



Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

2021/0210(COD)

20.6.2022

ATZINUMS

Sniegusi Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja

Transporta un tūrisma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu

(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Atzinuma sagatavotājs: *Tiemo Wölken*

(*) Iesaistītā komiteja — Reglamenta 57. pants

PA_Legam

ĪSS PAMATOJUMS

Kuģniecības nozare veido 3–4 % no ES CO₂ emisijām. Lai arī citās nozarēs pāreja uz bezemisiju tehnoloģijām jau ir sākusies, vēl nav skaidrs, kā bezemisiju mērķi līdz 2050. gadam sasniegs kuģniecības nozare. IPCC sestajā izvērtējuma ziņojumā ir skaidri parādīts, ka visām nozarēm ir steidzami jāpātrina dekarbonizācija, lai sasniegtu Parīzes nolīgumā noteiktos ES mērķus. Tā kā ir atlikuši mazāk nekā 30 gadi un tā kā kuģiem ir ilgs darbmužs, pareizie pasākumi šā mērķa sasniegšanai ir jāveic jau tagad.

Iniciatīva "FuelEU Maritime" — inovācijas veicināšana un jaunu darbvietau radīšana

Kļūst pieejamas jaunas tehnoloģijas un degvielas, un citas nozares tās jau izmanto. Kuģniecības nozarei ir jāsteno līdzīga pāreja uz atjaunīgajām degvielām, lai varētu gūt labumu no jaunām rūpnieciskajām iespējām. Šī pāreja var būt lietderīga gan inovatīvām nozarēm Eiropā, gan esošajam darbaspēkam, kas veic ekonomiski būtisku darbu ES jūrniecības klāstos. Šis regulas ietekmes novērtējums, ko veica Komisija, apliecinājis, ka tehnoloģiju attīstība var sniegt labumu gan darbiniekiem, gan esošajiem uzņēmumiem, jo tā piesaista jaunas investīcijas.

Tajā pašā laikā, tā kā ir jāuzlabo prasmes, ir nepieciešamas būtiskas investīcijas kuģubūvētāju un jūrnieku apmācībās un sertificēšanā, jo pašlaik jaunu tehnoloģiju apguve nav ne iekļauta apmācību un izglītības programmās, ne noteikta kā obligāta spēkā esošajos noteikumos. Kuģubūves un jūrniecības tehnoloģiju nozares darbinieku prasmju pilnveide un pārkvalifikācija kļūst tikai svarīgāka, jo īpaši attiecībā uz zaļām un digitālām prasmēm. ES Prasmju pilnveides paktam būtu jānodrošina, ka nozares ieinteresētās personas, tostarp darba devēji, arodbiedrības, universitātes un arodmācību nodrošinātāji, var sagatavot darbaspēku atbilstoši nākotnes tehnoloģiskajiem sasniegumiem un nodrošināt, ka neviens darbinieks un reģions neiepaliek. Turklāt kvalitatīvs sociālais dialogs visos līmeņos un atbilstība ES direktīvai par Eiropas Uzņēmumu padomi ir būtiska, lai nodrošinātu taisnīgu pāreju uz inovatīvu kuģniecības nozari ar kvalitatīvām darbvietām.

Pareizo instrumentu izvēle nolūkā stimulēt ilgtspējīgu tehnoloģiju plašāku izmantošanu

ES Ūdeņraža stratēģijā kuģniecība ir atzīta par vienu no galvenajām nozarēm, kur ir plašāk jāizmanto atjaunīgais ūdeņradis. Tā kā kuģniecības nozarei par nepietiekamajiem atjaunīgā ūdeņraža krājumiem ir jākonkurē ar citām nozarēm, kuras savā darbībā var izmantot citus efektīvākus risinājumus, piemēram, tiešo elektrifikāciju, būtu jāveic papildu pasākumi, lai jūrniecības nozarē veicinātu nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izmantošanu. Pretējā gadījumā citu nozaru lielais pieprasījums varētu novirzīt nepieciešamās degvielas prom no kuģniecības nozares, un ierastās prakses turpināšana varētu radīt bloķējošu ietekmi.

Tādēļ atzinuma sagatavotājs ierosina noteikt nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu minimālo kvotu un izmantot to kā inovāciju veicinošu instrumentu. Komisija atzīst, ka šis politikas risinājums labvēlīgi ietekmētu kuģniecības, kuģubūves un kuģu aprīkojuma nozares. Lai nodrošinātu piedāvājumu, atzinuma sagatavotājs ierosina noteikt degvielas piegādātājiem vienādus pienākumus ostas līmenī.

Komisija secina, ka, pat izmantojot dažādu instrumentu kopumu, inovācijas veicināšanas galvenos ieguvumus varēs redzēt tikai pēc 2030. gada. Tādēļ atzinuma sagatavotājs ierosina mērķrādītājus sasniegt ātrāk un paplašināt darbības jomu, tostarp attiecībā uz pienākumu

izmantot krasta elektroapgādi. Inovācija ir jāveicina tagad, lai sasniegtu klimata mērķus un uzlabotu Eiropas kuģubūves nozares konkurētspēju.

Atzinuma sagatavotājs ierosina politikas instrumentus koncentrēt uz nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām, bet nestimulēt konkrētas tehnoloģijas. Attiecībā uz biodegvielu mērogojamību atzinuma sagatavotājs nav tikpat optimistisks kā Komisija, ņemot vērā to, ka vienlaikus ir jāpalielina ES oglekļa piesaistītājs. Koncentrēšanās uz nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām sniedz arī citas priekšrocības, piemēram, samazina metāna noplūdi.

ES vadošā loma kuģniecības nozares dekarbonizācijā — klimatrīcības stimulēšana starptautiskā līmenī

Šai regulai ir svarīga starptautiskā dimensija. Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO) pašlaik tiek apspriesta stratēģija kuģniecības nozares radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai. Komisija un visas ES dalībvalstis ir apstiprinājušas novērtējumu, ka ir svarīgi līdz 2050. gadam panākt starptautiskās kuģniecības klimatneitralitāti, lai nepārsniegtu Parīzes nolīgumā noteikto temperatūras robežu. Lai palielinātu starptautisko mērķu vērienu un stimulētu zaļu kuģošanas koridoru attīstību, atzinuma sagatavotājs ierosina paplašināt šīs regulas piemērošanu un attiecināt to uz visiem starptautiskajiem reisiem.

Lai novērstu krāpšanu saistībā ar ūdeņraža un no ūdeņraža iegūtu degvielu starptautisku bunkurēšanu un lai veicinātu ilgtspējīga ūdeņraža starptautisku tirdzniecību, ES būtu jāpaātrina darbs pie starptautiskiem ilgtspējīga ūdeņraža standartiem un ilgtspējīga ūdeņraža pilnās dokumentācijas, sertifikācijas un kontroles. SJO un citām starptautiskām organizācijām ir ātri jāizveido spēcīgas izsekošanas un verificēšanas sistēmas attiecībā uz biodegvielām un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām.

PIELIKUMS. TO STRUKTŪRU VAI PERSONU SARAKSTS, NO KURĀM ATZINUMA SAGATAVOTĀJS IR SAŅĒMIS INFORMĀCIJU

Zemāk redzamais saraksts ir sagatavots pilnīgi brīvprātīgi, un par to atbildīgs ir tikai atzinuma sagatavotājs. Atzinuma projekta sagatavošanā atzinuma sagatavotājs ir saņēmis informāciju no šādām struktūrām vai personām.

Struktūra un/vai persona
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürssen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agentur für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe

Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth
European Community Shipowner's Associations
T&E - Transport and Environment
IndustriAll Global Union
International Council on Clean Transportation
Getting to Zero coalition
European Sea Ports Organisation (ESPO)
SEA-LNG LTD

GROZĪJUMI

Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Transporta un tūrisma komiteju ņemt vērā šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(1) Jūras transports veido aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no ES iekšējās tirdzniecības apjoma. Vienlaikus kuģu satiksme uz un no Eiropas Ekonomikas zonas ostām veido aptuveni 11 % no visām transporta radītajām CO₂ emisijām ES un 3–4 % no kopējām CO₂ emisijām ES. Katru gadu 400 miljoni pasažieru iekāpj kuģī vai izkāpj krastā dalībvalstu ostās, un to vidū ir aptuveni 14 miljoni kruīza kuģu pasažieru. Tādējādi jūras transports ir būtisks Eiropas transporta sistēmas komponents, un tam ir izšķiroša nozīme Eiropas ekonomikā. **Savienībā un ārpus tās jūras transporta**

Grozījums

(1) Jūras transports veido aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no ES iekšējās tirdzniecības apjoma. Vienlaikus kuģu satiksme uz un no Eiropas Ekonomikas zonas ostām veido aptuveni 11 % no visām transporta radītajām CO₂ emisijām ES un 3–4 % no kopējām CO₂ emisijām ES, **un siltumnīcefekta gāzu emisiju izraisītais piesārņojums īpaši ietekmē jūras un piekrastes ekosistēmas, jūras biodaudzveidību, kā arī cilvēku veselību. Ja vien netiks veikti turpmāki pasākumi, paredzams, ka jūras transporta radītās CO₂ emisijas gan pasaules, gan Eiropas līmenī palielināsies attiecīgi par**

tīrgū valda spēcīga konkurence starp ekonomikas dalībniekiem, un tiem ir nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi. Jūras transporta tīrgus un tā dalībnieku stabilitāte un labklājība balstās uz skaidru un saskaņotu politikas satvaru, kas ļauj jūras transporta operatoriem, ostām un citiem nozares dalībniekiem darboties uz vienlīdzīgu iespēju pamata. Ja rodas tīrgus izkropļojumi, tie rada risku, ka kuģu operatori vai ostas nonāk neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar konkurentiem jūras transporta nozarē vai citās transporta nozarēs. Tas savukārt var mazināt jūras transporta nozares konkurētspēju un iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieejamo savienojamību.

90 % līdz 130 % salīdzinājumā ar 2008. gada līmeni līdz 2050. gadam un par 86 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni līdz 2050. gadam^{1a} Katru gadu 400 miljoni pasažieru iekāpj kuģī vai izkāpj krastā dalībvalstu ostās, un to vidū ir aptuveni 14 miljoni kruīza kuģu pasažieru. Tādējādi jūras transports ir būtisks Eiropas transporta sistēmas komponents, un tam ir izšķiroša nozīme Eiropas ekonomikā, tomēr ir ātri jānovērš tā vidiskā un klimatiskā ietekme. Visām ekonomikas nozarēm ir jāpiedalās straujā SEG emisiju samazināšanā virzībā uz SEG neto nulles emisijām vēlākais līdz 2050. gadam, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119^{1b}. Tāpēc Savienībai ir svarīgi nospraust vērienīgu kursu uz ātru jūras transporta nozares ekoloģisko pārkārtošanos, kas arī palīdzētu saglabāt un turpmāk veicināt tās vadošo lomu pasaulē un konkurences priekšrocības attiecībā uz zaļajām tehnoloģijām, pakalpojumiem un risinājumiem šajā nozarē, kā arī veicināt iedzīvotāju veselību un mazināt spriedzi uz jūras ekosistēmām, samazinot troksni un gaisa un ūdens piesārņojumu.

^{1a} Ceturtais SJO SEG pētījums 2020, Starptautiskā Jūrniecības organizācija, Londona, 2021. gads.

^{1b} OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums 1.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1a) Šajā regulā būtu jāņem vērā IPCC Īpašais ziņojums par okeāniem un kriosfēru mainīga klimata apstākļos^{1a}, jo tajā ir atzīta klimata pārmaiņu negatīvā ietekme un jo īpaši jūras transporta

negatīvā ietekme uz okeāna ekosistēmām un jūras biodaudzveidību, kā arī uz piekrastes reģionu neaizsargātību, un tai būtu jāatbilst Regulai (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (MZV)^{1b}, kā arī mērķiem, par kuriem panākta vienošanās misijā “Misija “Jūras zvaigzne 2030”: atjaunot mūsu okeānu un ūdeņus”^{1c}.

^{1a} IPCC, Īpašais ziņojums par okeāniem un kriosfēru mainīga klimata apstākļos, 2019, Apvienoto Nāciju Organizācija, Parīzes nolīgums, 2015.

^{1b} Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK.

^{1c} Eiropas Komisija, Pētniecības un inovācijas ģenerāldirektorāts, Lamy, P., Čitores, A., Deidun, A. un citi, “Misija “Jūras zvaigzne 2030”: atjaunot mūsu okeānu un ūdeņus”, Publikāciju birojs, 2020.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 1.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1b) Jūrniecības nozarē ir nodarbināti 2 miljoni eiropiešu, un tās devums ekonomikā ir 149 miljardi euro. Uz katru miljonu euro, ko ģenerē kuģniecības nozare, citās ES ekonomikas nozarēs tiek ģenerēti 1,8 miljoni euro^{1a}.

^{1a} Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas ziņojums “The Economic Value of the EU Shipping Industry” (“ES

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 1.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1c) *Sekmīgai pārejai uz bezemisiju kuģniecību ir vajadzīga integrēta pieeja un piemērota labvēlīga vide, kas stimulētu inovāciju, gan uz kuģiem, gan ostās. Šādu labvēlīgu vidi veido publiskā un privātā sektora investīcijas pētniecībā un inovācijā, tehnoloģiski un operatīvi kuģu energoefektivitātes uzlabošanas pasākumi, kā arī ilgtspējīgu alternatīvo degvielu, piemēram, ūdeņraža un amonjaka, kas saražotas no atjaunīgajiem energoresursiem, un bezemisiju dzinēju tehnoloģiju, tostarp nepieciešamo uzpildes un uzlādes infrastruktūru ostās, ieviešana. Būtu jāizveido Okeānu fonds, lai uzlabotu kuģu energoefektivitāti un atbalstītu investīcijas, kuru mērķis ir palīdzēt dekarbonizēt jūras transportu, tostarp tuvsatiksmes kuģošanā un ostās. Vienlaikus ieņēmumi būtu arī jāizmanto, lai atbalstītu darba ņēmēju apmācību, pārkvalificēšanos un prasmju pilnveidi visā jūrniecības nozares vērtību ķēdē, tostarp kuģu būvētavās, lai viņiem būtu videi draudzīgas prasmes un tehnoloģijas, kas nepieciešamas pārkārtošanās procesā. 20 % no gada ieņēmumiem, kas gūti no iekasētajām soda naudām, būtu jāizmanto, lai atbalstītu jūras ekosistēmu aizsardzību, atjaunošanu un labāku pārvaldību.*

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums 2. apsvēruma

(2) Lai stiprinātu saistības klimata jomā, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un noteiktu pasākumus, kas jāveic, lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti, un politisko apņemšanos pārvērstu par juridisku pienākumu, Komisija pieņēma (grozītu) priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par klimatneitralitātes panākšanas satvara izveidi un Regulas (ES) 2018/1999 grozīšanu (Eiropas Klimata akts)¹⁹, kā arī paziņojumu “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana”²⁰. Tas ietver arī mērķrādītāju — līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tādēļ ir vajadzīgi dažādi komplementāri politikas instrumenti, **kas motivētu izmantot ilgtspējīgi ražotas** atjaunīgās un **mazoglekļa** degvielas, arī jūras transporta nozarē. Lai varētu sagatavoties daudz straujākām **pārmaiņām pēc 2030. gada**, vajadzīgo tehnoloģiju attīstībai un izvēršanai jānotiek **jau** līdz **tam**.

