



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

---

*Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja*

---

**2013/0224(COD)**

8.11.2013

**\*\*\*I**

## **ZIŅOJUMA PROJEKTS**

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

Referents: *Theodoros Skylakakis*

### ***Izmantoto apzīmējumu skaidrojums***

- \* Apspriežu procedūra
- \*\*\* Piekrišanas procedūra
- \*\*\*I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- \*\*\*II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- \*\*\*III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

### ***Grozījumi akta projektā***

#### **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti divās slejās**

Svītrotās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** kreisajā slejā. Aizstātās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** abās slejās. Jauno tekstu iezīmē ***treknā slīprakstā*** labajā slejā.

Pirms katra grozījuma ievietotā informācijas bloka pirmā un otrā rinda norāda uz attiecīgo teksta daļu izskatāmajā akta projektā. Ja grozījums attiecas uz spēkā esošu aktu, ko paredzēts grozīt ar akta projektu, informācijas blokā papildus iekļauj trešo un ceturto rindu, kurās attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un atbilstīgo teksta vienību tajā.

#### **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti kā konsolidēts teksts.**

Jaunās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā***. Svītrotās teksta daļas iezīmē ar simbolu ■ vai pārsvītrotas. Aizstātās teksta daļas iezīmē, ierakstot jauno tekstu ***treknā slīprakstā*** un izdzēšot vai pārsvītrotot aizstāto tekstu.

Tas neattiecas uz tīri tehniska rakstura grozījumiem, kurus izdara attiecīgie dienesti, gatavojot galīgo tekstu. Tie netiek iezīmēti.

## SATURA RĀDĪTĀJS

	<b>Lpp.</b>
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS .....	5
PASKAIDROJUMS .....	39



## EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013  
(COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0480),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 192. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija ir iesniegusi priekšlikumu Parlamentam (C7-0201/2013),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
  - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ... atzinumu<sup>1</sup>,
  - ņemot vērā Reģionu komitejas ...<sup>2</sup> atzinumu,
  - ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,
  - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas ziņojumu, kā arī Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas un Transporta un tūrisma komitejas atzinumus (A7-0000/2013),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
  2. prasa Komisijai priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
  3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

---

<sup>1</sup> OV C .../ Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts.

<sup>2</sup> OV C .../ Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts.

## Grozījums Nr. 1

### Regulas priekšlikums 1. virsraksts

*Komisijas ierosinātais teksts*

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)

*Grozījums*

Priekšlikums  
EIROPAS PARLAMENTA UN  
PADOMES REGULA  
par jūras transporta **siltumnīcefekta gāzu**  
emisiju monitoringu, paziņošanu un  
verifikāciju un par grozījumiem Regulā  
(ES) Nr. 525/2013  
(Dokuments attiecas uz EEZ)

Or. en

## Grozījums Nr. 2

### Regulas priekšlikums 1.a apsvērums (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(1a) Jūras transports ietekmē pasaules klimatu un gaisa kvalitāti, jo tiek radītas CO<sub>2</sub> emisijas un citas emisijas, tostarp slāpekļa oksīdi (NO<sub>x</sub>), sēra oksīdi (SO<sub>x</sub>), metāns(CH<sub>4</sub>), cietās daļiņas (PM) un sodrēji (BC).***

Or. en

## Grozījums Nr. 3

### Regulas priekšlikums 1.b apsvērums (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(1b) Ņemot vērā, ka zinātniskā izpratne par šādu ietekmi strauji attīstās, saistībā ar šo regulu regulāri būtu jāveic atjaunināts novērtējums par tādu jūras transporta ietekmi uz pasaules klimatu, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām. Pamatojoties uz šiem novērtējumiem un ņemot vērā Eiropas Parlamenta 2011. gada 14. septembra rezolūciju par visaptverošu pieeju ar CO<sub>2</sub> nesaistītām emisijām, Komisijai būtu jāanalizē politikas un pasākumu ietekme, lai šīs emisijas samazinātu.***

Or. en

#### **Grozījums Nr. 4**

##### **Regulas priekšlikums 1.c apsvērums (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(1c) Komisijai būtu arī jāveic pasākumi, ar kuriem pievērsties darbībām, kas rada šajā regulā neiekļautas siltumnīcefekta gāzu emisijas un gaisa piesārņotājus, piemēram, dzesētāju izmantošana uz zvejas kuģiem un iztvaikošanas emisijas no degvielas un beztaras preču iekraušanas un izkraušanas darbībām (piemēram, GOS, PM).***

Or. en

#### **Grozījums Nr. 5**

##### **Regulas priekšlikums 1.d apsvērums (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**(1d) Komisija 2011. gada baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu” prasa līdz 2050. gadam par 40 % (ja iespējams — 50 %) samazināt jūras transporta radītās emisijas salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni.**

Or. en

## **Grozījums Nr. 6**

### **Regulas priekšlikums 1.e apsvērums (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**(1e) Eiropas Parlaments rezolūcijā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (2011/2096(INI)) prasa kuģošanas radīto CO<sub>2</sub> un piesārņojošo vielu emisiju visā ES samazināt par 30 %, ko veicinās SJO nolīgumi par projektētās energoefektivitātes indeksu un kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu.**

Or. en

## **Grozījums Nr. 7**

### **Regulas priekšlikums 3. apsvērums**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

(3) SJO sniegtie dati liecina, ka, piemērojot operatīvos pasākumus un izmantojot esošās tehnoloģijas, kuģu enerģijas īpatpatēriņu

(3) SJO sniegtie dati liecina, ka, piemērojot operatīvos pasākumus un izmantojot esošās tehnoloģijas, kuģu enerģijas īpatpatēriņu



un CO<sub>2</sub> emisijas varētu samazināt **pat** par 75 %; lielu daļu šo pasākumu var uzskatīt par rentabliem — jebkādas darbības vai ieguldījumu izmaksas atmaksāsies, pateicoties mazākām degvielas izmaksām.

un CO<sub>2</sub> emisijas varētu samazināt par 25–75 %; lielu daļu šo pasākumu var uzskatīt par rentabliem **un par tādiem, kas nodrošina neto ieguvumus nozarei** — jebkādas darbības vai ieguldījumu izmaksas atmaksāsies, pateicoties mazākām degvielas izmaksām.

