- 2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi
- 2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma
- 2.3. Krāpšanas un pārkāpumu apkarošanas pasākumi

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

- 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas
- 3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem
 - 3.2.1. *Paredzamās ietekmes uz izdevumiem kopsavilkums*
 - 3.2.2. *Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām*
 - 3.2.3. *Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām*
 - 3.2.4. *Saderība ar kārtējo daudzgadu finanšu shēmu*
 - 3.2.5. *Trešo personu dalība finansējumā*
- 3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Eiropas Parlamenta un Padomes regula par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju.

1.2. Attiecīgās politikas jomas *ABM/ABB* struktūrā³⁰

Politikas joma 34 = “Klimata politika”

1.3. Priekšlikuma/iniciatīvas būtība

X Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību**

Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu/sagatavošanas darbību**³¹

Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **esošas darbības pagarināšanu**

Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz **darbību, kas pārveidota jaunā darbībā**

1.4. Mērķi

1.4.1. Komisijas daudzgadu stratēģiskie mērķi, kurus plānots sasniegt ar priekšlikumu/iniciatīvu

Samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 20 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni vai labvēlīgos apstākļos par 30 %; palielināt atjaunojamās enerģijas avotu īpatsvaru enerģijas galapatēriņā līdz 20 %; par 20 % paaugstināt energoefektivitāti.

1.4.2. Konkrētie mērķi un attiecīgās *ABM/ABB* darbības

Konkrētais mērķis Nr. 1

Īstenojot klimata politiku ES līmenī, sekmēt ilgtermiņa mērķa sasniegšanu – stabilizēt siltumnīcefekta gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā līmenī, lai nepieļautu bīstamu antropogēnu ietekmi uz klimata sistēmu.

Attiecīgās *ABM/ABB* darbības

ABB kods 34 02: Klimata politika ES un starptautiskā līmenī

Konkrētais mērķis Nr. 2

Īstenot vērīgu klimata politiku starptautiskā līmenī, lai sasniegtu ilgtermiņa mērķi – stabilizēt siltumnīcefekta gāzu koncentrāciju atmosfērā tādā līmenī, lai nepieļautu bīstamu antropogēnu ietekmi uz klimata sistēmu.

Attiecīgās *ABM/ABB* darbības

ABB kods 34 02: Klimata politika ES un starptautiskā līmenī

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

Norādīt, kāda ir priekšlikuma/iniciatīvas iecerētā ietekme uz finansējuma saņēmējiem/mērķgrupām.

³⁰ *ABM* — budžeta vadība pa darbības jomām, *ABB* — budžeta līdzekļu sadale pa darbības jomām.

³¹ Kā paredzēts Finanšu regulas 49. panta 6. punkta attiecīgi a) vai b) apakšpunktā.

Ieviestā kuģu siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēma nodrošinātu datus par šīm emisijām, kas pagaidām ir tikai aplēšu līmenī, jo nav pienācīgu prasību par ziņošanu. Var sagaidīt, ka šādu emisiju rādītāju, kuģu degvielas patēriņa rādītāju un kuģu efektivitātes rādītāju monitoringa un ziņošana jūras transporta sektorā vairo izpratni par saistītajām degvielas izmaksām un iespējamiem uzlabojumiem.

Kā aplēsts ietekmes novērtējumā, salīdzinājumā ar *status quo* scenāriju emisiju samazinājums un degvielas ekonomija var sasniegt pat 2%. Tas nozarei dotu neto izmaksu ietaupījumu līdz 1,2 miljardu euro līdz 2030. gadam, jo samazināsies degvielas izmaksas.

1.4.4. *Rezultātu un ietekmes rādītāji*

Norādīt priekšlikuma/iniciatīvas īstenošanas uzraudzībā izmantojamos rādītājus.

To kuģu skaits un procentuālais daudzums, uz kuriem notiek emisiju monitoringa un ziņošana saskaņā ar regulu, salīdzinājumā ar ES ostās ienākošo kuģu skaitu.

Gada CO₂ emisijas no jūras transporta, uz ko attiecas ES mēroga pasākumi, kuras izmērītas uz kuģa un pamatojas uz degvielas patēriņu.

1.5. **Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums**

1.5.1. *Īstermiņa vai ilgtermiņa vajadzības*

Pašlaik nav zināmi precīzi dati par CO₂ un citu SEG emisijām, ko rada ar ES saistīts jūras transports, jo nenotiek šādu emisiju monitoringa un ziņošana par tām. Ietekmes novērtējumā un apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm noskaidrots, ka stabila jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēma ir priekšnoteikums jebkādiem tirgus pasākumiem, vai tie būtu ES vai pasaules līmenī.