(2) Lai stiprinātu saistības klimata jomā, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un noteiktu pasākumus, kas jāveic, lai **vēlākais** līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti, un politisko apņemšanos pārvērstu par juridisku pienākumu, Komisija pieņēma (grozītu) priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par klimatneitralitātes panākšanas satvara izveidi un Regulas (ES) 2018/1999 grozīšanu (Eiropas Klimata akts)¹⁹, kā arī paziņojumu “Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana”²⁰. Tas ietver arī mērķrādītāju — līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tādēļ ir vajadzīgi dažādi komplementāri politikas instrumenti, **ar ko uzlabot nozares energoefektivitāti un darbības efektivitāti un veicināt atjaunīgo degvielu un atjaunīgās enerģijas ātru apguvi, vienlaikus ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Ir būtiski veicināt inovāciju un atbalsīt pētniecību par labu jaunām un nākotnes inovācijām, piemēram, jaunām alternatīvajām degvielām, ekodizainam, biobāzētiem materiāliem un burulaivu vēja piedziņai ar biežām un stingrām spārnburām, vienlaikus motivējot izmantot ilgtspējīgi ražotas atjaunīgās** degvielas, arī jūras transporta nozarē. Lai varētu sagatavoties daudz straujākām **pēcākajām pārmaiņām**, vajadzīgo tehnoloģiju attīstībai un izvēršanai jānotiek — **un tā būtu jāatbalsta — pēc iespējas drīz, lai nodrošinātu, ka Savienība droši virzās uz 2030. gada klimatisko un enerģētisko mērķrādītāju sasniegšanu, kā arī mērķi vēlākais līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti.**

¹⁹ COM(2020) 563 final.

¹⁹ COM(2020) 563 final.

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums 2.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(2a) Metāns ir spēcīga siltumnīcefekta gāze, kas 20 gadu laikā ir 80 reizes ietekmīgāka nekā CO₂, un tādējādi tā ir otra svarīgākā siltumnīcefekta gāze un ir vainojama pie aptuveni ceturtdaļas līdz šim piedzīvotās globālās sasilšanas. Turklāt tas ir prekursors zemes līmeņa ozonam (O₃), kas ir svarīgs piesārņotājs. Trajektorijas, kas modelētas Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) īpašajā ziņojumā par 1,5 °C, IPCC sestajā novērtējuma ziņojumā un ANO Vides programmas (UNEP) 2021. gada globālajā metāna novērtējumā un kas globālo sasilšanu ierobežo līdz 1,5 °C, nepieļaujot pārsniegšanu vai pieļaujot to ierobežoti, nozīmē pamatīgi samazināt metāna emisijas. Tādēļ, lai pienācīgi atspoguļotu metāna īstermiņa klimatforsējuma ietekmi un tādējādi precīzi aprēķinātu fosilās sašķidrinātās dabasgāzes izmantošanas kuģniecības nozarē ietekmi uz klimatu paredzētajā šīs regulas īstenošanas laikposmā, par piemērotāku tiek uzskatīts izmantot metāna globālās sasilšanas potenciāla (GWP) vērtību 20 gadu laikposmā (GWP20), nevis 100 gadu laikposmā.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums 2.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(2b) Ņemot vērā dalībvalstu atšķirīgos

izejas punktus, tās būtu jāatbalsta, lai uzlabotu to spēju ieviest izmaiņas rīcībpolitikās, kas attiecas uz ilgtspējīgām jūras transporta degvielām.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums 3. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Īstenojot pāreju uz **atjaunīgām un mazoglekļa** degvielām un aizstājēnergoresursiem, svarīgi ir nodrošināt ES jūras transporta tirgus pienācīgu darbību un godīgu konkurenci attiecībā uz kuģu degvielām, kuras veido ievērojamu daļu no kuģu operatoru izmaksām. ***Ja dažādās Savienības dalībvalstīs tiek noteiktas atšķirīgas prasības degvielas jomā, tas var būtiski ietekmēt kuģu operatoru ekonomiskos rādītājus un negatīvi ietekmēt konkurenci tirgū. Ņemot vērā kuģniecības starptautisko raksturu, kuģu operatori var vienkārši veikt degvielas bunkurēšanu trešās valstīs un pārvadāt lielu daudzumu degvielas. Tas var izraisīt oglekļa emisiju pārvirzi un kaitēt nozares konkurētspējai gadījumā, ja atjaunīgo un mazoglekļa degvielu pieejamība jūras ostās, kuras ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā, netiek papildināta ar prasībām par šo degvielu izmantošanu, kas piemērojamas visiem kuģu operatoriem, kuru kuģi ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošas ostās vai iziet no tām. Šajā regulā būtu jānosaka pasākumi, kas nodrošina, ka atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ienākšana kuģu degvielas tirgū notiek, ES jūras transporta tirgū valdot godīgai konkurencei.***

Grozījums

(3) Īstenojot pāreju uz **ilgtspējīgām un atjaunīgām** degvielām un aizstājēnergoresursiem, svarīgi ir nodrošināt ES jūras transporta tirgus pienācīgu darbību un godīgu konkurenci attiecībā uz kuģu degvielām, kuras veido ievērojamu daļu no kuģu operatoru izmaksām — ***parasti 35–53 % no kuģniecības kravas pārvadājumu likmes. Lai novērstu Savienības dalībvalstu prasību atšķirības degvielas jomā, atjaunīgo degvielu pieejamība jūras ostās, kuras ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā, tiek papildināta ar prasībām par šo degvielu izmantošanu, kas piemērojamas visiem kuģu operatoriem, kuru kuģi ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošas ostās vai iziet no tām. Šajā regulā būtu jānosaka pasākumi, kas nodrošina, ka atjaunīgo degvielu ienākšana kuģu degvielas tirgū notiek, ES jūras transporta tirgū valdot godīgai konkurencei.***

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums

3.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(3a) Jūrniecības nozarei raksturīga sīva starptautiskā konkurence, un lielas karoga valstu regulatīvā sloga atšķirības ir izraisījušas to, ka vairāk tiek izmantotas nevēlamas prakses, piemēram, kuģu karogu maiņa. Nozares dabiski globālais raksturs nozīmē, ka ir svarīgi veidot labvēlīgu regulatīvo vidi, kas ir priekšnosacījums jaunu investīciju piesaistei un Eiropas ostu, kuģu īpašnieku un operatoru konkurētspējas nodrošināšanai.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums 4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4) Lai ietekmētu visas darbības jūras transporta nozarē, ir lietderīgi šo regulu attiecināt uz **daļu no** reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu un trešās valsts jurisdikcijā ostu. Tādējādi šai regulai būtu jāattiecas uz **pusi no enerģijas**, ko patērē kuģis, kurš veic reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no trešās valsts jurisdikcijā esošas ostas, uz **pusi no enerģijas**, ko patērē kuģis, kurš veic reisu no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas uz trešās valsts jurisdikcijā esošu ostu, uz visu enerģiju, ko patērē kuģis, kurš veic reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas, un uz visu enerģiju, kas tiek patērēta pie piestātnes vai enkurvietā dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Šāds **īpatsvars attiecībā uz enerģiju, ko kuģis patērē ienākošajos un izejošajos reisos starp Savienību un trešām valstīm, nodrošina šīs regulas efektivitāti, tostarp palielina šā regulējuma pozitīvo vidisko ietekmi. Vienlaikus šāds regulējums ierobežo risku,**

(4) Lai ietekmētu visas darbības jūras transporta nozarē, ir lietderīgi šo regulu attiecināt uz **visiem** reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu un trešās valsts jurisdikcijā ostu. Tādējādi šai regulai būtu jāattiecas uz **visu enerģiju**, ko patērē kuģis, kurš veic reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no trešās valsts jurisdikcijā esošas ostas, uz **visu enerģiju**, ko patērē kuģis, kurš veic reisu no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas uz trešās valsts jurisdikcijā esošu ostu, uz visu enerģiju, ko patērē kuģis, kurš veic reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas, un uz visu enerģiju, kas tiek patērēta pie piestātnes vai enkurvietā dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Šāds regulējums ierobežo risku, ka kuģi piestāj ostās izvairīšanās nolūkā un pārkraušanas darbības tiek pārvietotas ārpus Savienības. Lai nodrošinātu raitu jūras satiksmes darbību un vienlīdzīgus jūras transporta operatoru un ostu konkurences apstākļus

ka kuģi piestāj ostās izvairīšanās nolūkā un pārkraušanas darbības tiek pārvietotas ārpus Savienības. Lai nodrošinātu raitu jūras satiksmes darbību un vienlīdzīgus jūras transporta operatoru un ostu konkurences apstākļus un novērstu iekšējā tirgus izkropļojumus, uz visiem braucieniem uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām vai no tām, kā arī uz kuģu stāvēšanu minētajās ostās būtu jāattiecina vienādi noteikumi, kas ietverti šajā regulā.

un novērstu iekšējā tirgus izkropļojumus, uz visiem braucieniem uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām vai no tām, kā arī uz kuģu stāvēšanu minētajās ostās būtu jāattiecina vienādi noteikumi, kas ietverti šajā regulā.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums 4.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4a) FuelEU Maritime regulai vajadzētu būt cieši saskaņotai un saskanīgai ar priekšlikumu Regulai XXXX-XXX (Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula), priekšlikumu par Direktīvas 2003/87/EK (ES ETS) pārskatīšanu, Direktīvu XXXX-XXX (Atjaunīgās enerģijas direktīva) un priekšlikumu par Direktīvas 2003/96/EK (Enerģijas nodokļu direktīva) pārskatīšanu, lai nodrošinātu saskaņīgu kuģniecības ekosistēmas tiesisko regulējumu, kas palīdz masveidā palielināt alternatīvo degvielu ražošanu, nodrošina vajadzīgās infrastruktūras izvērtēšanu un stimulē šo degvielu izmantošanu pakāpeniski pieaugošā daļā kuģu.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums 5.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(5a) Būtu jānorāda, ka 5000 tonnu bruto tilpības (GT) robežvērtībai praksē

var būt nevēlama negatīva ietekme, jo tā nestimulē mazākus kuģus samazināt emisijas un var novest pie tā, ka kuģi, kas pārsniedz robežvērtību, aizstāj ar vairākiem mazākiem, izraisot nevienlīdzīgus konkurences apstākļus, kā arī negatīvi ietekmējot CO₂ emisijas un vidi.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums 6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(6) Personai vai organizācijai, kas atbild par atbilstību šai regulai, vajadzētu būt kuģošanas uzņēmumam, kas definēts kā kuģa īpašnieks, vai jebkurai citai organizācijai vai personai, piemēram, pārvaldniekam vai berbouta fraktētājam, kas no kuģa īpašnieka ir pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju un kas, pārņemot šādu atbildību, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas pārvaldības starptautiskais kodekss. **Šīs definīcijas pamatā ir termina “uzņēmums” definīcija Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/757 3. panta d) punktā²¹, un tā ir saskanīga ar globālo datu vākšanas sistēmu, ko 2016. gadā izveidoja Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO). Saskaņā ar principu “piesārņotājs maksā” kuģošanas uzņēmums ar līgumisku vienošanos varētu likt subjektam, kas ir tieši atbildīgs par lēmumiem, kuri ietekmē uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti, uzņemties atbildību par atbilstības nodrošināšanas izmaksām saskaņā ar šo regulu. Šis subjekts parasti būtu subjekts, kas atbild par degvielas, maršruta un kuģa ātruma izvēli.**

Grozījums

(6) Personai vai organizācijai, kas atbild par atbilstību šai regulai, vajadzētu būt kuģošanas uzņēmumam, kas definēts kā kuģa īpašnieks, vai jebkurai citai organizācijai vai personai, piemēram, pārvaldniekam vai berbouta fraktētājam, kas no kuģa īpašnieka ir pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju un kas, pārņemot šādu atbildību, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas pārvaldības starptautiskais kodekss. **Tomēr kuģošanas uzņēmums ne vienmēr ir atbildīgs par degvielas iegādi un/vai operacionālajiem lēmumiem, kuri ietekmē uz kuģa patērētās enerģijas intensitāti siltumnīcefekta gāzu emisiju aspektā. Šos pienākumus līgumiskas vienošanās ceļā var uzņemties subjekts, kas nav attiecīgais kuģošanas uzņēmums. Tādā gadījumā, lai pienācīgi īstenotu principu “piesārņotājs maksā” un mudinātu apgūt tīrākas degvielas, šajās vienošanās ir svarīgi iekļaut saistošu klauzulu, kas paredz nodot minētajam subjektam izmaksas saskaņā ar šo regulu, proti, piemērot tam soda naudas, kuras saistītas ar nepietiekamu kuģa atbilstību, un ir svarīgi, lai šī klauzula paredz, ka par kuģa ekspluatāciju atbildīgais subjekts kuģošanas uzņēmumam atmaksā uzliktās soda naudas. Šajā sakarā kuģa**

ekspluatācija it īpaši ir pārvadātās kravas, maršruta (ieskaitot pietāšanas ostā), ceļa un/vai kuģa ātruma noteikšana.