Or. en

## Grozījums Nr. 8

### Regulas priekšlikums 4. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(4) Lai Savienības līmenī samazinātu oglekļa dioksīda emisijas no kuģniecības, vislabākais pieejamais variants ir izveidot CO<sub>2</sub> 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.

#### *Grozījums*

(4) Lai Savienības līmenī samazinātu oglekļa dioksīda emisijas no kuģniecības, vislabākais pieejamais variants ir izveidot **siltumnīcefekta gāzu** emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēmu, kas balstīta uz kuģu degvielas patēriņu, **lai savāktu apkopotus datus par šādām emisijām**; tas būtu pirmais solis pakāpeniskajā procesā, lai jūras transporta emisijas iekļautu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistībās.

Or. en

## Grozījums Nr. 9

### Regulas priekšlikums 6. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(6) Apspriešanās ar ieinteresētajām aprindām un diskusijas ar starptautiskajiem partneriem liecina, ka jūras transporta

#### *Grozījums*

(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 **CO<sub>2</sub>** 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.

emisiju iekļaušanai Savienības siltumnīcefekta gāzu samazināšanas saistībās būtu jānotiek pakāpeniski, proti, vispirms jāizveido stabila jūras transporta **siltumnīcefekta gāzu** emisiju MZV sistēma, bet vēlākā posmā **jāievieš jauni politikas instrumenti, proti, maksa par radītajām emisijām vai emisiju nodeva**. Šāda pieeja atvieglo starptautiskās sarunas par vienošanos par siltumnīcefekta gāzu samazināšanas mērķiem un citiem pasākumiem, lai šos samazinājumus panāktu ar minimālām izmaksām.

Or. en

## Grozījums Nr. 10

### Regulas priekšlikums 7. apsvēruma

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(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 CO<sub>2</sub> emisiju līmeni.

#### *Grozījums*

(7) Paredzams, ka Savienības MZV sistēmas ieviešana ļaus līdz 2030. gadam panākt **zināmu** emisiju samazinājumu, 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 CO<sub>2</sub> emisiju līmeni.

Or. en

## Grozījums Nr. 11

### Regulas priekšlikums 8. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(8) Monitorings būtu jāattiecina uz visiem Savienības iekšējiem reisiem, uz visiem ienākošajiem reisiem no pēdējās aizrobežu ostas uz pirmo pietāšanas ostu Savienībā un uz visiem izejošajiem reisiem no Savienības ostas uz nākamo pietāšanas ostu aiz Savienības robežām. Būtu jāaptver arī **CO<sub>2</sub>** emisijas Savienības ostās, ieskaitot tad, kad kuģi atrodas pietātnē 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.

#### *Grozījums*

(8) Monitorings būtu jāattiecina uz visiem Savienības iekšējiem reisiem, uz visiem ienākošajiem reisiem no pēdējās aizrobežu ostas uz pirmo pietāšanas ostu Savienībā un uz visiem izejošajiem reisiem no Savienības ostas uz nākamo pietāšanas ostu aiz Savienības robežām. Būtu jāaptver arī **siltumnīcefekta gāzu** emisijas Savienības ostās, ieskaitot tad, kad kuģi atrodas pietātnē 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.

Or. en

## Grozījums Nr. 12

### Regulas priekšlikums 11. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(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.

#### *Grozījums*

(11) Savienības MZV sistēmai vajadzētu aptvert arī citu klimatisku informāciju, **lai varētu** 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.

## Grozījums Nr. 13

### Regulas priekšlikums 12. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(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.

#### *Grozījums*

(12) Lai nodrošinātu saskanību ar spēkā esošajiem starptautiskajiem tiesību aktiem, īpaši MARPOL VI pielikumu, MZV sistēmu vajadzētu piemērot kuģiem ar bruto tonnāžu 400 t un lielākiem kuģiem.

## Grozījums Nr. 14

### Regulas priekšlikums 13. apsvērums

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**(13) Lai vēl vairāk samazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, monitoringa noteikumiem būtu jāorientējas uz CO<sub>2</sub> kā visnozīmīgāko jūras transporta emitēto siltumnīcefekta gāzi, kas veido līdz 98 % no visām šīs nozares siltumnīcefekta gāzu emisijām.**

*svītrots*

Or. en

## **Grozījums Nr. 15**

**Regulas priekšlikums  
16. apsvērums**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**(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.**

**(16) MZV sistēma ir iespēja nodrošināt saskaņotu kuģniecības nozares regulējumu salīdzinājumā ar citām nozarēm, un līdz ar to MZV sistēmā ir jāiekļauj arī MARPOL VI pielikumā uzskaitīto NO<sub>x</sub> emisiju monitorings, vienlaikus neizvirzot prasības uzstādīt mērierīces, kas vēl nav pietiekami uzticamas un komerciāli pieejamas.**

Or. en

## **Grozījums Nr. 16**

**Regulas priekšlikums  
16.a apsvērums (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**(16a) MARPOL konvencija ietver projektētās energoefektivitātes koeficienta (EEDI) obligātu piemērošanu jauniem**

## Grozījums Nr. 17

### Regulas priekšlikums 17. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(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 Eurostat.