Sākumā ieviešot MZV, vairāk laika var atvēlēt apspriedēm un lēmumu pieņemšanai par emisiju samazināšanas mērķiem un tirgus pasākumiem, lai šādus samazinājumus panāktu ar minimālām izmaksām. Tas ir sevišķi aktuāli saistībā ar pasaules līmeņa diskusijām SJO. Bez tam spēcīga MZV sistēma palīdzētu novērst tirgus šķēršļus, īpaši tos, kas saistīti ar nepietiekamu informāciju par kuģu efektivitāti.

Sīkāki skaidrojumi atrodami priekšlikuma paskaidrojuma rakstā.

1.5.2. *ES iesaistīšanās pievienotā vērtība*

Savienība ir uzņēmusies visaptverošas saistības klimata pārmaiņu jomā, tostarp izvirzījusi jūras transporta emisiju samazināšanas mērķi, kas sasniedzams līdz 2050. gadam, kā noteikts Baltajā grāmatā par transportu, tāpēc ir lietderīgi Savienības līmenī izstrādāt nepieciešamos MZV noteikumus. Bez tam šis tiesiskais regulējums nodrošinās efektivitāti, jo tas paredz saskaņotu MZV attiecībā uz kuģu reisiem starp dažādu dalībvalstu ostām, kas veido aptuveni 90 % pietāšanos ostās ES dalībvalstīs. Bez tam pasākumi ES līmenī ļautu izvairīties no konkurences izkropļošanas iekšējā tirgū, jo visiem kuģiem, kas pietāj ES ostās, tiktu piemēroti vienlīdzīgi ierobežojumi no vides aizsardzības viedokļa.

1.5.3. *Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas pasākumi citās nozarēs, jo īpaši ES ETS, kas ir pasaules lielākā emisiju ierobežošanas un tirdzniecības sistēma, apliecina, ka ir vajadzīgi skaidri noteikumi par emisiju monitoringa, ziņošanu un

verifikāciju. Mērķis ir panākt, ka pastāv vienota izpratne par to, kas ir viena tonna CO₂, ko emitējusi iekārta vai operators.

1.5.4. Saderība un iespējamā sinerģija ar citiem attiecīgajiem instrumentiem

Lai gan priekšlikumā par MZV noteikumiem attiecībā uz jūras transporta sektoru ir pilnā mērā ņemti vērā šī transporta veida specifiskie aspekti, monitoringa un ziņošanas pamatprincipi ir līdzīgi MZV, ko izmanto ES-ETS vajadzībām.

Tas dos iespēju salīdzināt emisiju samazināšanas centienus dažādos sektoros un attiecībā uz dažādiem transporta veidiem.

1.6. Ilgums un finansiālā ietekme

Ierobežota ilguma priekšlikums/iniciatīva

- Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- Finansiālā ietekme: GGGG.– GGGG

X **Beztermiņa** priekšlikums/iniciatīva

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2016. līdz 2017. gadam,
- pēc kura turpinās normāla darbība no 2018. gada.

1.7. Paredzētie pārvaldības veidi³²

X Komisijas īstenošana centralizēta tieša pārvaldība

Centralizēta netieša pārvaldība, izpildes uzdevumus deleģējot:

- izpildaģentūrām
- Kopienų izveidotām struktūrām³³
- valstu publiskā sektora struktūrām vai struktūrām, kas veic valsts pārvaldes uzdevumus
- personām, kurām ir uzticēts veikt īpašas darbības saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu un kuras ir noteiktas attiecīgā pamataktā Finanšu regulas 49. panta nozīmē

Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

Decentralizēta pārvaldība kopā ar trešām valstīm

Pārvaldība kopā ar starptautiskām organizācijām (*precizēt*)

Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniedziet papildu informāciju iedaļā „Piezīmes”.

Piezīmes

Ierosinātās MZV sistēmas ieviešanai nepieciešamie pasākumi, kam ir ietekme uz budžetu, ir saistīti tikai un vienīgi ar IT rīku izstrādi, konkrētāk, ar Eiropas Jūras drošības aģentūras rīcībā esošo rīku paplašināšanu, un tie ietver administratīvos izdevumus. Budžetu šim vienreizējam projektam nodrošinās Komisija no CLIMA ĢD paredzētā budžeta posteņa 34 02 01.

Iespējamā EMSA iesaistīšanās atkarīga no tā, vai EMSA valde nolems, ka aģentūrai ir jāveic šāds palīguzdevums.

Tā kā rīka izmantošana būtībā ir gandrīz pilnībā automatizēta, to vēlāk varētu veikt EMSA esošais personāls.