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums 7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(7) Lai ierobežotu administratīvo slogu, jo īpaši mazākiem operatoriem uzlikto slogu, šī regula nebūtu jāpiemēro vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem un kuģiem bez mehāniskas piedziņas un tā būtu jāvērs uz kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnas. **Lai gan šie pēdējie minētie kuģi** ir tikai aptuveni 55 % no visiem kuģiem, kuri piestāj ostās un uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757, **tie rada 90 % oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju jūrniecības nozarē.**

Grozījums

(7) Lai ierobežotu administratīvo slogu, jo īpaši mazākiem operatoriem uzlikto slogu, **un lai nestimulētu sistēmas apiešanu ar tādu mazāku kuģu būvēšanu, kuru tilpība ir tikai nedaudz mazāka par noteikto sliekšni,** šī regula nebūtu jāpiemēro vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem un kuģiem bez mehāniskas piedziņas un tā būtu jāvērs uz kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 400 tonnas, **jo kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnas,** ir tikai aptuveni 55 % no visiem kuģiem, kuri piestāj ostās un uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757. **Šā tvēruma paplašināšanai vajadzētu arī veicināt tehnoloģisko inovāciju izstrādi un piemērošanu vidēja lieluma kuģiem.**

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums 8. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(8) **Jaunu** degvielas veidu un

Grozījums

(8) **Ilgspējīgu atjaunīgo** degvielas

enerģētikas risinājumu izstrādei un izvēršanai ir vajadzīga koordinēta pieeja, ar ko saskaņo piedāvājumu, pieprasījumu un pienācīgas izplatīšanas infrastruktūras nodrošināšanu. Lai gan pašreizējais Eiropas tiesiskais regulējums jau daļēji pievēršas degvielas ražošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001²² un izplatīšanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES²³, ir vajadzīgs arī instruments, kas veido aizvien lielāku pieprasījumu pēc atjaunīgām un *mazoglekļa* jūras transporta *degvielām*.

²² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

veidu un enerģētikas risinājumu izstrādei un izvēršanai ir vajadzīga koordinēta pieeja, ar ko saskaņo piedāvājumu, pieprasījumu un pienācīgas izplatīšanas infrastruktūras nodrošināšanu. Lai gan pašreizējais Eiropas tiesiskais regulējums jau daļēji pievēršas degvielas ražošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001²² un izplatīšanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES²³, ir vajadzīgs arī instruments, kas veido aizvien lielāku pieprasījumu pēc atjaunīgām *jūras transporta degvielām* un *to piedāvājumu, ko nodrošina dažādi degvielas piegādātāji, lai garantētu atjaunīgo jūras transporta degvielu pietiekamu pieejamību*.

²² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums

9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(9) Lai gan tādi instrumenti kā oglekļa cenas noteikšana *vai darbības oglekļietilpīguma mērķrādītāji veicina energoefektivitātes* uzlabojumus, tie nav piemēroti, lai īstermiņā un vidējā termiņā veicinātu *plaša mēroga pāreju uz atjaunīgām un mazoglekļa* degvielām. Tāpēc ir vajadzīga īpaša reglamentējoša pieeja, kuras nolūks ir izvērst atjaunīgo *un*

Grozījums

(9) Lai gan tādi instrumenti kā oglekļa cenas noteikšana *var veicināt dažus energoefektivitātes un darbības efektivitātes* uzlabojumus, tie nav piemēroti, lai īstermiņā un vidējā termiņā veicinātu *darbības efektivitātes un energoefektivitātes pasākumu ievērojamu apguvi un pāreju uz atjaunīgām* degvielām. Tāpēc ir vajadzīga īpaša

mazoglekļa kuģu degvielu un aizstājējenergoresursu, piemēram, vēja vai elektroenerģijas, izmantošanu.

reglamentējoša pieeja, kuras nolūks ir *sekmēt darbības efektivitātes un energoefektivitātes pasākumus, kā arī* izvērst atjaunīgo *jūras transporta* degvielu un aizstājējenergoresursu, piemēram, vēja vai elektroenerģijas, izmantošanu.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums 9.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9a) Atbilstoši principam “energoefektivitāte pirmajā vietā” šajā regulā ir izmantota integrēta pieeja, ieviešot energoefektivitātes mērķrādītājus tā, lai dažādām jūrniecības darbībām būtu nepieciešama minimāla enerģija, un papildus veicinot degvielu jomas pāreju uz ilgtspējīgiem atjaunīgajiem resursiem. Emisiju uz vienu pārvadāšanas darbu samazināšanas mērķrādītājs motivēs kuģu īpašniekus un operatorus īstenot pieejamos darbības efektivitātes un energoefektivitātes pasākumus atbilstīgi viņu vajadzībām, piemēram, lēnu kuģošanu, ātruma un plānošanas optimizēšanu, vēja piedziņu, kuģu pretapaugšanas pārklājumus, elektrifikāciju no atjaunīgajiem energoresursiem un enerģijas uzkrāšanu, kā arī digitalizāciju un loģistikas optimizāciju. Tikpat svarīgi, cik būtiski ir pareizi piemērot principa “energoefektivitāte pirmajā vietā” vadlīnijas, ir arī stimulēt energoefektīvāku energoresursu vai dzinēju tehnoloģiju izmantošanu jūrā un pie piestātnes vai enkurvietā patērētajai enerģijai, lai ievērotu šīs regulas noteikumus.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums 10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Politikas intervencei, kuras nolūks ir stimulēt pieprasījumu pēc atjaunīgām **un mazoglekļa** jūras transporta degvielām, vajadzētu būt balstītai uz mērķiem un ievērot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Saskaņā ar šo principu uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtības būtu jānosaka, neparedzot kādas konkrētas degvielas vai tehnoloģijas izmantošanu.

Grozījums

(10) Politikas intervencei, kuras nolūks ir stimulēt pieprasījumu pēc atjaunīgām jūras transporta degvielām, vajadzētu būt balstītai uz mērķiem un ievērot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Saskaņā ar šo principu uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtības būtu jānosaka, neparedzot kādas konkrētas degvielas vai tehnoloģijas izmantošanu. ***Tajā pašā laikā īpaši ir jāstimulē izvēršamas bezemisiju degvielas, ar kurām laika gaitā būs jānodrošina pilns tirgus pārklājums. Turklāt par piemērotiem uzskata īpašus stimulus, kas sekmē nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu popularizēšanu un izvēršanu: tām būs izšķirīgi svarīga loma šo kuģniecības lietojumu dekarbonizēšanā gadījumos, kad nav energoefektīvākas un uz atjaunīgajiem energoresursiem balstītas alternatīvas, piemēram, tiešas un uz atjaunīgajiem energoresursiem balstītas elektrifikācijas vai atjaunīgu dzinēju tehnoloģiju.***

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums 11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(11) Lai apmierinātu nākotnes vajadzības, būtu jāveicina tādu atjaunīgo **un mazoglekļa** degvielu izstrāde un izvēršana, kurām piemīt liels ilgtspējas potenciāls, komercgatavība un liels inovācijas un izaugsmes potenciāls. Tādējādi tiks atbalstīta inovatīvu un konkurētspējīgu degvielu tirgu izveide un nodrošināta pietiekama ilgtspējīgu jūras transporta degvielu piegāde īstermiņā un

Grozījums

(11) Lai apmierinātu nākotnes vajadzības, būtu jāveicina tādu atjaunīgo degvielu izstrāde un izvēršana, kurām piemīt liels ilgtspējas potenciāls, komercgatavība un liels inovācijas un izaugsmes potenciāls. Tādējādi tiks atbalstīta inovatīvu un konkurētspējīgu degvielu tirgu izveide un nodrošināta pietiekama ilgtspējīgu **atjaunīgo** jūras transporta degvielu **un atjaunīgo dzinēju**

ilgtermiņā, lai veicinātu Savienības transporta dekarbonizācijas ieceru īstenošanu, vienlaikus stiprinot Savienības centienus panākt augstu vides aizsardzības līmeni. **Šajā nolūkā par atbilstīgām vajadzētu atzīt ilgtspējīgas jūras transporta degvielas, kas ražotas no Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma A un B daļā norādītajām izejvielām, kā arī sintētiskās jūras transporta degvielas. Sevišķi būtiska nozīme ir ilgtspējīgām jūras transporta degvielām, kas ražotas no Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma B daļā norādītajām izejvielām, jo pašlaik tās ir tehnoloģija ar vislielāko komercgatavību jūras transporta dekarbonizācijai jau tuvākajā laikā.**

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums 11.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11a) ES Ūdeņraža stratēģijā^{1a} kuģošana ir atzīta par vienu no galvenajām nozarēm, kur ir plašāk jāizmanto ilgtspējīgas degvielas, kas iegūtas no atjaunīgā ūdeņraža. Tā kā kuģniecības nozarei par nepietiekamajiem atjaunīgā ūdeņraža krājumiem ir jākonkurē ar citām nozarēm, kurās var izmantot citus, efektīvākus risinājumus, piemēram, tiešo elektrifikāciju, būtu jānosaka papildu pasākumi, lai jūrniecības nozarē veicinātu nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izmantošanu, jo to izmantošana ir būtiski jāpaplašina, lai līdz 2050. gadam sasniegtu kuģniecības klimatneitralitāti.

^{1a} COM(2020)0301.

Grozījums Nr. 21

**Regulas priekšlikums
11.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(11b) Komisija šīs regulas ietekmes novērtējumā ir apzinājusi papildu stimulus sintētiskajām degvielām, kas ievērojami palīdzētu samazināt cenu atšķirības starp fosilajām degvielām un biodegvielām. Komisija atzīst, ka sintētisko degvielu minimālā kvota labvēlīgi ietekmētu inovāciju un kuģošanas, kuģubūves un kuģu aprīkojuma nozares. Šāda inovācijas stiprināšana ir nepieciešama jau pirms 2030. gada, lai paātrinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanos un aizsargātu kvalitatīvas darbvietas Eiropas kuģubūves nozarē un saistītās nozarēs. Kvota var kopumā palielināt tiesiskā regulējuma paredzamību, tādējādi samazinot būtisku šķērslī nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izvēšanai.

Grozījums Nr. 22

**Regulas priekšlikums
13. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13) Tomēr jūrniecības nozarē šai pieejai jābūt vēl stingrākai. Jūrniecības nozarē pašlaik ir nenozīmīgs pieprasījums pēc biodegvielām, bioloģiskajām šķidrām degvielām un biomasas degvielām, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, jo vairāk nekā 99 % no pašlaik izmantotajām kuģu degvielām ir fosilas izcelsmes. Tāpēc no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotu biodegvielu neatzīšana par atbilstīgām saskaņā ar šo regulu arī līdz minimumam samazina transporta nozares dekarbonizācijas palēnināšanās risku, kas pretējā gadījumā varētu rasties, ja no

(13) Tomēr jūrniecības nozarē šai pieejai jābūt vēl stingrākai. Jūrniecības nozarē pašlaik ir nenozīmīgs pieprasījums pēc biodegvielām, bioloģiskajām šķidrām degvielām un biomasas degvielām, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, jo vairāk nekā 99 % no pašlaik izmantotajām kuģu degvielām ir fosilas izcelsmes. Tāpēc no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotu biodegvielu neatzīšana par atbilstīgām saskaņā ar šo regulu arī līdz minimumam samazina transporta nozares dekarbonizācijas palēnināšanās risku, kas pretējā gadījumā varētu rasties, ja no

kultūraugiem ražotas biodegvielas tiktu pārvirzītas no autotransporta uz jūrniecības nozari. Ir ļoti svarīgi šādu pārvirzi samazināt līdz minimumam, jo autotransports joprojām ir vispiesārņojošākā transporta nozare un jūras transports pašlaik galvenokārt izmanto fosilas izcelsmes degvielas. Tāpēc ir lietderīgi atturēties ar šo regulu veicināt tādu biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas degvielu izmantošanu, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, un tādējādi radīt potenciāli lielu pieprasījumu pēc tām. Tāpēc, ņemot vērā papildu siltumnīcefekta gāzu emisijas un biodaudzveidības zudumu, ko rada visu veidu degvielas, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, ir jāuzskata, ka šīm degvielām ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam ražošanas paņēmienam.

kultūraugiem ražotas biodegvielas tiktu pārvirzītas no autotransporta uz jūrniecības nozari. Ir ļoti svarīgi šādu pārvirzi samazināt līdz minimumam, jo autotransports joprojām ir vispiesārņojošākā transporta nozare un jūras transports pašlaik galvenokārt izmanto fosilas izcelsmes degvielas. Tāpēc ir lietderīgi atturēties ar šo regulu veicināt tādu biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas degvielu izmantošanu, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, un tādējādi radīt potenciāli lielu pieprasījumu pēc tām. Tāpēc, ņemot vērā papildu siltumnīcefekta gāzu emisijas un biodaudzveidības zudumu, ko rada visu veidu degvielas, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, ir jāuzskata, ka šīm degvielām ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam *fosilās degvielas* ražošanas paņēmienam. *Tas attiecas arī uz starpkultūrām, kā arī palmu taukskābju destilātiem, kas ir galvenais palmu eļļas ražošanas blakusprodukts. Importētajai biodegvielai jāatbilst Eiropas ilgtspējības kritērijiem, kas noteikti Atjaunīgo energoresursu direktīvā.*

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums 13.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13a) Izlietotā pārtikas eļļa var būt ilgtspējīga, uz atkritumiem balstīta degviela. Tomēr ir pierādījumi, ka trešās valstīs notiek krāpšana — izlietotās pārtikas eļļas marķējums tiek izmantots nelegitīmi. OLAF ikgadējās izmeklēšanas^{1a} rāda, ka no pasaules tirgus ES satraucošos apmēros nelikumīgi nonāk biodīzeļdegviela, kas nepatiesi apzīmēta par tādu, kura iegūta no izlietotas pārtikas eļļas (UCO). Ņemot

vērā šīs regulas starptautisko raksturu, bunkurētu biodegvielu ilgtspējas standartu izpildes panākšana un kontrole ir vēl sarežģītāka nekā importētu biodegvielu gadījumā. Tādēļ Komisija būtu jāizvērtē, vai izlietotās pārtikas eļļas emisijas faktori ir uzskatāmi par tādiem pašiem kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam.