#### *Grozījums*

(17) Lai mazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, ziņošanai un paziņotās informācijas publiskošanai vajadzētu notikt reizi gadā. 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 Eurostat.

## Grozījums Nr. 18

### Regulas priekšlikums 25. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(25) Lai lieti izmantotu pieejamo paraugpraksi un zinātniskos datus, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai

#### *Grozījums*

(25) Lai lieti izmantotu pieejamo paraugpraksi un zinātniskos datus, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai

varētu pārskatīt kuģu **CO<sub>2</sub>** 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.

varētu pārskatīt kuģu **siltumnīcefekta gāzu** 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.

Or. en

## Grozījums Nr. 19

### Regulas priekšlikums 27. apsvēruma

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(27) Ierosinātā pasākuma mērķi — proti, kuģu **CO<sub>2</sub>** 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.

#### *Grozījums*

(27) Ierosinātā pasākuma mērķi — proti, kuģu **radīto siltumnīcefekta gāzu** emisiju monitoringu, ziņošanu **un** verificēšanu, kas būtu pirmais solis pakāpeniskā šo emisiju samazināšanas procesā **un to mērķu sasniegšanā, kas izvirzīti Komisijas baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu”** — 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.

Or. en

## Grozījums Nr. 20

### Regulas priekšlikums

#### 1. pants

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

Lai veicinātu jūras transporta radīto **CO<sub>2</sub>** emisiju rentablu samazināšanu, ar šo regulu paredz noteikumus par tādu **oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>)** emisiju un citas klimatiskās informācijas monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, kuras rada kuģi, kas ierodas, uzturas un izbrauc no dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām.

##### *Grozījums*

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

Or. en

## Grozījums Nr. 21

### Regulas priekšlikums

#### 2. pants – 1. punkts

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

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.

##### *Grozījums*

1. Regulu piemēro kuģiem ar bruto tonnāžu virs **400** 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.

Or. en

## Grozījums Nr. 22

### Regulas priekšlikums

#### 2. pants – 2. punkts



*Komisijas ierosinātais teksts*

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.

*Grozījums*

2. Šo regulu nepiemēro karakuģiem, jūras spēku palīgkuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi, un nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem.

Or. en

**Grozījums Nr. 23**

**Regulas priekšlikums**

**3. pants – a punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

(a) "emisijas" ir CO<sub>2</sub> izdalīšanās atmosfērā no 2. pantā minētajiem kuģiem;

*Grozījums*

(a) "emisijas" ir CO<sub>2</sub> ***un NO<sub>x</sub>*** izdalīšanās atmosfērā no 2. pantā minētajiem kuģiem;

Or. en

**Grozījums Nr. 24**

**Regulas priekšlikums**

**3. pants – b punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

(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;

*Grozījums*

(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, ***ieietu sausajā dokā, kuģu remonta rūpnīcās un ostu piestātnēs avārijas un katastrofu gadījumā vai tikai tāpēc, lai pārļautu nelabvēlīgus laika apstākļus***;

### Grozījums Nr. 25

#### Regulas priekšlikums

#### 3. pants – g punkts

##### *Komisijas ierosinātais teksts#*

(g) "cita klimatiska informācija" ir informācija par kuģu degvielas patēriņu, **pārvadāšanas darbu** un energoefektivitāti, kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un novērtēt kuģu veikspēju;

##### *Grozījums*

(g) "cita klimatiska informācija" ir informācija par kuģu degvielas patēriņu un energoefektivitāti, kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un novērtēt kuģu veikspēju;

Or. en

### Grozījums Nr. 26

#### Regulas priekšlikums

#### 3. pants – 1. daļa – j punkts

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

(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;

##### *Grozījums*

(j) "konservatīvs" nozīmē, ka ir definēts pieņēmumu kopums, lai nodrošinātu, ka gada emisijas netiek novērtētas par zemu vai attālums netiek novērtēts par augstu;

Or. en

### Grozījums Nr. 27

#### Regulas priekšlikums

#### 3. pants – k punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**(k) "CO<sub>2</sub> tonnas" ir CO<sub>2</sub> tonnas;**

**svītrots**

Or. en

## **Grozījums Nr. 28**

**Regulas priekšlikums**

**3. pants – 1.a daļa (jauna)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(la) noenkurotie kuģi ir kuģi, kas ir droši pietauvoti vai noenkuroti Kopienas ostā, kamēr tie iekrauj kravu, izkrauj kravu vai darbojas kā viesnīcas, ietverot laiku, kas nav saistīts ar kravas darbībām;***

Or. en

## **Grozījums Nr. 29**

**Regulas priekšlikums**

**4. pants – 1. punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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.

1. Uzņēmumi veic monitoringu un ziņo par katra kuģa patērētās degvielas veidu un daudzumu ***ziņošanas periodā visās*** kādas dalībvalsts jurisdikcijā ***esošajās ostās*** un par ***visiem reisiem***, kas sākas vai beidzas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, saskaņā ar 2. līdz 6. punktu.

Or. en

## Grozījums Nr. 30

### Regulas priekšlikums 5. pants – 1. daļa

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

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.

#### *Grozījums*

Šīs regulas 4. panta 1., 2. un 3. punkta nolūkā uzņēmumi katra sava kuģa ar bruto tonnāžu virs **400** t emisijas un citu klimatisko informāciju nosaka saskaņā ar kādu no I pielikumā izklāstītajām metodēm.

Or. en

## Grozījums Nr. 31

### Regulas priekšlikums 6. pants – 1. punkts

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

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.

#### *Grozījums*

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 **400** t.