³² Skaidrojumus par pārvaldības veidiem un atsaucies uz Finanšu regulu skatīt *BudgWeb* tīmekļa vietnē: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

³³ Kā paredzēts Finanšu regulas 185. pantā.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Uzraudzības un ziņošanas noteikumi

Komisija regulāri tiksies ar konsultantiem, kas izstrādā vajadzīgo IT rīku (EMSA izmantotās sistēmas "THETIS" paplašināšana), lai sekotu līdzi darba gaitai.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Apzinātie riski

Ar šo priekšlikumu nav saistīti tādi budžeta riski, kuru dēļ būtu vajadzīgi pasākumi, kas pārsniedz ES parasto budžeta kontroles sistēmu.

2.2.2. Paredzētās kontroles metodes

Nav vajadzīgas īpašas kontroles metodes, vajadzības gadījumā izmanto standarta mehānismus.

2.2.3. Kontroles pasākumu izmaksas un ieguvumi un iespējamais neatbilstības līmenis

Nav gaidāms, ka paredzētie standarta mehānismi radīs papildu izmaksas. Tā kā tiek izmantoti standarta kontroles mehānismi, nav gaidāmas neatbilstības.

2.3. Krāpšanas un pārkāpumu apkarošanas pasākumi

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas un aizsardzības pasākumus.

Īpaši pasākumi nav vajadzīgi. Izmantos parasto līgumu un iepirkumu sistēmu.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS PAREDZAMĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta izdevumu pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs [Izdevumu kategorija.....]	Dif./nedif. ⁽³⁴⁾	no EBTA valstīm ³⁵	no kandidātvalstīm ³⁶	no trešām valstīm	Finanšu regulas 18. panta 1. punkta aa) apakšpunktā nozīmē
2	34 02 01 [ES siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana]	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- No jauna veidojamās budžeta pozīcijas

³⁴ Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

³⁵ EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

³⁶ Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām.

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs [Izdevumu kategorija.....]	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm	no trešām valstīm	Finanšu regulas 18. panta 1. punkta aa) apakšpunkta nozīmē
	[XX.YY.YY.YY]		JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ	JĀ/NĒ

3.2. Paredzamā ietekme uz izdevumiem

[This part must be completed on the spreadsheet on budget data of an administrative nature (second document in the annex to this financial statement) to be uploaded to CISNET for interdepartmental consultation purposes.]

3.2.1. Paredzamās ietekmes uz izdevumiem kopsavilkums

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija:	2	Dabas resursu saglabāšana un apsaimniekošana
--	---	--

CLIMA ĢD			2016	2017	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (skat. 1.6. punktu)			KOPĀ
• Darbības apropriācijas										
34 02 01	Saistības	(1)	0.500							0.500
	Maksājumi	(2)	0.200	0.300						0.500
Budžeta pozīcijas numurs	Saistības	(1a)								
	Maksājumi	(2a)								
Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem ³⁷										
Budžeta pozīcijas numurs		(3)								
KOPĀ CLIMA ĢD apropriācijas	Saistības	=1+1a +3	0.500							0.500

³⁷ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās „BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

	Maksājumi	=2+2a +3	0.200	0.300							0.500
--	-----------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• KOPĀ — Darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0.500								0.500
	Maksājumi	(5)	0.200	0.300							0.500
• KOPĀ — Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)									
KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 2. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	=4+ 6	0.500								0.500
	Maksājumi	=5+ 6	0.200	0.300							0.500

Gadījumā, ja priekšlikums/iniciatīva ietekmē vairākas izdevumu kategorijas

• KOPĀ — Darbības apropriācijas	Saistības	(4)									
	Maksājumi	(5)									
• KOPĀ — Administratīvās apropriācijas, kas tiek finansētas no konkrētu programmu piešķirumiem		(6)									
KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 1.-4. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas (Pamatsumma)	Saistības	=4+ 6									
	Maksājumi	=5+ 6									

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija:	5	„Administratīvie izdevumi”
---	----------	----------------------------

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

		N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (skat. 1.6. punktu)			KOPĀ
CLIMA ĢD									
• Cilvēkresursi									
• Pārējie administratīvie izdevumi									
KOPĀ — CLIMA ĢD	Apropriācijas								

KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	(Saistību summa maksājumu summa) =								
---	------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

		2016	2017	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (skat. 1.6. punktu)			KOPĀ
KOPĀ — Daudz gadu finanšu shēmas 1.–5. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas	Saistības	0.500							
	Maksājumi	0.200	0.300						

3.2.2. Paredzamā ietekme uz darbības apropriācijām

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz darbības apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz darbības apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Saistību apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un rezultātus ↓			N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (skat. 1.6. punktu)										KOPĀ		
	OUTPUTS																		
	Veids ³⁸	Vidējās izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Daudzums	Izmaksas	Kopējais rezultātu daudzums
KONKRĒTAIS MĒRĶIS NR. 1 ³⁹																			
- Rezultāts																			
- Rezultāts																			
- Rezultāts																			
Starpsumma — 1. konkrētais mērķis																			
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2...																			
- Rezultāts																			
Starpsumma — 2. konkrētais mērķis																			

³⁸ Rezultāti ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros utt.).