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums 13.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13b) Lai novērstu krāpšanu ar atjaunīgā ūdeņraža un no ūdeņraža iegūtu degvielu starptautisko bunkurēšanu un lai darītu iespējamu atjaunīgā ūdeņraža starptautisko tirdzniecību, ES būtu jāpaātrina darbs pie starptautiskiem atjaunīgā ūdeņraža standartiem un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu robustām izsekošanas, sertifikācijas un verifikācijas sistēmām.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums 14. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14) Jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrāde un ieviešana jūras transporta vajadzībām prasa ilgstošu sagatavošanos, tāpēc vajadzīga ātra rīcība un skaidra un paredzama ilgtermiņa tiesiskā regulējuma izveide, kas atvieglotu plānošanu un veicinātu visu ieinteresēto personu investīcijas. Skaidrs un stabils ilgtermiņa tiesiskais regulējums veicinās jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrādi un ieviešanu jūras transportā un

(14) Jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrāde un ieviešana jūras transporta vajadzībām prasa ilgstošu sagatavošanos, **turklāt kuģiem ir ļoti ilgs vidējais darbmūžs, proti, no 25 līdz 30 gadiem**, tāpēc vajadzīga ātra rīcība un skaidra un paredzama ilgtermiņa tiesiskā regulējuma izveide, kas atvieglotu plānošanu un veicinātu visu ieinteresēto personu investīcijas. **Tā kā klimata krīze attīstās aizvien straujāk, aizvien svarīgāki**

iedrošinās ieinteresētās personas investēt. Šādā regulējumā būtu jānosaka uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtības līdz 2050. gadam. Laika gaitā šīm robežvērtībām būtu jākļūst vērienīgākām, lai atspoguļotu paredzamo tehnoloģiju attīstību un atjaunīgo **un mazoglekļa** kuģu degvielu ražošanas paplašināšanos.

kļūst nozarē pašlaik īstenotie pasākumi. Skaidrs, ***vērienīgs*** un stabils ilgtermiņa tiesiskais regulējums veicinās jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrādi un ieviešanu jūras transportā un iedrošinās ieinteresētās personas investēt. Šādā regulējumā būtu jānosaka uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtības — ***gan kuģošanas laikā, gan pie piestātnes vai enkurvietā*** — līdz 2050. gadam. Laika gaitā šīm robežvērtībām būtu jākļūst vērienīgākām, lai atspoguļotu paredzamo tehnoloģiju attīstību un atjaunīgo kuģu degvielu ražošanas paplašināšanos. ***Ir svarīgi nodrošināt juridisko noteiktību un dot nozarei pietiekami daudz laika plānot un sagatavoties ilgtermiņā, kā arī izvairīties no balasta aktīviem. Tas būtu pienācīgi jāņem vērā iespējamā šīs regulas turpmākā pārskatīšanā.***

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums 15. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Šajā regulā būtu jānosaka metodika un formula, kas būtu jāpiemēro, lai aprēķinātu uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējo siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti. Šīs formulas pamatā vajadzētu būt kuģu paziņotajam degvielas patēriņam, un būtu jāņem vērā šo degvielu attiecīgie emisijas faktori. Metodikā būtu jāatspoguļo arī aizstājējenergoresursu, piemēram, vēja vai elektroenerģijas, izmantošana.

Grozījums

(15) Šajā regulā būtu jānosaka metodika un formula, kas būtu jāpiemēro, lai aprēķinātu uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējo siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti. Šīs formulas pamatā vajadzētu būt kuģu paziņotajam degvielas patēriņam, un būtu jāņem vērā šo degvielu attiecīgie emisijas faktori, ***citstarp — balstoties ES jūras transporta degvielu piegādātāju sniegtajā informācijā.*** Metodikā būtu jāatspoguļo arī aizstājējenergoresursu, piemēram, vēja, ***saules*** vai elektroenerģijas, izmantošana ***gan uz kuģa, gan pie piestātnes vai enkurvietā.***

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums 17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(17) Atjaunīgo **un mazoglekļa** jūras transporta degvielu raksturlielumi “no urbuma līdz ķīļūdenim” būtu jānosaka, izmantojot emisijas faktoru **standartvērtības** vai faktiskos un sertificētos emisijas faktorus, kas aptver emisijas “no urbuma līdz tvertnei” un emisijas “no tvertnes līdz ķīļūdenim”. Tomēr **fosilo degvielu raksturlielumi** būtu jānovērtē, tikai izmantojot šajā regulā noteiktās emisijas faktoru **standartvērtības**.

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums 18. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(18) Lai veicinātu tādu energoresursu izmantošanu, kuru SEG **pēdas nospiedums** kopumā ir **mazāks**, vajadzīga visaptveroša pieeja, kas attiektos uz visām būtiskākajām SEG emisijām (CO₂, CH₄ un N₂O). Lai atspoguļotu metāna **un** dislāpekļa oksīdu globālās sasilšanas potenciālu, šajā regulā noteiktā **robežvērtība** būtu jāizsaka kā “CO₂ ekvivalents”.

Grozījums Nr. 29

Regulas priekšlikums 18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(17) **Visu** atjaunīgo jūras transporta degvielu raksturlielumi “no urbuma līdz ķīļūdenim” būtu jānosaka, izmantojot emisijas faktoru **noklusējuma vērtības** vai faktiskos un sertificētos emisijas faktorus, kas aptver emisijas “no urbuma līdz tvertnei” un emisijas “no tvertnes līdz ķīļūdenim”. Tomēr **fosilās degvielas, tostarp fosilā gāze**, būtu jānovērtē, tikai izmantojot šajā regulā noteiktās emisijas faktoru **noklusējuma vērtības**.

Grozījums

(18) Lai veicinātu tādu energoresursu izmantošanu, kuru SEG **pēda** kopumā ir **mazāka**, vajadzīga visaptveroša pieeja, kas attiektos uz visām būtiskākajām SEG emisijām (CO₂, CH₄ un N₂O), **tostarp melnā oglekļa emisiju ietekmi uz klimatu**. Lai atspoguļotu metāna, dislāpekļa oksīdu **un melnā oglekļa** globālās sasilšanas potenciālu, šajā regulā noteiktā **atsauces vērtība un robežvērtības** būtu jāizsaka kā “CO₂ ekvivalents”.

Grozījums

(18a) Saskaņā ar IPCC sesto novērtējuma ziņojumu^{1a} pastāv risks, ka nākamo 20 gadu laikā pasaule pārsniegs

1,5 °C temperatūras robežu. Tādēļ ir lietderīgi aprēķināt metāna, melnā oglekļa un dislāpekļa oksīda globālās sasilšanas potenciālu 20 gadu laikposmam, lai faktisko īstermiņa ietekmi uz globālo sasilšanu nenovērtētu par zemu.

^{1a} IPCC, 2021: “Climate Change 2021: The Physical Science Basis”, I darba grupas ieguldījums Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes sestajā novērtējuma ziņojumā.

Grozījums Nr. 30

**Regulas priekšlikums
18.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18b) Melnais ogleklis ir gan gaisa piesārņotājs, gan īslaicīgs klimatforsētājs, kas līdz ar daļiņām (PM) veidojas degšanas laikā un kam ir ievērojama sasildoša iedarbība. 2021. gada oktobra paziņojumā^{1a} ES apņēmās, ievērojot Eiropas zaļā kursa mērķus un paketi “Gatavi mērķrādītājam 55 %” vadīt virzību uz nulles emisiju un nulles piesārņojuma kuģošanu Ziemeļu Ledus okeānā.

^{1a} Kopīgs paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Spēcīgāka ES iesaiste, lai nodrošinātu miermīlīgu, ilgtspējīgu un labklājīgu Arktikas reģionu”, JOIN(2021)0027 final.

Grozījums Nr. 31

**Regulas priekšlikums
19. apsvēruma**

(19) Atjaunīgo energoresursu un alternatīva dzinējspēka, piemēram, vēja vai saules enerģijas, izmantošana ievērojami samazina kopējā kuģu energopatēriņa siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti. **Grūtības** precīzi izmērīt un kvantificēt šos energoresursus (**energopatēriņa pārtraukumi, tieša pārnese piedziņas nodrošināšanai u. c.) nedrīkstētu kavēt to atzīšanu** kuģa kopējā **energopatēriņā, šādā nolūkā aptuveni aprēķinot to ieguldījumu kuģa energobilancē.**

(19) Atjaunīgo energoresursu un alternatīva dzinējspēka, piemēram, vēja vai saules enerģijas, izmantošana ievērojami samazina kopējā kuģu energopatēriņa siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti. **Aizvien plašāk ir pieejami risinājumi, kā precīzi izmērīt un kvantificēt šos energoresursus, piemēram, borta sensori un programmatūra maršruta apstākļu novērtēšanai. Tādēļ atjaunīgo energoresursu un alternatīvās piedziņas devums** kuģa kopējā **energobilancē būtu jāreģistrē un jāuzskaita pēc iespējas precīzāk, izmantojot pašreiz vislabākos pieejamos mērīšanas līdzekļus vai — gadījumos, kad tas izrādījies tehniski neiespējami, — labākās pieejamās aproksimācijas. Piemēram, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) MEPC.1/Circ.896 ir sniegti norādījumi par to, kā rīkoties inovatīvas energoefektivitātes tehnoloģijas gadījumā, ieskaitot to, kā aplēst enerģiju no vēja palīgpiedziņas.**

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums

20. apsvēruma

(20) Gaisa piesārņojums (sēra oksīdi, slāpekļa oksīdi un **cietais** daļiņas), ko rada kuģi pie piestātnes vai enkurvietā, raisa nopietnas bažas piekrastes teritorijās un ostas pilsētās. Tāpēc būtu jānosaka īpaši un stingri pienākumi, kuru mērķis ir samazināt emisijas pie piestātnes vai enkurvietā, ko rada kuģi, kuri, stāvot ostā, izmanto elektroenerģiju no saviem dzinējiem. Saskaņā ar datiem, kas 2018. gadā savākti saistībā ar Regulu (ES) 2015/757, pasažieru kuģi un konteinerkuģi ir kuģu kategorijas, kas rada vislielāko emisiju daudzumu uz vienu kuģi pie piestātnes vai

(20) Gaisa piesārņojums (sēra oksīdi, slāpekļa oksīdi un daļiņas), ko rada kuģi pie piestātnes vai enkurvietā, raisa nopietnas bažas piekrastes teritorijās un ostas pilsētās, **kur aplēstā ietekme ir vairāk nekā 50 000 nāves gadījumu gadā Savienībā.** Tāpēc būtu jānosaka īpaši un stingri pienākumi, kuru mērķis ir samazināt emisijas pie piestātnes vai enkurvietā, ko rada kuģi, kuri, stāvot ostā, izmanto elektroenerģiju no saviem **iekšdedzes** dzinējiem. Saskaņā ar datiem, kas 2018. gadā savākti saistībā ar Regulu (ES) 2015/757, pasažieru kuģi un konteinerkuģi

enkurvietā. Šo kategoriju kuģu radītās emisijas attiecīgi būtu jāuzskata par prioritāti.

ir kuģu kategorijas, kas rada vislielāko emisiju daudzumu uz vienu kuģi pie piestātnes vai enkurvietā. Šo kategoriju kuģu radītās emisijas attiecīgi būtu jāuzskata par prioritāti, **un drīz pēc tam jāpievēršas pasākumiem un mērķrādītājiem, kas attiecas uz visu pārējo kuģu emisijām, lai pēc iespējas ātrāk uzlabotu gaisa kvalitāti piekrastes teritorijās un ostas pilsētās, jo šie kuģi rada tikai 40 % no emisijām pie piestātnes vai enkurvietā. Lai labāk aizsargātu cilvēku veselību un vidi, darbības joma būtu jāpaplašina, aptverot arī citus kuģu veidus.**

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums 20.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(20a) Tā kā melnais ogleklis ir otrais lielākais kuģu izraisītais klimata sasilšanas cēlonis, šai regulai vajadzētu attiekties arī uz to, lai pēc iespējas drīz vērstos gan pret gaisa piesārņojumu, gan pret klimata pārmaiņām. Stingra SEG intensitātes un darbības energoefektivitātes mērķrādītāja noteikšana palīdzēs samazināt gan CO₂, gan melnā oglekļa emisijas. Tomēr, tā kā būs vajadzīgs laiks šo mērķrādītāju sasniegšanai, ir vajadzīgi papildu pasākumi, lai prioritāri risinātu melnā oglekļa noplūdes Arktikas tuvumā. Tādēļ būtu jāprasa, lai visi šīs regulas aptvertie kuģi, kuri kuģo caur Arktiku, izmanto tikai destilātus vai atjaunīgās degvielas, vai bezemisiju piedziņas metodes.

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums 21. apsvērums

(21) Krasta elektroapgādes (OPS) izmantošana samazina gan kuģu radīto gaisa piesārņojumu, gan jūras transporta radīto SEG emisiju apjomu. Palielinoties atjaunīgo energoresursu īpatsvaram ES elektroenerģijas struktūrā, krasta elektroapgāde nodrošina aizvien tīrāku elektroapgādi kuģiem pie piestātnes vai enkurvietā. Direktīvā 2014/94/ES (Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīva (AFID)) paredzēta tikai krasta elektroapgādes pieslēgumpunktu nodrošināšana, tādējādi pieprasījums pēc šīs tehnoloģijas nav liels un līdz ar to tās izmantošana joprojām ir ierobežota. Tāpēc būtu jāizstrādā īpaši noteikumi, kas vispiesārņojošākajiem kuģiem paredzētu pienākumu izmantot krasta elektroapgādi.

(21) Krasta elektroapgādes (OPS) izmantošana samazina gan kuģu radīto gaisa piesārņojumu **pie piestātnes vai enkurvietā**, gan jūras transporta radīto SEG emisiju apjomu **pie piestātnes vai enkurvietā**. Palielinoties atjaunīgo energoresursu īpatsvaram ES elektroenerģijas struktūrā, krasta elektroapgāde nodrošina aizvien tīrāku elektroapgādi kuģiem pie piestātnes vai enkurvietā. Direktīvā 2014/94/ES (Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīva (AFID)) paredzēta tikai krasta elektroapgādes pieslēgumpunktu nodrošināšana **un ostas ir atbrīvotas pienākuma piedāvāt OPS pieslēgumpunktus, ja nav pieprasījuma**, tādējādi pieprasījums pēc šīs tehnoloģijas nav liels un līdz ar to tās izmantošana joprojām ir ierobežota. Tāpēc būtu jāizstrādā īpaši noteikumi, kas vispiesārņojošākajiem kuģiem paredzētu pienākumu izmantot krasta elektroapgādi, **un Direktīvai 2014/94/ES būtu jānodrošina, ka ostas ievieš bezemisiju infrastruktūru un nepieļauj infrastruktūras fosilo iesīksti. Tāpat ar šo regulu ir jāuzliek pienākums ostām nodrošināt nepieciešamo infrastruktūru, arī nolūkā novērst negodīgu konkurenci starp ostām. Šā pienākuma nepildīšanas gadījumā ostām būtu jāmaksā soda naudas.**

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums 22. apsvērums

(22) Papildus krasta elektroapgādei arī citas tehnoloģijas varētu sniegt līdzvērtīgus vidiskos ieguvumus ostās. Ja tiek pierādīts, ka alternatīvas tehnoloģijas izmantošana ir

(22) Papildus krasta elektroapgādei arī citas tehnoloģijas varētu sniegt līdzvērtīgus vidiskos ieguvumus ostās, **piemēram, atjaunīgas borta iekārtas, akumulatori un**

līdzvērtīga krasta elektroapgādes izmantošanai, kuģis būtu jāatbrīvo no krasta elektroapgādes izmantošanas pienākuma izpildes.

akumulatoru nomaiņa. Ja tiek pierādīts, ka alternatīvas tehnoloģijas izmantošana ir līdzvērtīga krasta elektroapgādes izmantošanai *gaisa piesārņojuma un SEG emisiju samazināšanas ziņā*, kuģis būtu jāatbrīvo no krasta elektroapgādes izmantošanas pienākuma izpildes.