Or. en

## Grozījums Nr. 32

### Regulas priekšlikums 6. pants – 3. punkts – c apakšpunkts

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(c) apraksts par uz kuģa esošajiem emisijas avotiem, **piemēram, galvenajiem dzinējiem, palīgdzinējiem, katliem un**

#### *Grozījums*

(c) apraksts par **šādiem** uz kuģa esošajiem emisijas avotiem un **ar tiem saistītajiem**

*inertās gāzes ģeneratoriem, un par izmantotajiem* degvielas veidiem;

degvielas veidiem:

*(i) galvenais(-ie) dzinējs(-i),*

*(ii) palīgdzinējs(-i),*

*(iii) katls(-i),*

*(iv) inertās gāzes ģenerators(-i);*

Or. en

### Grozījums Nr. 33

#### Regulas priekšlikums

#### 6. pants – 3. punkts – d apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(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;

*Grozījums*

(d) procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, ko izmanto, lai aktualizētu pilnīgu emisiju avotu sarakstu monitoringa *periodā* ar mērķi nodrošināt kuģa emisiju pilnīgu monitoringu un ziņošanu par tām;

Or. en

### Grozījums Nr. 34

#### Regulas priekšlikums

#### 6. pants – 3. punkts – h apakšpunkts – ii punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

*(ii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti pārvadātās kravas un pasažieru skaita (attiecīgā gadījumā) noteikšanai un reģistrēšanai;*

*Grozījums*

*svītrots*

Or. en

### Grozījums Nr. 35

#### Regulas priekšlikums

#### 6. pants – 3. punkts – j apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

*(j) pēdējo monitoringa plāna grozījumu datums.*

*Grozījums*

*svītrots*

Or. en

### Grozījums Nr. 36

#### Regulas priekšlikums

#### 6. pants – 3. punkts – ja apakšpunkts (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*(ja) revīzijas diagrammu, kurā detalizēti reģistrēt pilnīgu revīzijas vēsturi;*

*Grozījums*

Or. en

### Grozījums Nr. 37

#### Regulas priekšlikums

#### 7. pants – 2. daļa – a punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

*(a) ja mainās kuģa īpašnieks;*

*(a) ja mainās kuģa īpašnieks vai notiek DOC turētāja vai karoga maiņa;*

*Grozījums*

Or. en

## Grozījums Nr. 38

### Regulas priekšlikums 8. pants – 1.a daļa (jauna)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***Monitoringu var apturēt periodos, kuros kuģis ir iesaistīts ārkārtas situācijās, tostarp dzīvības glābšanas darbībās.***

Or. en

## Grozījums Nr. 39

### Regulas priekšlikums 9. pants – b punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

(b) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors — kopā ***un diferencēts pēc tā, vai degviela izmantota emisiju kontroles zonās vai ārpus tām;***

(b) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors kopā;

Or. en

## Grozījums Nr. 40

### Regulas priekšlikums 9. pants – ca punkts (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(ca) emitētais NO<sub>x</sub>;***

Or. en

**Grozījums Nr. 41**

**Regulas priekšlikums  
9. pants – e punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

(e) jūrā pavadītais laiks;

*Grozījums*

(e) jūrā ***un pietātnē*** pavadītais laiks;

Or. en

**Grozījums Nr. 42**

**Regulas priekšlikums  
9. pants – f punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

***(f) pārvadātā krava;***

*Grozījums*

***svītrots***

Or. en

**Grozījums Nr. 43**

**Regulas priekšlikums  
9. pants – g punkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

***(g) pārvadāšanas darbs.***

*Grozījums*

***svītrots***

Or. en

**Grozījums Nr. 44**

**Regulas priekšlikums  
9. pants – fa punkts (jauns)**



*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(fa) energoefektivitāte, kā noteikts  
II pielikumā;***

Or. en

**Grozījums Nr. 45**

**Regulas priekšlikums**

**9. pants – ga punkts (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(ga) to periodu sākuma un beigu datums  
un laiks, kuros monitorings tika apturēts  
ārkārtas situāciju, piemēram, dzīvības  
glābšanas darbību, dēļ, kā arī šo darbību  
apraksts.***

Or. en

**Grozījums Nr. 46**

**Regulas priekšlikums**

**9. pants – 1.a daļa (jauna)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***Atkāpjoties no pirmās daļas, tiem kuģiem,  
kuru darbība ietilpst vienīgi šīs regulas  
piemērošanas jomā un kuri dienā veic  
vairākus reisus, nav jāveic emisiju  
monitorings par katru reisu.***

Or. en

## Grozījums Nr. 47

### Regulas priekšlikums 10. pants – a punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(a) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors — kopā **un diferencēts pēc tā, vai degviela izmantota emisiju kontroles zonās vai ārpus tām**;

*Grozījums*

(a) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors kopā;

Or. en

## Grozījums Nr. 48

### Regulas priekšlikums 10. pants – b punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(b) emitētā CO<sub>2</sub> kopējais daudzums;

*Grozījums*

(b) emitētā CO<sub>2</sub> **un NO<sub>x</sub>** kopējais daudzums;

Or. en

## Grozījums Nr. 49

### Regulas priekšlikums 10. pants – c punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(c) CO<sub>2</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;

*Grozījums*

(c) CO<sub>2</sub> **un NO<sub>x</sub>** emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;

Or. en

## Grozījums Nr. 50

### Regulas priekšlikums 10. pants – d punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(d) CO<sub>2</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem, kas sākušies dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;

*Grozījums*

(d) CO<sub>2</sub> **un** NO<sub>x</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem, kas sākušies dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;

Or. en

## Grozījums Nr. 51

### Regulas priekšlikums 10. pants – e punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(e) CO<sub>2</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem uz dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;