³⁹ Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā.

KOPĒJĀS IZMAKSAS																
-------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Paredzamā ietekme uz administratīvajām apropriācijām

3.2.3.1. Kopsavilkums

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz administratīvo apropriāciju izmantošanu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz administratīvo apropriāciju izmantošanu šādā veidā:

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

	N gads ⁴⁰	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (skat. 1.6. punktu)	KOPĀ
--	----------------------	----------	----------	----------	---	------

Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA							
Cilvēkresursi							
Pārējie administratīvie izdevumi							
Starpsumma — Daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJA							

Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS ⁴¹							
Cilvēkresursi							
C i t i administratīvie izdevumi							
Starpsumma — Ārpus daudz gadu finanšu shēmas 5. IZDEVUMU KATEGORIJAS							

KOPĀ							
-------------	--	--	--	--	--	--	--

Vajadzīgās administratīvās apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

⁴⁰ N gads ir gads, kurā sāk īstenot priekšlikumu/iniciatīvu.

⁴¹ Tehniskais un/vai administratīvais atbalsts un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās „BA” pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.2. Paredzamās cilvēkresursu vajadzības

- X Priekšlikums/iniciatīva neparedz cilvēkresursu izmantošanu.
- Priekšlikums/iniciatīva paredz cilvēkresursu izmantošanu šādā veidā:

Paredzamais apjoms izsakāms veselos skaitļos (vai maksimāli ar vienu zīmi aiz komata)

	N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (skat. 1.6. punktu)		
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)							
XX 01 01 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)							
XX 01 01 02 (Delegācijas)							
XX 01 05 01 (Netiešā pētniecība)							
10 01 05 01 (Tiešā pētniecība)							
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu — FTE)⁴²							
XX 01 02 01 (CA, INT, SNE, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)							
XX 01 02 02 (CA, INT, JED, LA un SNE delegācijās)							
XX 01 04 yy ⁴³	- Galvenā mītne						
	- Delegācijas						
XX 01 05 02 CA, INT, SNE — netiešā pētniecība)							
10 01 05 02 (CA, INT, SNE — tiešā pētniecība)							
Citas budžeta pozīcijas (precizēt)							
KOPĀ							

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Cilvēkresursu vajadzības tiks nodrošinātas, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ģenerāldirektorātā, vajadzības gadījumā izmantojot vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

⁴² CA — Iġumdarbinieki, INT — pagaidu darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās, LA — vietējie darbinieki, SNE — valstu norīkotie eksperti.

⁴³ ABM — budžeta vadība pa darbības jomām, ABB — budžeta līdzekļu sadale pa darbības jomām.

3.2.4. Saderība ar kārtējo daudzgadu finanšu shēmu

- Priekšlikums/iniciatīva atbilst kārtējai daudzgadu finanšu shēmai
- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpārplāno attiecīgā izdevumu kategorija daudzgadu finanšu shēmā.

Aprakstīt, kas jāpārplāno, norādot attiecīgās budžeta pozīcijas un summas.

[...]

- Pieņemot priekšlikumu/iniciatīvu, jāpiemēro elastības instruments vai jāpārskata daudzgadu finanšu shēma.⁴⁴

Aprakstīt, kas jā dara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un summas.

[...]

3.2.5. Trešo personu iemaksas

- Priekšlikums/iniciatīva neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- Priekšlikums/iniciatīva paredz šādu līdzfinansējumu:

Apropriācijas miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

	N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads	Iekļaut ietekmes atspoguļošanai vajadzīgo gadu skaitu (skat. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansējuma struktūru								
KOPĀ Līdzfinansējuma apropriācijas								

⁴⁴ Skatīt Iestāžu nolīguma 19. un 24. punktu.

3.3. Paredzamā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
 - pašu resursus
 - dažādus ieņēmumus

Miljonos EUR (3 zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija	ieņēmumu	Kārtējā budžeta gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme ⁴⁵					Iekļaut ietekmes ilguma atspoguļošanai vajadzīgo aiņu skaitu (skat. 1.6. punktu)	
			N gads	N+1 gads	N+2 gads	N+3 gads			
..... pants									

Attiecībā uz īpaši novirzāmiem dažādajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgo(-ās) izdevumu pozīciju(-as).

[...]

Norādīt ietekmes uz ieņēmumiem aprēķināšanai izmantoto metodi.

[...]

⁴⁵ Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām jābūt neto summām, t.i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 25 % apmērā.