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

24. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(24) Lai nodrošinātu investīcijām vajadzīgos stimulus un novērstu negodīgu konkurenci, izņēmumi krasta elektroapgādes *nepieejamības vai* nesaderības gadījumā *būtu jāierobežo* pēc tam, kad kuģu un ostu operatoriem ir bijis pietiekami daudz laika vajadzīgo investīciju veikšanai. No 2035. gada kuģu operatoriem būtu *rūpīgi jāplāno* *piestāšana ostās, lai nodrošinātu*, ka tie var veikt savas darbības, neradot gaisa piesārņotāju un SEG emisijas pie piestātnes vai enkurvietā un neapdraudot vidi piekrastes teritorijās un ostas pilsētās. Lai nodrošinātu iespēju pēdējā brīdī atsevišķos gadījumos veikt piestāšanas grafiku izmaiņas *un* *piestāt ostās ar nesaderīgu aprīkojumu*, būtu jā saglabā ierobežots skaits izņēmumu krasta elektroapgādes *nepieejamības vai* nesaderības gadījumā.

Grozījums

(24) Lai nodrošinātu investīcijām vajadzīgos stimulus un novērstu negodīgu konkurenci, izņēmumi krasta elektroapgādes nesaderības gadījumā *nebūtu jāpieļauj* pēc tam, kad kuģu un ostu operatoriem ir bijis pietiekami daudz laika vajadzīgo investīciju veikšanai. *Ostām savas piestātnes un enkurvietas un kuģu īpašniekiem savi kuģi būtu jāaprīko ar elektroenerģijas iekārtām, kas atbilst piemērojamiem standartiem, lai nodrošinātu, ka sistēmas ir pilnīgi saderīgas.* No 2030. gada kuģu operatoriem būtu *jānodrošina*, ka tie var veikt savas darbības, neradot gaisa piesārņotāju un SEG emisijas pie piestātnes vai enkurvietā un neapdraudot vidi *un* *cilvēku veselību* piekrastes teritorijās un ostas pilsētās. Lai nodrošinātu iespēju pēdējā brīdī atsevišķos gadījumos veikt piestāšanas grafiku izmaiņas, būtu jā saglabā ierobežots skaits izņēmumu krasta elektroapgādes nesaderības gadījumā.

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

24.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(24a) *Gaisa piesārņotāju emisiju samazināšana ir ļoti būtiska cilvēku veselības aizsardzībai, bet tehniskus risinājumus, piemēram, izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas, nevajadzētu izmantot tikai kā piesārņojuma pārvirzītājus. Atkritumi, kas tiek novadīti no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām, var nelabvēlīgi ietekmēt kuģu ceļu tuvāko apkārtni, un to var novērst, šos atkritumus pienācīgi likvidējot ostas atkritumu pieņemšanas iekārtās.*

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums 24.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(24b) *Šīs regulas īstenošanā būtu jāņem vērā Savienībā ostu dažādie pārvaldības modeļi.*

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums 24.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(24c) *Lai ostās pieslēgšanās krasta elektroapgādei noritētu raiti, izšķirīgi svarīga ir koordinācija starp ostām un kuģu operatoriem. Kuģu operatoriem būtu jāinformē ostas, kurās tie piestāj, par nolūku pieslēgties krasta elektroapgādei un par piestāšanas laikā vajadzīgo elektroenerģiju, it īpaši tad, ja vajadzēs vairāk elektroenerģijas, nekā attiecīgajai kuģa klasei aplēsts.*

Grozījums Nr. 40

Regulas priekšlikums

25. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(25) Ar šo regulu būtu jāievieš stabila monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēma, kas ļautu sekot tās noteikumu izpildei. Šāda sistēma būtu nediskriminējoši jāpiemēro visiem kuģiem, un tai būtu vajadzīga trešās personas veikta verificācija, kas nodrošinātu šīs sistēmas satvarā iesniegto datu precizitāti. Lai atvieglotu šīs regulas mērķa sasniegšanu, visi dati, kas jau paziņoti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā, vajadzības gadījumā būtu jāizmanto, lai verificētu atbilstību šai regulai, tādējādi ierobežojot uzņēmumu, verificētāju un **jūrlietu** iestāžu administratīvo slogu.

Grozījums

(25) Ar šo regulu būtu jāievieš stabila **un pārredzama** monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēma, kas ļautu sekot tās noteikumu izpildei. Šāda sistēma būtu nediskriminējoši jāpiemēro visiem kuģiem, un tai būtu vajadzīga trešās personas veikta verificācija, kas nodrošinātu šīs sistēmas satvarā iesniegto datu precizitāti. Lai atvieglotu šīs regulas mērķa sasniegšanu, visi dati, kas jau paziņoti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā, vajadzības gadījumā būtu jāizmanto, lai verificētu atbilstību šai regulai, tādējādi ierobežojot uzņēmumu, verificētāju, **jūrlietu** un **administratīvo** iestāžu administratīvo slogu.

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

26. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(26) Uzņēmumiem vajadzētu būt atbildīgiem par monitoringu un ziņošanu attiecībā uz tās enerģijas daudzumu un veidu, ko uz kuģiem patērē kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā, kā arī citu būtisku informāciju, piemēram, informāciju par kuģa dzinēja veidu vai **vēja palīgtehnoloģiju izmantošanu** uz kuģa, lai pierādītu atbilstību šajā regulā noteiktajai uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtībai. Lai atvieglotu šo monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi un verificētāju īstenoto verificācijas procesu, līdzīgi kā Regulā (ES) 2015/757, uzņēmumiem būtu jādokumentē paredzētā monitoringa metode un monitoringa plānā jāsniedz

Grozījums

(26) Uzņēmumiem vajadzētu būt atbildīgiem par monitoringu un ziņošanu attiecībā uz tās enerģijas daudzumu un veidu, ko uz kuģiem patērē kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā, kā arī citu būtisku informāciju, piemēram, informāciju par kuģa dzinēja veidu, **vēja palīgtehnoloģiju tehnisko specifikāciju** vai **par jebkādu alternatīvu enerģijas avotu, kas atrodas uz klāja, ieskaitot to nodrošinātās enerģijas uzskaiti**, lai pierādītu atbilstību šajā regulā noteiktajai uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtībai. Lai atvieglotu šo monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi un verificētāju īstenoto verificācijas procesu, līdzīgi kā Regulā

sīkāka informācija par šīs regulas noteikumu piemērošanu. Monitoringa plāns, kā arī tā turpmākās izmaiņas, ja tādas ir, būtu jāiesniedz verificētājam.

(ES) 2015/757, uzņēmumiem būtu jānodrošina paredzētā monitoringa metode un monitoringa plānā jāsniedz sīkāka informācija par šīs regulas noteikumu piemērošanu. Monitoringa plāns, kā arī tā turpmākās izmaiņas, ja tādas ir, būtu jāiesniedz verificētājam.

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

27. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(27) Lai sasniegtu šīs regulas mērķus un garantētu to atjaunīgo **un mazoglekļa** degvielu vidisko integritāti, kuras paredzēts ieviest jūrniecības nozarē, ļoti būtiska nozīme ir degvielu sertifikācijai. Šāda sertifikācija būtu jāveic, izmantojot pārredzamu un nediskriminējošu procedūru. Lai atvieglotu sertifikāciju un samazinātu administratīvo slogu, biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un reciklēta oglekļa degvielas sertifikācijai būtu jābalstās uz noteikumiem, kas paredzēti Direktīvā (ES) 2018/2001. Šī sertifikācijas pieeja būtu jāpiemēro arī degvielām, kas bunkurētas ārpus Savienības un kas būtu jāuzskata par importētām degvielām, līdzīgi kā Direktīvā (ES) 2018/2001. Ja uzņēmumi plāno atkāpties no minētajā direktīvā vai šajā jaunajā regulējumā noteiktajām **standartvērtībām**, tas būtu jā dara tikai tad, ja vērtības var sertificēt, izmantojot kādu no brīvprātīgajām shēmām, kas atzītas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 (vērtībām “no urbuma līdz tvertnei”), vai izmantojot laboratorisku testēšanu vai tiešus emisiju mērījumus (vērtībām “no tvertnes līdz ķīļūdenim”).

Grozījums

(27) Lai sasniegtu šīs regulas mērķus un garantētu to atjaunīgo degvielu vidisko integritāti, kuras paredzēts ieviest jūrniecības nozarē, ļoti būtiska nozīme ir degvielu sertifikācijai. Šāda sertifikācija būtu jāveic, izmantojot pārredzamu un nediskriminējošu procedūru. Lai atvieglotu sertifikāciju un samazinātu administratīvo slogu, biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un reciklēta oglekļa degvielas sertifikācijai būtu jābalstās uz noteikumiem, kas paredzēti Direktīvā (ES) 2018/2001. Šī sertifikācijas pieeja būtu jāpiemēro arī degvielām, kas bunkurētas ārpus Savienības un kas būtu jāuzskata par importētām degvielām, līdzīgi kā Direktīvā (ES) 2018/2001. Ja uzņēmumi plāno atkāpties no minētajā direktīvā vai šajā jaunajā regulējumā noteiktajām **noklusējuma vērtībām**, tas būtu jā dara tikai tad, ja vērtības var sertificēt, izmantojot kādu no brīvprātīgajām shēmām, kas atzītas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 (vērtībām “no urbuma līdz tvertnei”), vai izmantojot laboratorisku testēšanu vai tiešus emisiju mērījumus (vērtībām “no tvertnes līdz ķīļūdenim”).

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums 28. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(28) Akreditētu verificētāju veiktai verificācijai būtu jānodrošina uzņēmumu veiktā monitoringa un ziņošanas precizitāte un pilnīgums un atbilstība šai regulai. Lai nodrošinātu objektivitāti, verificētājiem vajadzētu būt neatkarīgiem un kompetentiem tiesību subjektiem, kurus akreditējušas valsts akreditācijas struktūras, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008²⁴.

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008.).

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums 29. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(29) Pamatojoties uz datiem un informāciju, ko monitorējuši un paziņojuši uzņēmumi, verificētājiem būtu jāaprēķina un jānosaka uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte un kuģa bilance attiecībā uz robežvērtību, tostarp visi atbilstības pārpalikumi vai iztrūkumi, kā arī tas, kā ir izpildīta prasība izmantot krasta elektroapgādi pie piestātnes vai enkurvietā. Verificētājam šī informācija būtu jāpaziņo

Grozījums

(28) Akreditētu verificētāju veiktai verificācijai būtu jānodrošina uzņēmumu veiktā monitoringa un ziņošanas precizitāte un pilnīgums un atbilstība šai regulai. Lai nodrošinātu objektivitāti **un rezultativitāti**, verificētājiem vajadzētu būt neatkarīgiem un kompetentiem tiesību subjektiem, kurus akreditējušas **un pārrauga** valsts akreditācijas struktūras, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008^{23a, 24}.

^{23a} Attiecīgā kompetentā administrējošā iestāde ir noteikta šajā regulā, un tā nosaka soda naudas, kas jāmaksā prasības neievērojošiem uzņēmumiem.

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008.).

Grozījums

(29) Pamatojoties uz datiem un informāciju, ko monitorējuši un paziņojuši uzņēmumi, verificētājiem būtu jāaprēķina un jānosaka uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte un kuģa bilance attiecībā uz robežvērtību, tostarp visi atbilstības pārpalikumi vai iztrūkumi, kā arī tas, kā ir izpildīta prasība izmantot krasta elektroapgādi pie piestātnes vai enkurvietā. Verificētājam **būtu ik gadu atsevišķi**

attiecīgajam uzņēmumam. Ja verificētājs ir tā pati struktūra, kas ir verificētājs Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā, šādu paziņošanu varētu veikt kopā ar verificācijas ziņojumu saskaņā ar minēto regulu. Pēc tam attiecīgajam uzņēmumam šī informācija būtu jāpaziņo Komisijai.

jāsummē arī katrs pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētas degvielas vai enerģijas veids, ieskaitot katru patērētās enerģijas aizstājēnergoresursu, piemēram, elektroenerģiju, vēja enerģiju vai saules enerģiju. Verificētājam šī informācija būtu jāpaziņo un jānosūta attiecīgajam uzņēmumam. Ja verificētājs ir tā pati struktūra, kas ir verificētājs Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā, šādu paziņošanu varētu veikt kopā ar verificācijas ziņojumu saskaņā ar minēto regulu. Pēc tam attiecīgajam uzņēmumam šī informācija būtu jāpaziņo Komisijai.

Grozījums Nr. 45

Regulas priekšlikums 30. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(30) Komisijai būtu jāizveido elektroniska datubāze, kurā reģistrē katra kuģa rādītājus, un ***jānodrošina tās darbība un atbilstība šai regulai.*** Lai atvieglotu ziņošanu un samazinātu uzņēmumu, verificētāju un citu lietotāju administratīvo slogu, šī elektroniskā datubāze būtu jāveido uz esošā THETIS-MRV moduļa pamata un tajā būtu jāņem vērā iespēja atkalizmantot informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā.

Grozījums

(30) Komisijai būtu jāizveido ***tāda centrāli pārvaldīta elektroniska datubāze un jānodrošina tās darbība,*** kurā reģistrē katra kuģa rādītājus, ***kura nodrošina atbilstību dažādajiem šīs regulas noteikumiem, un kurā ietver datus par enerģijas izmantošanu, sodiem, elastības iespējām, atbrīvojumiem un jebkuru citu būtisku informāciju, kas saistīta ar šo regulu.*** Lai atvieglotu ziņošanu un samazinātu uzņēmumu, verificētāju un citu lietotāju administratīvo slogu, šī elektroniskā datubāze būtu jāveido uz esošā THETIS-MRV moduļa pamata un tajā būtu jāņem vērā iespēja atkalizmantot informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā. ***Datubāzē ievadītajiem datiem vajadzētu būt salīdzināmiem, un tie būtu jādara publiski pieejami atvērtā formātā, lai plašāka sabiedrība un jo īpaši pilsoniskā sabiedrība un zinātnieki varētu sekot līdzi jūrniecības nozares ekoloģiskās pārkārtošanās procesam.***

Grozījums Nr. 46

Regulas priekšlikums

32. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(32) Lai izvairītos no tehnoloģiskās iesīkstes un turpinātu atbalstīt **visiedarbīgāko** risinājumu izvēšanu, būtu jāļauj uzņēmumiem sakopot **dažādu** kuģu darbības rādītājus un viena kuģa iespējamo atbilstības pārsniegumu izmantot, lai kompensētu cita kuģa atbilstības nepietiekamību. Tas rada iespēju atalgot atbilstības pārsniegumu un stimulē investīcijas modernākās tehnoloģijās. Iespējai izvēlēties atbilstības sakopšanu vajadzētu būt brīvprātīgai un izmantojamai tikai ar attiecīgo uzņēmumu piekrišanu.