*Grozījums*

(e) CO<sub>2</sub> **un** NO<sub>x</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem uz dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;

Or. en

## Grozījums Nr. 52

### Regulas priekšlikums 10. pants – f punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(f) CO<sub>2</sub> emisijas, kas radušās pietātnēs dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;

*Grozījums*

(f) CO<sub>2</sub> **un** NO<sub>x</sub> emisijas, kas radušās pietātnēs dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;

Or. en

## Grozījums Nr. 53

### Regulas priekšlikums 10. pants – h punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(h) kopējais jūrā pavadītais laiks;

*Grozījums*

(h) kopējais jūrā **un piestātnē** pavadītais laiks;

Or. en

## Grozījums Nr. 54

### Regulas priekšlikums 10. pants – i punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(i) *kopējais pārvadāšanas darbs*;

*Grozījums*

(i) **energoefektivitāte, kā noteikts II pielikumā**;

Or. en

## Grozījums Nr. 55

### Regulas priekšlikums 10. pants – j punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(j) *vidējā energoefektivitāte*.

*Grozījums*

**svītrots**

Or. en

## Grozījums Nr. 56

### Regulas priekšlikums 11. pants – 3. punkts – a apakšpunkts –iv punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(iv) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā projektētās energoefektivitātes indekss (EEDI) **vai aplēstā indeksa vērtība (EIV)** saskaņā ar SJO Rezolūciju MEPC.215 (63)),

*Grozījums*

(iv) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā projektētās energoefektivitātes indekss (EEDI) saskaņā ar SJO Rezolūciju MEPC.215 (63)),

Or. en

**Grozījums Nr. 57**

**Regulas priekšlikums**

**11. pants – 3. punkts – ca apakšpunkts (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

**(ca) dati par periodiem, kuros monitorings apturēts ārkārtas situāciju un dzīvības glābšanas darbību dēļ.**

*Grozījums*

Or. en

**Grozījums Nr. 58**

**Regulas priekšlikums**

**14. pants – 2. punkts – h apakšpunkts**

*Komisijas ierosinātais teksts*

(h) energoefektivitātes noteikšanā veiktie aprēķini.

*Grozījums*

(h) energoefektivitātes noteikšanā veiktie aprēķini, **kā noteikts II pielikumā.**

Or. en

## Grozījums Nr. 59

### Regulas priekšlikums 21. pants – 1. punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

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.**

*Grozījums*

1. Līdz katra gada 30. jūnijam Komisija publisko informāciju par emisijām, kas paziņota saskaņā ar 11. pantu, **ievērojot komerciālas informācijas konfidencialitāti, lai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/4/EK 3. un 4. pantu aizsargātu likumīgas saimnieciskās intereses.**

---

*Eiropas Parlamenta un Padomes  
2003. gada 28. janvāra  
Direktīva 2003/4/EK par vides  
informācijas pieejamību sabiedrībai (OV  
L 41, 14.2.2003., 26. lpp.).*

Or. en

## Grozījums Nr. 60

### Regulas priekšlikums 21. pants – 2. punkts – a apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

**(a) kuģa identifikācija (vārds, SJO reģistrācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);**

*Grozījums*

*svītrots*

Or. en

## Grozījums Nr. 61

### Regulas priekšlikums

#### 21. pants – 2. punkts – b apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

*(b) kuģa īpašnieka identitāte (īpašnieka nosaukums, adrese un galvenā uzņēmējdarbības vieta);*

*Grozījums*

*svītrots*

Or. en

## Grozījums Nr. 62

### Regulas priekšlikums

#### 21. pants – 2. punkts – c apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(c) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā EEDI *vai EIV*);

*Grozījums*

(c) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā EEDI);

Or. en

## Grozījums Nr. 63

### Regulas priekšlikums

#### 21. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(d) gada CO<sub>2</sub> emisijas;

*Grozījums*

(d) gada CO<sub>2</sub> *un NO<sub>x</sub>* emisijas;

Or. en

## Grozījums Nr. 64

### Regulas priekšlikums

#### 21. pants – 2. punkts – f apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(f) gada *vidējais degvielas patēriņš un siltumnīcefekta gāzu emisijas attiecībā pret attālumu, kas nobraukts reisos, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā;*

*Grozījums*

(f) gada *vidējā energoefektivitāte, kā noteikts II pielikumā;*

Or. en

## Grozījums Nr. 65

### Regulas priekšlikums

#### 21. pants – 2. punkts – g apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

(g) gada vidējais degvielas patēriņš un siltumnīcefekta gāzu emisijas attiecībā pret nobraukto attālumu *un pārvadāto kravu* reisos, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā;

*Grozījums*

(g) gada vidējais degvielas patēriņš un siltumnīcefekta gāzu emisijas attiecībā pret nobraukto attālumu reisos, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā;

Or. en

## Grozījums Nr. 66

### Regulas priekšlikums

#### 22. pants – 3. punkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

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*

*Grozījums*

3. Kad ir panākta starptautiska vienošanās par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija šo regulu pārskata, *lai Savienības noteikumus saskaņotu ar*



*grozījumus šajā regulā.*

*starptautiskajiem noteikumiem.*

Or. en

## Grozījums Nr. 67

### Regulas priekšlikums 23. pants

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

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.

#### *Grozījums*

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 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 **vienīgi** tādā mērā, kādā tas attiecas uz šīs regulas nebūtiskiem elementiem.