Grozījums

(32) Lai izvairītos no tehnoloģiskās iesīkstes un turpinātu atbalstīt **visenergoefektīvāko un ilgtspējīgāko atjaunīgās enerģijas** risinājumu izvēšanu, būtu jāļauj uzņēmumiem sakopot **ar bezemisiju degvielām vai bezemisiju tehnoloģijām darbināmu** kuģu darbības rādītājus un viena kuģa iespējamo atbilstības pārsniegumu izmantot, lai kompensētu cita kuģa atbilstības nepietiekamību. Tas rada iespēju atalgot atbilstības pārsniegumu un stimulē investīcijas modernākās tehnoloģijās. Iespējai izvēlēties atbilstības sakopšanu vajadzētu būt brīvprātīgai un izmantojamai tikai ar attiecīgo uzņēmumu piekrišanu.

Grozījums Nr. 47

Regulas priekšlikums

33. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(33) Atbilstības dokuments (“FuelEU” atbilstības sertifikāts”), ko saskaņā ar šajā regulā noteikto procedūru izdevis verificētājs, būtu jāglabā uz kuģa kā pierādījums, kas apliecina, ka uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtības atbilst prasībām par krasta elektroapgādes izmantošanu pie piestātnes vai enkurvietā. Verificētājiem būtu Komisija jāinformē par šādu dokumentu izdošanu.

Grozījums

(33) Atbilstības dokuments (“FuelEU” atbilstības sertifikāts”), ko saskaņā ar šajā regulā noteikto procedūru izdevis verificētājs, būtu jāglabā uz kuģa kā pierādījums, kas apliecina, ka uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtības atbilst prasībām par **RFNBO izmantošanu un** krasta elektroapgādes izmantošanu pie piestātnes vai enkurvietā. Verificētājiem būtu Komisija jāinformē par šādu dokumentu izdošanu. **Ostu iestādēm būtu jāpārbauda visu to kuģu sertifikāti, kurus aptver šī regula un kuri ienāk to ostās.**

Grozījums Nr. 48

Regulas priekšlikums

35. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(35) Neskarot iespēju nodrošināt atbilstību ar elastīguma un sakopošanas noteikumu palīdzību, kuģiem, kas nenodrošina atbilstību uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtībām, piemēro soda naudu ar atturošu ietekmi. Soda naudai vajadzētu būt samērīgai ar neatbilstības apmēru un novērst jebkādas ekonomiskas priekšrocības, ko dod neatbilstība, tādējādi saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarē. Soda **pamatā** vajadzētu būt **tās atjaunīgās un mazoglekļa degvielas daudzumam un izmaksām, kas kuģiem būtu bijis jāizmanto, lai izpildītu regulas prasības.**

Grozījums

(35) Neskarot iespēju nodrošināt atbilstību ar elastīguma un sakopošanas noteikumu palīdzību, kuģiem, kas nenodrošina atbilstību uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtībām, piemēro soda naudu ar atturošu ietekmi. Soda naudai vajadzētu būt samērīgai ar neatbilstības apmēru un novērst jebkādas ekonomiskas priekšrocības, ko dod neatbilstība, tādējādi saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarē. Soda **naudai** vajadzētu būt **vismaz divreiz lielākai nekā starpība starp kuģa izmantotās degvielas cenu un izmaksefektīvākās atjaunīgās degvielas daudzumu un cenu.**

Grozījums Nr. 49

Regulas priekšlikums

36. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(36) Soda naudai, ko piemēro par katru neatbilstīgu piestāšanu ostā, vajadzētu būt samērīgai ar elektroenerģijas izmantošanas izmaksām un pietiekami lielai, lai spētu atturēt no piesārņojošāku energoresursu izmantošanas. Soda naudas pamatā vajadzētu būt uz kuģa uzstādītajai jaudai, kas izteikta megavatos un reizināta ar euro izteiktu, fiksētu soda naudu par katru stundu, kuru kuģis stāvējis pie piestātnes vai enkurvietā. Tā kā trūkst precīzu datu par krasta elektroapgādes nodrošināšanas izmaksām Savienībā, šīs likmes pamatā vajadzētu būt ES vidējai elektroenerģijas cenai, kuru maksā patērētāji, kas nav mājsaimniecības, reizinātai ar divi, lai

Grozījums

(36) Soda naudai, ko piemēro par katru neatbilstīgu piestāšanu ostā, vajadzētu būt samērīgai ar elektroenerģijas izmantošanas izmaksām un pietiekami lielai, lai spētu atturēt no piesārņojošāku energoresursu izmantošanas. Soda naudas pamatā vajadzētu būt uz kuģa uzstādītajai jaudai, kas izteikta megavatos un reizināta ar euro izteiktu, fiksētu soda naudu par katru stundu, kuru kuģis stāvējis pie piestātnes vai enkurvietā. Tā kā trūkst precīzu datu par krasta elektroapgādes nodrošināšanas izmaksām Savienībā, šīs likmes pamatā vajadzētu būt **visjaunākajai** ES vidējai elektroenerģijas cenai, kuru maksā patērētāji, kas nav mājsaimniecības, **soda**

ņemtu vērā citas ar pakalpojuma sniegšanu saistītās maksas, tostarp pieslēguma izmaksas un investīciju atgūšanas elementus.

naudas uzlikšanas brīdī, reizinātai ar divi, lai ņemtu vērā citas ar pakalpojuma sniegšanu saistītās maksas, tostarp pieslēguma izmaksas un investīciju atgūšanas elementus. ***Ja kuģis nespēj pieslēgties OPS, tāpēc ka ostai nav pietiekamas un piemērotas infrastruktūras, ostai būtu jāmaksā soda nauda.***

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums 37. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(37) No soda naudām gūtie ieņēmumi būtu jāizmanto, lai veicinātu atjaunīgo ***un mazoglekļa*** degvielu izplatīšanu un izmantošanu jūrniecības nozarē un palīdzētu jūrniecības operatoriem izpildīt klimatiskos un vidiskos mērķus. Šādā nolūkā šie ieņēmumi būtu jāpiešķir ***Inovāciju*** fondam, kas ***minēts Direktīvas 2003/87/EK 10.a panta 8. punktā.***

Grozījums

(37) No soda naudām gūtie ieņēmumi būtu jāizmanto, ***tikai*** lai veicinātu atjaunīgo degvielu izplatīšanu un izmantošanu jūrniecības nozarē un palīdzētu jūrniecības operatoriem izpildīt klimatiskos un vidiskos mērķus. Šādā nolūkā šie ieņēmumi būtu jāpiešķir ***Okeānu*** fondam, kas ***izveidots ar Direktīvu 2003/87/EK.***

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums 37.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(37a) Kuģubūves un jūrniecības tehnoloģiju nozares darbinieku prasmju pilnveide un pārkvalifikācija joprojām ir izšķirīgi svarīga, jo īpaši attiecībā uz zaļajām un digitālajām prasmēm. ES Prasmju pilnveides paktam būtu jānodrošina, ka nozares ieinteresētās personas, tostarp darba devēji, arodbiedrības, universitātes un arodmācību nodrošinātāji, var sagatavot darbaspēku nākotnes tehnoloģiskajām pārmaiņām un nodrošināt, ka neviens

darbinieks un reģions netiek atstāts novārtā.

Grozījums Nr. 52

Regulas priekšlikums 37.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(37b) Kvalitatīvs sociālais dialogs visos līmeņos un atbilstība ES Direktīvai par Eiropas uzņēmumu padomi^{1a} ir būtiska, lai nodrošinātu taisnīgu pārkārtošanos uz inovatīvu kuģniecības nozari ar kvalitatīvām darbvietām.

^{1a} Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/38/EK (2009. gada 6. maijs) par to, kā izveidot Eiropas Uzņēmumu padomi.

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums 39. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(39) Ņemot vērā to, ka pasākumi, kurus verificētāji veic saskaņā ar šo regulu, jo īpaši nosakot neatbilstīgu pietāšanu ostā, **apbrīžinot** soda naudu **apmēru** un atsakoties izdot "FuelEU" atbilstības sertifikātu, var būtiski ietekmēt attiecīgos uzņēmumus, minētajiem uzņēmumiem vajadzētu būt tiesīgiem pieprasīt šādu pasākumu pārskatīšanu tās dalībvalsts kompetentajā iestādē, kurā verificētājs ir akreditēts. Ņemot vērā pamattiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību, kas nostiprinātas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, lēmumi, kurus kompetentās iestādes un ostas pārvaldes iestādes pieņēmušas saskaņā ar šo regulu, būtu jāpārskata tiesā saskaņā ar

(39) Ņemot vērā to, ka pasākumi, kurus verificētāji veic saskaņā ar šo regulu, jo īpaši nosakot neatbilstīgu pietāšanu ostā, **apkopojot informāciju** soda naudu **apmēra aprēķināšanai** un atsakoties izdot "FuelEU" atbilstības sertifikātu, var būtiski ietekmēt attiecīgos uzņēmumus, minētajiem uzņēmumiem vajadzētu būt tiesīgiem pieprasīt šādu pasākumu pārskatīšanu tās dalībvalsts kompetentajā iestādē, kurā verificētājs ir akreditēts. Ņemot vērā pamattiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību, kas nostiprinātas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, lēmumi, kurus kompetentās iestādes un ostas pārvaldes iestādes pieņēmušas saskaņā ar šo regulu, būtu

attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem.

jāpārskata tiesā saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem.

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums 40. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(40) Lai ar šīs regulas efektīvu darbību saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pieņemt aktus, ar ko izdara grozījumus sarakstā, kurā uzskaitīti emisijas faktori “no urbuma līdz ķīļūdenim”, grozījumus sarakstā, kurā uzskaitītas piemērojamās bezemisiju tehnoloģijas un to izmantošanas kritēriji, izstrādā noteikumus par **laboratorisku testēšanu un tiešiem emisiju mērījumiem, verificētāju akreditāciju**, soda koeficienta pielāgošanu **un** soda naudu maksāšanas kārtību. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums 41.a apsvērums (jauns)

Grozījums

(40) Lai ar šīs regulas efektīvu darbību saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pieņemt aktus, ar ko izdara grozījumus sarakstā, kurā uzskaitīti emisijas faktori “no urbuma līdz ķīļūdenim”, grozījumus sarakstā, kurā uzskaitītas piemērojamās bezemisiju tehnoloģijas un to izmantošanas kritēriji, izstrādā noteikumus par **verificētāju akreditāciju, ostām uzliekamajām soda naudām**, soda koeficienta pielāgošanu, soda naudu maksāšanas kārtību **un kuģu vidiskā snieguma marķēšanas sistēmas izveidi**. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(41a) Eiropas Komisija un visas ES dalībvalstis apstiprināja SJO Jūras vides aizsardzības komitejas paziņojumu, kurā ir atzīmēta IPCC analīze par pagātnes un pašreizējo emisiju izraisīto antropogēno globālo sasilšanu, ņemot vērā arī IPCC ziņojumos raksturotās pašreizējās tendences, un atzīst, ka līdz 2050. gadam starptautiskajai kuģniecībai ir jāpanāk SEG nulles emisijas, lai joprojām sasniedzami būtu Parīzes nolīgumā noteiktie temperatūras mērķi^{1a}.

^{1a} MEPC 77/WP.1/Rev.1.

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums 42. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(42) Ņemot vērā jūrniecības nozares starptautisko dimensiju, priekšroka dodama globālai uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes ierobežošanas pieejai, jo plašākās darbības jomas dēļ to varētu uzskatīt par **efektīvāku**. Šajā kontekstā un lai sekmētu starptautisku noteikumu izstrādāšanu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO), Komisijai būtu jāsniedz SJO un citām attiecīgām starptautiskām struktūrām attiecīga informācija par šīs regulas īstenošanu un būtu jāiesniedz SJO attiecīgi priekšlikumi. Ja ir panākta vienošanās par globālu pieeju jautājumos, kas attiecas uz šo regulu, Komisijai šī regula būtu jāpārskata, lai vajadzības gadījumā to saskaņotu ar starptautiskajiem noteikumiem.

Grozījums

(42) Ņemot vērā jūrniecības nozares starptautisko dimensiju, priekšroka dodama globālai **un vienlīdz rezultatīvai un vērienīgai** uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes ierobežošanas pieejai, jo plašākās darbības jomas dēļ to varētu uzskatīt par **ietekmīgāku**. Šajā kontekstā un lai sekmētu starptautisku noteikumu izstrādāšanu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO), Komisijai būtu jāsniedz SJO un citām attiecīgām starptautiskām struktūrām attiecīga informācija par šīs regulas īstenošanu un būtu jāiesniedz SJO attiecīgi priekšlikumi, **lai palielinātu vērienu un veicinātu atjaunīgo jūras transporta degvielu plašāku starptautisko izmantošanu un nepieciešamās ostu infrastruktūras plašāku ieviešanu**. Ja ir panākta vienošanās par **šādu vienlīdz efektīvu un vērienīgu** globālu pieeju jautājumos, kas attiecas uz šo regulu,

Komisijai šī regula būtu jāpārskata, lai vajadzības gadījumā **un bez vēriena mazināšanas** to saskaņotu ar starptautiskajiem noteikumiem.

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums 42.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(42a) Jūras transporta dekarbonizācijai būtu jāietver mazemisiju zonu — sēra emisijas kontroles zonas (SECA) un slāpekļa emisijas kontroles zonas (NEC) — izveide, par ko Vidusjūras reģiona kontekstā Barselonas konvencijas līgumslēdzējas puses pieņēma lēmumu 2021. gadā un kam paredzēts stāties spēkā 2025. gada 1. janvārī, pēc tam, kad Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) būs ar rezolūciju to validējusi. SECA un NEC zonu paplašināšana būtu jāattiecina uz visām Eiropas jūrām, jo īpaši uz Vidusjūru, kas cieš no pastāvīgiem piesārņojuma avotiem, kuriem ir negatīva ietekme uz cilvēku veselību un jūras biodaudzveidību.