Or. en

## Grozījums Nr. 68

### Regulas priekšlikums 26. pants – 2. punkts Regula (ES) Nr. 525/2013 21.a pants – 2. punkts

#### *Present text*

(2) Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar [šīs regulas 25. pantu], lai precizētu prasības par jūras transporta CO<sub>2</sub> emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/XXXX 9. un 10. pantu,

#### *Grozījums*

(2) Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar [šīs regulas 25. pantu], lai precizētu prasības par jūras transporta CO<sub>2</sub> **un NO<sub>x</sub>** emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/XXXX 9. un 10.

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.

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.

Or. en

## Grozījums Nr. 69

### Regulas priekšlikums

#### 26. pants – 2. punkts

Regula (ES) Nr. 525/2013

21. a pants – 3. a punkts (jauns)

*Spēkā esošais teksts*

*Grozījums*

***(3a) Komisija reizi divos gados izvērtē jūras transporta nozares kopējo ietekmi uz pasaules klimatu, tostarp saistībā ar emisijām, kas nav CO<sub>2</sub> emisijas, vai saistībā ar šādu emisiju sekām, pamatojoties uz emisiju datiem, kurus dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 7. pantu un/vai saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/XXXX, un minēto izvērtējumu uzlabo, atsaucoties uz zinātnes sasniegumiem un jūras satiksmes datiem.***

Or. en

## Grozījums Nr. 70

### Regulas priekšlikums

#### I pielikums – B punkts – 3. a daļa (jauna)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***Var izmantot jebkādu iepriekš minēto un verificētāja apstiprināto metožu kombināciju, ja tādējādi tiek uzlabota***

*mērījuma kopējā precizitāte.*

Or. en

## Grozījums Nr. 71

### Regulas priekšlikums

#### I. pielikums – B punkts – 3. daļa – 1. punkts – 4.a daļa (jauna)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

*Ja uz kuģa nav pieejams DPP, īpaši tad, ja kravu izmanto kā degvielu, piemēram, sašķidrinātas dabasgāzes (SDG) tvaikus, izmanto vienīgi degvielas tilpņu inventarizācijas datus un degvielas tilpņu nolasījumus.*

Or. en

## Grozījums Nr. 72

### Regulas priekšlikums

#### I pielikums – B punkts – 3. daļa – 4. punkts – 1. daļa

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

Tiešos emisiju mērījumus var izmantot reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, un tādu emisiju mērīšanai, kas rodas dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās. Emitētais CO<sub>2</sub> ietver CO<sub>2</sub>, ko emitē galvenie dzinēji, palīgdzinēji, katli un inertās gāzes ģeneratori. ***Ja ziņošanai par kuģi izmanto šo metodi, kuģa degvielas patēriņu aprēķina, izmantojot izmērītās CO<sub>2</sub> emisijas un attiecīgajai degvielai piemērojamo emisijas faktoru.***

Tiešos emisiju mērījumus var izmantot reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, un tādu emisiju mērīšanai, kas rodas dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās. Emitētais CO<sub>2</sub> ***un NO<sub>x</sub>*** ietver CO<sub>2</sub> ***un NO<sub>x</sub>***, ko emitē galvenie dzinēji, palīgdzinēji, katli un inertās gāzes ģeneratori.

Or. en

## Grozījums Nr. 73

### Regulas priekšlikums

#### I pielikums – B punkts – 3. daļa – 4. punkts – 2. daļa

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

Šīs metodes pamatā ir CO<sub>2</sub> emisiju plūsmas noteikšana izplūdes gāzu dūmeņos, CO<sub>2</sub> koncentrāciju izplūdes gāzē reizinot ar izplūdes gāzes plūsmu.

##### *Grozījums*

Šīs metodes pamatā ir CO<sub>2</sub> **un** NO<sub>x</sub> emisiju plūsmas noteikšana izplūdes gāzu dūmeņos, CO<sub>2</sub> **un** NO<sub>x</sub> koncentrāciju izplūdes gāzē reizinot ar izplūdes gāzes plūsmu.

Or. en

## Grozījums Nr. 74

### Regulas priekšlikums

#### II pielikums – A punkts – 4. daļa

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

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

##### *Grozījums*

*svītrots*

Or. en

## Grozījums Nr. 75

### Regulas priekšlikums

#### II. pielikums – A. punkts – 5. daļa

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

*Pārvadāšanas darbu nosaka, reizinot nobraukto attālumu ar pārvadāto kravu.*

##### *Grozījums*

*svītrots*

Or. en

## Grozījums Nr. 76

### Regulas priekšlikums II pielikums – B punkts – 3. daļa - 1. daļa

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

Vidējās energoefektivitātes monitorings notiek, izmantojot *vismaz četrus rādītājus* – degvielas patēriņš attiecībā pret nobraukto attālumu, *degvielas patēriņš attiecībā pret pārvadāšanas darbu*, CO<sub>2</sub> emisijas attiecībā pret nobraukto attālumu *un CO<sub>2</sub> emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu* – , kurus aprēķina šādi.

#### *Grozījums*

Vidējās energoefektivitātes monitorings notiek, izmantojot *divus* rādītājus – degvielas patēriņš attiecībā pret nobraukto attālumu *un* CO<sub>2</sub> *un* NO<sub>x</sub> emisijas attiecībā pret nobraukto attālumu – , kurus aprēķina šādi.