Grozījums Nr. 58

Regulas priekšlikums 42.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(42b) Centieni samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, kā arī palielināt oglekļa piesaisti pasaules mērogā ir globāls pasākums, un tāpēc ES būtu jāmudina starptautiskie partneri starptautiskajos forumos, piemēram, gaidāmajos UNFCCC COP 27 un COP 28 samītos, uzņemties arī papildu saistības samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas,

kā arī palielināt oglekļa piesaisti.

Grozījums Nr. 59

Regulas priekšlikums 42.c apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(42c) Klaidbenkas deklarācija par zaļiem kuģošanas koridoriem ir svarīga starptautiska iniciatīva, kas starptautiskajos kuģošanas maršrutos veicina atjaunīgo degvielu infrastruktūru. Tā kā tādējādi varētu panākt visu to reisu pilnīgu dekarbonizāciju, kuri ienāk ES ostās, Komisijai un ES dalībvalstīm būtu jāiestājas par šīs iniciatīvas ātru un vērienīgu īstenošanu un plašāku piemērošanu.

Grozījums Nr. 60

Regulas priekšlikums 42.d apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(42d) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus starptautiskos konkurences apstākļus un maksimāli palielinātu to tiesību aktu vidisko integritāti, kuri attiecas uz atjaunīgām degvielām, Eiropas Komisijai un dalībvalstīm būtu SJO un citās starptautiskajās organizācijās jāiestājas par robustu izsekošanas un verificēšanas sistēmu attiecībā uz biodegvielām un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām.

Grozījums Nr. 61

Regulas priekšlikums 43. apsvēruma

(43) Atjaunīgo **un mazoglekļa** degvielu un aizstājējenergoresursu izmantošana uz kuģiem, kuri visā Savienībā ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām, nav mērķis, ko dalībvalstis var pietiekami sekmīgi sasniegt, neriskējot radīt šķēršļus iekšējā tirgū un ostu un jūrniecības operatoru konkurences izkropļojumus. Šo mērķi var labāk sasniegt, Savienības līmenī ieviešot vienādus noteikumus, kas rada ekonomiskus stimulus jūrniecības operatoriem netraucēti turpināt darbību, vienlaikus izpildot atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanas pienākumus. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

Grozījums Nr. 62

Regulas priekšlikums 43.a apsvēruma (jauns)

(43) Atjaunīgo degvielu un aizstājējenergoresursu izmantošana uz kuģiem, kuri visā Savienībā ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām, nav mērķis, ko dalībvalstis var pietiekami sekmīgi sasniegt, neriskējot radīt šķēršļus iekšējā tirgū un ostu un jūrniecības operatoru konkurences izkropļojumus. Šo mērķi var labāk sasniegt, Savienības līmenī ieviešot vienādus noteikumus, kas rada ekonomiskus stimulus jūrniecības operatoriem netraucēti turpināt darbību, vienlaikus izpildot atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanas pienākumus. Tāpēc Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

(43a) Komisijai būtu jānodrošina, ka tiek ieviesti un darīti pieejami rīki sadarbībai un paraugprakses apmaiņai jūras transporta nozarē, kā noteikts labāka regulējuma pamatnostādņēs^{1a}. Ir svarīgi, lai noteikumi, kas ieviesti saskaņā ar “Gatavi mērķrādītājam 55 %” — par zaļo kursu, ES ETS — kā arī Eiropas Atveseļošanas un noturības instrumentu, būtu saskaņoti un saistīti jūrniecības nozares dalībniekus, lai padarītu ES par līderi zaļo kuģu jomā.

^{1a} ***Komisijas darba dokuments par labāka regulējuma pamatnostādņēm,***

Pamatojums

Sadarbības un paraugprakses apmaiņas rīki, piemēram, nozaru ceļveži, varētu palīdzēt nozarei īstenot jaunus noteikumus, kas paredzēti regulā, tādējādi ātrāk samazinot emisijas.

Grozījums Nr. 63

**Regulas priekšlikums
43.b apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(43b) Atzīstot, cik svarīgi ir apmierināt salu un attālo reģionu īpašās vajadzības nolūkā nodrošināt savienotību, būtu jānodrošina elastība jūras pasažieru kabotāžas nozarē, kā noteikts Padomes Regulā (EEK) Nr. 3577/92, lai pielāgotos sistēmai, neapdraudot pašreizējo transporta pakalpojumu līmeni.

Grozījums Nr. 64

**Regulas priekšlikums
43.c apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(43c) Sekmīgai pārejai uz bezemisiju kuģiem un zaļajiem kuģiem nepietiek ar izolējošu pieeju un ir vajadzīga integrētas pieejas īstenošana, lai veicinātu inovatīvus pasākumus zaļākiem kuģiem saskaņā ar citiem Eiropas tiesību aktiem, piemēram, MRV vai ETS regulām. Piemēram, attiecībā uz korpusa konstrukciju, jauniem dzinējiem un ilgtspējīgām alternatīvām degvielām, vēja dzinējspēku un operatīviem pasākumiem, ko var īstenot īstermiņā, lai samazinātu degvielas patēriņu un tādējādi emisijas, piemēram, ātruma samazināšanu vai labāku maršruta plānošanu. Krasā

degvielas cenu pieauguma dēļ ātruma samazināšana (ko dēvē arī par lēnu kuģošanu) tika plaši testēta no 2006. līdz 2012. gadam: ātruma samazināšana par 10 % samazināja patēriņu par aptuveni 19 %^{1a} un attiecīgi samazināja emisijas.

^{1a} “The impact of international shipping on European air quality and climate forcing” (“Starptautiskās kuģniecības ietekme uz Eiropas gaisa kvalitāti un klimatforsējumu”), Eiropas Vides aģentūra, tehniskais ziņojums Nr. 4/2013.

Grozījums Nr. 65

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – a apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(-a) siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju uz vienu pārvadāšanas darbu samazinājumu kā vidējo rādītāju viena un tā paša uzņēmuma ekspluatēto to kuģu flotē, kas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām;

Grozījums Nr. 66

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(a) siltumnīcefekta gāzu (“SEG”) emisijas intensitātes robežvērtību enerģijai, kas patērēta uz kuģa, kurš ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām, **un**

(a) siltumnīcefekta gāzu (“SEG”) emisijas intensitātes robežvērtību enerģijai, kas patērēta uz kuģa, kurš ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām;

Grozījums Nr. 67

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – aa apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(aa) pienākumu izmantot destilātus, ilgtspējīgas atjaunīgās degvielas vai bezemisiju tehnoloģijas enerģijai, ko patērē uz kuģiem, kuri kuģo cauri Arktikai un kuri ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām;

Grozījums Nr. 68

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – ab apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ab) pienākumu kuģim, kurš ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām, izmantot noteiktu daļu nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu;

Grozījums Nr. 69

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(b) pienākumu izmantot krasta elektroapgādi vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, nolūkā palielināt atjaunīgo **un mazoglekļa** degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu visā Savienībā, vienlaikus nodrošinot raitu jūras satiksmes darbību un novēršot iekšējā tirgus izkropļojumus.

(b) pienākumu izmantot krasta elektroapgādi vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, nolūkā palielināt atjaunīgo degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu visā Savienībā, vienlaikus nodrošinot raitu jūras satiksmes darbību un novēršot iekšējā tirgus izkropļojumus.

Grozījums Nr. 70

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

nolūkā palielināt **atjaunīgo** un **mazoglekļa** degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu visā Savienībā, vienlaikus nodrošinot raitu jūras satiksmes darbību un **novēršot** iekšējā tirgus izkropļojumus.

Grozījums

nolūkā palielināt **kuģošanas darbību energoefektivitāti** un **atjaunīgo** degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu **fosilo degvielu vietā jūras transportā** visā Savienībā **saskaņā ar Savienības mērķi vēlākais līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti un Parīzes nolīguma mērķiem**, vienlaikus nodrošinot raitu jūras satiksmes darbību un **nepieļaujot** iekšējā tirgus izkropļojumus.

Grozījums Nr. 71

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Šo regulu piemēro visiem kuģiem, kuru bruto tilpība **pārsniedz 5000** tonnas, neatkarīgi no to karoga, attiecībā uz:

Grozījums

Šo regulu piemēro **kuģu degvielas piegādātājiem un** visiem kuģiem, kuru bruto tilpība **ir 400 tonnas vai lielāka**, neatkarīgi no to karoga, attiecībā uz:

Grozījums Nr. 72

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. daļa – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(c) **pusi no enerģijas**, kas patērēta reisos, kuri iziet no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas vai ienāk tajā, ja iepriekšējā vai nākamā piestāšanas osta ir trešās valsts jurisdikcijā.

Grozījums

(c) **visu enerģiju**, kas patērēta reisos, kuri iziet no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas vai ienāk tajā, ja iepriekšējā vai nākamā piestāšanas osta ir trešās valsts jurisdikcijā.

Grozījums Nr. 73

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. daļa – ca apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ca) visu uz kuģa patērēto enerģiju reisos cauri Arktikai, kuri iziet no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas vai ienāk tajā;

Grozījums Nr. 74

Regulas priekšlikums

2. pants – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

No 4. un 4.a pantā minēto mērķu sasniegšanas ir atbrīvoti to kuģu reisi, kuru bruto tilpība ir no 400 tonnām līdz 5000 tonnām un kuri tiek ekspluatēti dalībvalsts piekrastes ūdeņos, un kuru maksimālais nepārtrauktais ekspluatācijas laiks nepārsniedz 72 stundas.

Grozījums Nr. 75

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(a) “siltumnīcefekta gāzu emisija” ir oglekļa dioksīda (CO₂), metāna (CH₄) un dislāpekļa **oksīdu** (N₂O) izplūde atmosfērā;

(a) “siltumnīcefekta gāzu emisija” ir oglekļa dioksīda (CO₂), metāna (CH₄) un dislāpekļa **oksīda** (N₂O) izplūde atmosfērā **un melnā oglekļa (MO) tiešs radiatīvais forsējums;**

Grozījums Nr. 76

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – ea apakšpunkts (jauns)

(ea) “kuģu degvielas piegādātājs” ir degvielas piegādātājs, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 38. punktā un kas piegādā kuģu degvielu Savienības ostā;

Grozījums Nr. 77

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – g apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(g) “bezemisiju tehnoloģija” ir tehnoloģija, kas atbilst III pielikumā noteiktajām prasībām un neizraisa šādu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju izplūdi atmosfērā no kuģiem: oglekļa dioksīds (CO₂), metāns (CH₄), dislāpekļa oksīdi (N₂O), sēra oksīdi (SO_x), slāpekļa oksīdi (NO_x) un cietās daļiņas;

Grozījums

(g) “bezemisiju tehnoloģija” ir tehnoloģija, kas atbilst III pielikumā noteiktajām prasībām un neizraisa šādu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju izplūdi atmosfērā no kuģiem: oglekļa dioksīds (CO₂), **melnais ogleklis (MO)**, metāns (CH₄), dislāpekļa oksīdi (N₂O), sēra oksīdi (SO_x), slāpekļa oksīdi (NO_x) un cietās daļiņas;

Grozījums Nr. 78

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – i apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(i) “piestāšanas osta” ir **piestāšanas** osta, **kas definēta Regulas (ES) 2015/757 3. panta b) punktā;**

Grozījums

(i) “piestāšanas osta” ir osta, **kurā kuģis piestāj, lai iekrautu vai izkrautu būtisku pārvadājamās kravas daļu vai lai iekāptu vai izkāptu pasažieri; tātnav ietverta ienākšana vienīgi ar mērķi uzpildīt degvielu, papildināt krājumus, mainīt apkalpi, ieiet dokā vai veikt remontu kuģim un/vai tā aprīkojumam, ienākšanu ostā tāpēc, ka kuģim ir vajadzīga palīdzība vai tas ir briesmās, pārkraušanu no kuģa uz kuģi ārpus ostām un ienākšanu ar vienīgo mērķi patverties no nelabvēlīgiem laika**

*apstākļiem vai ja tas nepieciešams
meklēšanas un glābšanas darbību dēļ;*

Grozījums Nr. 79

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – k apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(k) “uzņēmums” ir *uzņēmums, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta d) punktā;*

Grozījums

(k) “uzņēmums” ir *kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks, fraktētājs uz laiku vai berbouta fraktētājs, kurš no kuģa īpašnieka ir pārņēmis atbildību par kuģa komerciālo ekspluatāciju un kurš ir atbildīgs par maksāšanu par kuģa patērēto degvielu;*

Grozījums Nr. 80

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – ka apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ka) “komerciāls kuģa operators” ir *operators, kas par atlīdzību sniedz plānotus vai neplānotus jūras transporta pakalpojumus nolūkā pārvadāt pasažierus vai kravu un kas ir tiesīgs pieņemt lēmumus par kuģa komerciālo darbību, piemēram, kuģa patērētās degvielas kvalitāti un daudzumu;*

Grozījums Nr. 81

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – n apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(n) “uz kuģa patērētā enerģija” ir *enerģijas daudzums, izteikts megadžoulos (MJ), kuru kuģis patērē piedziņai un kuģa*

Grozījums

(n) “uz kuģa patērētā enerģija” ir *enerģijas daudzums, izteikts megadžoulos (MJ), kuru kuģis patērē piedziņai un kuģa*

aprīkojuma darbināšanai jūrā, pie
piestātnes vai enkurvietā;

aprīkojuma darbināšanai jūrā, pie
piestātnes vai enkurvietā, **bez papildu
enerģijas, kas patērēta IA vai IA Super
ledus klases vai līdzvērtīgas ledus klases
kuģa tehnisko parametru dēļ, un papildu
enerģijas, ko patērē IC, IB, IA vai IA
Super ledus klases vai līdzvērtīgas ledus
klases kuģis kuģošanas ledus apstākļos
dēļ;**

Grozījums Nr. 82

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – qa apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**(qa) “ledus klase” ir apzīmējums, ko
kuģim piešķir karoga valsts kompetentās
valsts iestādes vai attiecīgās valsts atzīta
organizācija un kas liecina, ka kuģis ir
paredzēts navigācijai jūras ledus
apstākļos;**

Grozījums Nr. 83

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – r apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(r) “krasta elektroapgāde” ir sistēma
zemsprieguma vai augstsprieguma,
maiņstrāvas vai līdzstrāvas elektroenerģijas
piegādei kuģiem pie piestātnes vai
enkurvietā, tajā skaitā kuģa un krasta
iekārtām, tieši padodot uz kuģa galveno
sadales paneli elektroenerģiju, kas
vajadzīga stāvoša kuģa elektroapgādei,
pakalpojumu nodrošināšanai vai sekundāro
akumulatoru uzlādei;