Or. en

## Grozījums Nr. 77

### Regulas priekšlikums II pielikums – B punkts – 3. daļa - 3. daļa

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

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

#### *Grozījums*

*svītrots*

Or. en

## Grozījums Nr. 78

### Regulas priekšlikums II pielikums – B punkts – 3. daļa - 4. daļa

*Komisijas ierosinātais teksts*

CO<sub>2</sub> emisijas attiecībā pret attālumu =  
kopējās CO<sub>2</sub> emisijas gadā / kopējais  
nobrauktais attālums

*Grozījums*

CO<sub>2</sub> **un** NO<sub>x</sub> emisijas attiecībā pret  
attālumu = kopējās CO<sub>2</sub> **un** NO<sub>x</sub> emisijas  
gadā / kopējais nobrauktais attālums

Or. en

**Grozījums Nr. 79**

**Regulas priekšlikums**  
**II pielikums – B daļa – 3. daļa - 5. daļa**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*emisijas attiecībā pret pārvadāšanas  
darbu = kopējās CO<sub>2</sub> emisijas gadā /  
kopējais pārvadāšanas darbs*

*Grozījums*

*svītrots*

Or. en

## PASKAIDROJUMS

### Ievads

Jūras transporta nozare ir viena no būtiskākajām Eiropas ekonomikas jomām. Tā aptver lielu daļu no starptautiskajiem preču pārvadājumiem starp 27 ES dalībvalstīm un pārējo pasauli, vienlaikus arī būtiskā apmērā nodrošinot preču apriti ES iekšienē. Saskaņā ar dokumentu „ES transports skaitļos 2012. gadā” pārvadājumu nozare 2010. gadā nodrošināja kravu pārvadājumus apmēram 14 000 miljardu tonnkilometru (tkm) apmērā 27 dalībvalstu ES, kas ir otrais rādītājs aiz autopārvadājumiem (1800 miljardi tkm). Kuģniecība 27 dalībvalstu ES ir mazāk nozīmīga pasažieru pārvadājumu jomā, ja rēķina pārvadāto pasažieru skaitu; tomēr tā ir nozīmīgs transporta veids jomās, kurās citus transporta veidus ierobežo ģeogrāfiski šķēršļi (piemēram, salas).

Tā kā jūras transporta nozare ir atkarīga no fosilā kurināmā un tā kā tā ir viens no vismazāk regulētajiem antropogēno emisiju avotiem, jūras transporta nozares emisijas rada gan gaisa piesārņojumu, gan klimata pārmaiņas. Tādu Eiropa ūdeņos veikto pārvadājumu radīto emisiju kā oglekļa dioksīds (CO<sub>2</sub>), slāpekļa oksīdi (NO<sub>x</sub>), sēra oksīdi (SO<sub>x</sub>), metāns(CH<sub>4</sub>), cietās daļiņas (PM) un sodrēji (BC) ietekme uz vidi var būt līdz pat 10–20 % no pasaulē kopumā radītajām kuģniecības emisijām. Ja ņem vērā visu kuģu satiksmi, proti, gan dalībvalstu, gan starptautiskos pārvadājumus ar kuģiem, kas ierodas vai atiet no 27 dalībvalstu ES ostām, tad attiecībā uz CO<sub>2</sub> radīto emisiju apmērs var būt līdz 30 %. Nesenajā EVA tehniskajā ziņojumā (Nr. 4/2013) uzmanība ir pievērsta nozares ietekmei uz gaisa kvalitāti un klimata pārmaiņām Eiropā. Tiek paredzēts, ka starptautiskā jūras transporta radītās NO<sub>x</sub> emisijas Eiropas ūdeņos pieaugs un no 2020. gada varētu sasniegt sauszemes avotu radītā piesārņojuma līmeni. Globālā mērogā kuģu radītās emisijas, gan gaisa piesārņotājvielas, gan siltumnīcefekta gāzes (SEG), kas tieši un arī netieši izraisa klimata pārmaiņas, neto izteiksmē liecina par atdzišanas efektu, lai gan būtiski pieaug CO<sub>2</sub> emisijas. Paredzētais starptautiskās kuģniecības radīto SO<sub>2</sub> un PM emisiju samazinājums izraisīs aerosolu nodrošinātā tiešā atdzišanas efekta vājināšanos visā Eiropā. EVA ziņojumā norādīts, cik svarīgi ir ņemt vērā starptautiskās kuģniecības radīto emisiju duālo ietekmi uz gaisa kvalitāti un klimata pārmaiņām. Tāpēc integrēta mērīšanas, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēma, kas ietver gaisa piesārņotājvielu emisijas un SEG, palīdzēs sniegt labāku informāciju par blakus ieguvumiem un kompromisiem saistībā ar līdzīgām politikas nostādņēm Eiropā.

### Regulatīvais pamats un tehnoloģiskie uzdevumi

Starptautiskajā un Eiropas gaisa kvalitātes un klimata politikas veidošanas jomā ir norādīts, ka ir vajadzīgs starptautisks regulējums attiecībā uz kuģu radītajām emisijām. 1997. gadā Starptautiskajai konvencijai par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (*Marpol*) tika pievienots jauns pielikums. Ar *Marpol* VI pielikumu cenšas mazināt kuģu radītās emisijas, kas izplatās pa gaisu (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, ozona slāni noārdošās vielas (*ODS*), gaistošos organiskos savienojumus (*GOS*)), un šo vielu ietekmi uz gaisa piesārņošanu vietējā mērogā un globālām vides problēmām. VI pielikums stājās spēkā 2005. gada 19. maijā, un 2010. gada 1. jūlijā spēkā stājās pārskatītais VI pielikums, ar ko būtiski mazināja emisiju limitus. 2007. gadā tika lēsts, ka starptautiskā kuģniecība ir radījusi apmēram 2,7 % no CO<sub>2</sub> emisijām pasaulē. SJO ir

arī pieņēmusi obligātos tehniskos un operatīvos energoefektivitātes pasākumus, ar kuriem plānots samazināt starptautiskās kuģniecības radīto CO<sub>2</sub> emisiju apmēru.

ES mērogā Direktīvā 2009/29/EK ir noteikts, ka ir jāiesniedz „priekšlikums, lai .. starptautiskā jūras transporta emisijas iekļautu Kopienas emisiju samazināšanas saistībās, par mērķi izvirzot ierosinātā tiesību akta stāšanos spēkā līdz 2013. gadam”. Komisijas 2011. gada baltajā grāmatā par transportu tika aicināts „ES CO<sub>2</sub> emisijas no jūras transporta līdz 2050. gadam samazināt par 40 % (ja iespējams, pat par 50 %) salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Iepriekšējā gadā Komisija paziņoja, ka tā varētu neievērot šo termiņu, kā arī neiesniegt priekšlikumu par emisiju samazināšanu. 2013. gada jūnijā Komisija iesniedza šo priekšlikumu par starptautiskās kuģniecības radīto CO<sub>2</sub> emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēmu. Līdztekus Komisija publicēja paziņojumu, ietverot atklātas diskusijas jautājumus par to, kā turpmāk jūras transporta emisijas integrēt ES SEG samazināšanas politikā.

Tā kā tiek lēsts, ka nākamajās desmitgadēs pasaulē par diviem miljardiem pieaugs iedzīvotāju skaits, tiek paredzēts pasaules tirdzniecības pieaugums, kā arī šie divi miljardi cilvēku aktīvi iesaistīsies pasaules ekonomikā. Šis pieaugums jūras transporta nozarei izvirza uzdevumu sasniegt emisiju samazināšanas mērķi, kāds nepieciešams, lai stabilizētu globālo temperatūru. Tāpēc nākotnē līdztekus ir arī jāattīsta un jāievieš inovatīvas tehnoloģijas un prakse saistībā ar degvielas kvalitāti/ pāreju uz cita veida degvielas izmantošanu, emisiju samazināšanas tehnoloģijām un kuģu satiksmes pasākumiem.

### **Referenta komentāri**

Šī regula sniedz iespēju ieviest Eiropas mēroga pieeju MZV sistēmai, ietverot gan SEG, gan gaisa piesārņotājvielu emisijas, ko rada jūras transporta nozare. Šāda pieeja ļaus Eiropai tuvākajā nākotnē izstrādāt emisiju samazināšanas politiku jūras transporta nozarē saskaņā ar vispārējo klimata, gaisa piesārņojuma novēršanas un cilvēka veselības aizsardzības politiku. Tāpēc ir jāpaplašina darbības joma, papildus CO<sub>2</sub> emisijām ietverot MZV attiecībā uz NO<sub>x</sub> emisijām. Ievērojami pieaug jūras transporta radītās CO<sub>2</sub> un NO<sub>x</sub> emisijas, radot būtiskas klimata pārmaiņas. Līdzīgi kā ES Regulā Nr. 525/2013 par mehānismu pārraudzībai un ziņošanai attiecībā uz aviācijas nozari, grozot regulu par mehānismu pārraudzībai un ziņošanai, ir ierosināts iekļaut novērtējumu par to, kādu ietekmi uz globālo klimatu atstāj jūras transporta radītā ietekme uz vidi. Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisijai ir jārisina tādu jūras transporta emisiju kā PM, BC un CH<sub>4</sub> ietekme uz vidi, kā arī jāizvērtē citu darbību ietekme, kuru rezultātā tiek radītas gaisa piesārņotājvielu emisijas un SEG, piemēram, dzesētāju izmantošana uz zvejas kuģiem un iztvaikošanas emisijas no degvielas un beztaras preču iekraušanas un izkraušanas darbībām (piemēram, GOS, PM).

Komisija ir ierosinājusi regulas darbības jomā iekļaut tikai tos kuģus, kuru bruto tonnāža pārsniedz 5000 t. Lai darbības jomā iekļautu arī citas emisijas un nodrošinātu saskaņotību ar tādiem starptautiskajiem noteikumiem, kas paredzēti *Marpol VI* pielikumā, regulas darbības joma ir jāpaplašina, iekļaujot visus kuģus ar bruto tonnāžu virs 400 t. Tā kā šāds limits ir arī iesniegts izskatīšanai SJO, līdz ar to ES noteikumi tiktu saskaņoti ar starptautisko regulējumu, kāds tiks pieņemts nākotnē.

Lai gan ir būtiski nodrošināt, ka ar šo regulu jūras transporta emisijas tiek ietvertas pēc



iespējas saskaņotākā veidā, ne mazāk būtiski ir pievērst uzmanību pamatjautājumiem un ierobežot īstenošanas izmaksas un administratīvo slogu. Tāpat arī uzņēmumiem nebūtu jāpublicē informācija, kas ir komercnoslēpums un kas var būt maldinoša. Līdz ar to referents ierosina no citas klimatiskās informācijas izslēgt pārvadāšanas darbu, jo tas nav saistīts ar emisiju mērīšanu. Degvielas augsto izmaksu dēļ jūras transporta tirgū jau pastāv ļoti efektīvi stimuli palielināt energoefektivitāti, un pārvadāšanas darba energoefektivitāte praksē ir daudz sarežģītāks jautājums, ko nevar izprast, nepārzinot tirgum raksturīgos apstākļus, kas nosaka kuģu īpašnieku un operatoru lēmumus. Nepārzinot pieejamās kravas, to masu salīdzinājumā ar svaru, laika apstākļus, attiecīgās cenas, ģeogrāfiskos un citus ierobežojumus, piegādes termiņus u. c., nevar noteikt attiecīgā reisa faktisko energoefektivitāti un tā ietekmi uz sociālo labklājību. Savukārt šādu datu daļēja eponīmiska publiskošana var sabiedrībai sniegt maldinošu informāciju par faktisko energoefektivitāti un radīt nevajadzīgas diskusijas.