(r) “krasta elektroapgāde” ir sistēma
zemsprieguma vai augstsprieguma,
maiņstrāvas vai līdzstrāvas elektroenerģijas
piegādei kuģiem pie piestātnes vai
enkurvietā, tajā skaitā kuģa un krasta
iekārtām, **kā arī mobilām iekārtām uz
sauszemes vai ūdens**, tieši padodot uz kuģa
galveno sadales paneli elektroenerģiju, kas
vajadzīga stāvoša kuģa elektroapgādei,
pakalpojumu nodrošināšanai vai sekundāro
akumulatoru uzlādei;

Grozījums Nr. 84

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – sa apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(sa) “administrējošā iestāde” attiecībā uz kuģošanas uzņēmumu ir: (a) ja kuģošanas uzņēmums reģistrēts dalībvalstī — dalībvalsts, kurā kuģošanas uzņēmums ir reģistrēts; (b) ja kuģošanas uzņēmums nav reģistrēts dalībvalstī — dalībvalsts, kuras ostās pēdējos divos monitoringa gados kuģošanas uzņēmuma kuģi saskaņā ar aplēsēm visvairāk piestājuši reisos, kuri ietilpst 2. pantā izklāstītajā darbības jomā; (c) ja kuģošanas uzņēmums nav reģistrēts dalībvalstī un tā kuģi pēdējos divos monitoringa gados nav veikuši nevienu reisu, kas ietilpst 2. pantā izklāstītajā darbības jomā, — administrējošā iestāde ir dalībvalsts, no kuras kuģošanas uzņēmums ir sācis savu pirmo reisu, kas ietilpst 2. pantā izklāstītajā darbības jomā;

Grozījums Nr. 85

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – xa apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(xa) “neatbilstīgs Arktikas reiss” ir kuģa reiss, kas neatbilst 4.d panta prasībām;

Grozījums Nr. 86

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – y apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(y) “visnevēlamākais ražošanas paņēmiens” ir oglekļietilpīgākais paņēmiens, ko izmanto kādas konkrētas

(y) “visnevēlamākais ražošanas paņēmiens” ir siltumnīcefekta gāzu ziņā visintensīvākais paņēmiens, ko izmanto

degvielas ražošanai;

kādas konkrētas degvielas ražošanai;

Grozījums Nr. 87

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – z apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(z) “CO₂ ekvivalents” ir metriskā mērvienība, ko izmanto CO₂, CH₄ un N₂O emisiju aprēķināšanai uz to globālās sasilšanas potenciāla pamata, CH₄ un N₂O daudzumu konvertējot ekvivalentā oglekļa dioksīda daudzumā ar tādu pašu globālās sasilšanas potenciālu;

Grozījums

(z) “CO₂ ekvivalents” ir metriskā mērvienība, ko izmanto CO₂, CH₄, **melnā oglekļa** un N₂O emisiju aprēķināšanai uz to globālās sasilšanas potenciāla pamata, CH₄ un N₂O daudzumu konvertējot ekvivalentā oglekļa dioksīda daudzumā ar tādu pašu globālās sasilšanas potenciālu **20 gadus pēc to emisijas atmosfērā (GWP 20)**;

Grozījums Nr. 88

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – eea apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(**eea**) “**kuģošana ledus apstākļos**” ir ledus klases kuģa kuģošana jūras zonā, ko ietver ledus mala;

Grozījums Nr. 89

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – eeb apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(**eeb**) “**ledus mala**” ir definēta 2014. gada marta PMO Jūras ledus nomenklatūras 4.4. punktā, un tā ir robežlīnija starp atklāto jūru un jebkāda veida jūras ledu (nekustīgu vai peldošu) jebkurā konkrētā brīdī;

Grozījums Nr. 90

Regulas priekšlikums
4. pants – virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

Uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta
gāzu emisijas intensitātes robežvērtība

Grozījums

Uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta
gāzu emisijas intensitātes robežvērtība **un**
pilnvarojums nebioloģiskas izcelsmes
atjaunīgo degvielu izmantošanai

Grozījums Nr. 91

Regulas priekšlikums
4. pants – 2. punkts – 1. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

— -2 % no 2025. gada 1. janvāra,

Grozījums

— [-5 %] no 2025. gada 1. janvāra,

Grozījums Nr. 92

Regulas priekšlikums
4. pants – 2. punkts – 2. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

— -6 % no 2030. gada 1. janvāra,

Grozījums

— [-14 %] no 2030. gada 1. janvāra,

Grozījums Nr. 93

Regulas priekšlikums
4. pants – 2. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

— -13 % no 2035. gada 1. janvāra;

Grozījums

— [-26 %] no 2035. gada 1. janvāra;

Grozījums Nr. 94

Regulas priekšlikums
4. pants – 2. punkts – 4. ievilkums

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	<i>Grozījums</i>
— -26 % no 2040. gada 1. janvāra,	— [-55 %] no 2040. gada 1. janvāra,

Grozījums Nr. 95

Regulas priekšlikums

4. pants – 2. punkts – 5. ievilkums

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	<i>Grozījums</i>
— -59 % no 2045. gada 1. janvāra,	— [-80 %] no 2045. gada 1. janvāra,

Grozījums Nr. 96

Regulas priekšlikums

4. pants – 2. punkts – 6. ievilkums

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	<i>Grozījums</i>
— -75 % no 2050. gada 1. janvāra.	— [-100 %] no 2050. gada 1. janvāra.

Grozījums Nr. 97

Regulas priekšlikums

4. pants – 3. punkts – 1.a daļa (jauna)

<i>Komisijas ierosinātais teksts</i>	<i>Grozījums</i>
	<p><i>Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu I pielikumu nolūkā iekļaut vai atjaunināt atsaucē standartus, kas paredzēti aizstājējenergoresursu devuma precīzai mērīšanai un uzskaitēi, ņemot vērā zinātnisko un tehnisko progresu.</i></p>

Grozījums Nr. 98

Regulas priekšlikums

4. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu II pielikumu nolūkā iekļaut ar jauniem energoresursiem saistītus emisijas faktoros “no urbuma līdz ķīļūdenim” vai pielāgot esošos emisijas faktoros, lai nodrošinātu atbilstību turpmākiem starptautiskiem standartiem vai Savienības tiesību aktiem enerģētikas jomā.

Grozījums

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu II pielikumu nolūkā **nodrošināt, ka emisijas faktori pēc iespējas reprezentatīvāk atspoguļo faktiskās emisijas saskaņā ar labākajām pieejamajām zinātniskajām un tehniskajām zināšanām**, iekļaut ar **melno oglekli vai** jauniem energoresursiem saistītus emisijas faktoros “no urbuma līdz ķīļūdenim” vai pielāgot esošos emisijas faktoros, lai nodrošinātu atbilstību turpmākiem starptautiskiem standartiem vai Savienības tiesību aktiem enerģētikas, **klimata un vides** jomā.

Grozījums Nr. 99

Regulas priekšlikums

4. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Komisija līdz 2025. gada 1. janvārim pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu II pielikumu nolūkā diferencēt kategorijā “Fosilās degvielas” iekļauto degvielu emisijas faktoros “no urbuma līdz ķīļūdenim” atkarībā no to izcelsmes, norādot un iekļaujot vismaz augšposma un transportēšanas emisijas un LNG gadījumā — arī šķidrīnāšanas, glabāšanas un kuģa kravas iekraušanas emisijas.

Grozījums Nr. 100

Regulas priekšlikums

4.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a pants

***Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo
degvielu minimālā kvota kuģiem***

1. *Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu vai tieša atjaunīgās enerģijas patēriņa gada procentuālā daļa no visas uz kuģa patērētās enerģijas ziņošanas laikposmā ir vismaz šāda:*

- 6 % no 2030. gada 1. janvāra,***
- 12 % no 2035. gada 1. janvāra;***
- 24 % no 2040. gada 1. janvāra,***
- 48 % no 2045. gada 1. janvāra,***
- 70 % no 2050. gada 1. janvāra.***

Grozījums Nr. 101

**Regulas priekšlikums
4.b pants (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.b pants

***Jūras transporta degvielas piegādātāju
ziņošanas pienākumi***

Līdz katra pārskata gada 31. martam jūras transporta degvielas piegādātāji 16. pantā minētajā atbilstības datubāzē par ziņošanas laikposmu ziņo šādu informāciju:

(a) atjaunīgo un mazoglekļa degvielu apjoms dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās par katru enerģijas veidu;

(b) katra dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās piegādātās atjaunīgās un mazoglekļa degvielas veida dzīves cikla emisijas, ievadmateriāla izcelsme un pārveides process.

Grozījums Nr. 102

**Regulas priekšlikums
4.c pants (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.c pants

***Savienības ostās pieejamo nebioloģiskas
izcelsmes atjaunīgo degvielu minimālā
daļa***

***1. Lai nodrošinātu kuģiem vajadzīgās
degvielas, kuģu degvielas piegādātāji
nodrošina, ka kopējais kuģu degvielas
daudzums, kas gada laikā ir pārdots
kuģiem Savienības ostās, atbilst vērtībām
un piemērošanas termiņiem, kas noteikti
4.a pantā.***

Grozījums Nr. 103

**Regulas priekšlikums
4.d pants (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.d pants

***Darbības efektivitāte un
energoefektivitāte: siltumnīcefekta gāzu
emisiju intensitāte uz vienu pārvadāšanas
darbu***

***1. Uzņēmumi līdz 2030. gadam
lineāri samazina gadā radītās SEG
emisijas uz vienu pārvadāšanas darbu par
vidēji vismaz 40 % visiem to atbildībā
esošajiem kuģiem salīdzinājumā ar tādu
kuģu vidējiem darbības rādītājiem, kuri
ietilpst tāda paša lieluma un tipa kuģu
kategorijā, kā paziņots saskaņā ar šo
regulu vai attiecīgā gadījumā saskaņā ar
Regulu (ES) 2015/757.***

***2. Ja konkrētā ziņošanas laikposmā
uzņēmums nepanāk šā panta 1. punktā
minēto samazinājumu gadā, uzņēmuma
administrējošā iestāde uzliek iedarbīgu,
samērīgu un atturošu soda naudu. Soda***

naudas par emisiju pārsniegumu samaksāšana neatbrīvo uzņēmumu no pienākuma saskaņā ar šā panta 1. punktu. Uzņēmumiem, kas nav panākuši atbilstību šajā pantā noteiktajām emisiju robežvērtībām, piemēro 23. panta 3. punkta noteikumus.

3. Komisija līdz ... [6 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai papildinātu šo regulu:

(i) nosakot vidējos darbības rādītājus katrai kuģu klasei, kas minēti 1. punktā;

(ii) nosakot bāzlniju un gada lineārā samazinājuma koeficientu, kas jāpiemēro katrai kuģu klasei, izmantojot datus no THETIS-MRV, tostarp obligāto parametru “vestā krava”, un SJO DCS (kad tas ir iespējams), vienlaikus pilnībā atzīstot emisiju samazinājumus, kurus jau panākuši uzņēmumi, kas ir “dekarbonizācijas celmlauži”, lai sasniegtu 1. punktā minēto mērķrādītāju;

(iii) precizējot noteikumus un līdzekļus 2. punktā minētās soda naudas par emisiju pārsniegšanu aprēķināšanai un iekasēšanai; (iv) precizējot jebkādus citus noteikumus un metodes, kas vajadzīgas, lai monitorētu visu šīs regulas darbības jomā esošo kuģu atbilstību šim pantam un panāktu un verificētu šādu atbilstību.

Grozījums Nr. 104

Regulas priekšlikums

5. pants – 2. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ba) beramkravu jūras kuģiem;

Grozījums Nr. 105

Regulas priekšlikums
5. pants – 2. punkts – bb apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(bb) naftas tankkuģiem;

Grozījums Nr. 106

Regulas priekšlikums
5. pants – 2. punkts – bc apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(bc) līdz [2035. gada 1. janvārim] — visiem pārējiem kuģiem, kā noteikts 2. pantā;

Grozījums Nr. 107

Regulas priekšlikums
5. pants – 3. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(e) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo krasta iekārta ostā nav saderīga ar borta–krasta elektroiekārtām uz kuģa;

svītrots

Grozījums Nr. 108

Regulas priekšlikums
5. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Kuģu operatori pirms piestāšanas informē ostas, kurās tie piestāj, par saviem nodomiem pieslēgties krasta elektroapgādei, par enerģijas apjomu, kāds tiem būs vajadzīgs konkrētās piestāšanas laikā, un par elektroiekārtām uz kuģa.

Grozījums Nr. 109

Regulas priekšlikums

5. pants – 3.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.b Līdz 2025. gada 1. janvārim Komisija pieņem īstenošanas aktu, kas nosaka saturu, formātu un termiņus, kādos kuģu operatoriem jāsniedz 3.a punktā prasītā informācija piestāšanas ostas iestādēm.

Grozījums Nr. 110

Regulas priekšlikums

5. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību, piemērojamo bezemisiju tehnoloģiju **un to izmantošanas kritēriju** sarakstā iekļaut atsauces uz jaunām tehnoloģijām, ja šīs jaunās tehnoloģijas ir atzītas par līdzvērtīgām minētajā pielikumā uzskaitītajām tehnoloģijām.

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību, piemērojamo bezemisiju tehnoloģiju sarakstā iekļaut atsauces uz jaunām tehnoloģijām **vai manīt to izmantošanas kritērijus**, ja šīs jaunās tehnoloģijas **vai izmantošanas kritēriji** ir atzītas par līdzvērtīgām minētajā pielikumā uzskaitītajām tehnoloģijām **vai labākām nekā tās**.

Grozījums Nr. 111

Regulas priekšlikums

5. pants – 5.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5.a Piestāšanas osta nodrošina kuģiem pietiekamu krasta elektropadevi un to, ka krasta iekārta ļauj izmantot visbiežāk izmantotās kuģa elektroiekārtas, saskaņā ar [AFIR COM/2021/559 final] noteiktajām prasībām.

Grozījums Nr. 112

Regulas priekšlikums

5. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

6. No 2035. gada 1. janvāra 3. punkta d) *un e)* apakšpunktā ***norādītos izņēmumus*** vienam kuģim vienā pārskata gadā drīkst piemērot kopumā ne vairāk kā piecas reizes. Attiecībā uz atbilstību šim noteikumam piestāšanu ostā neņem vērā, ja uzņēmums pierāda, ka tam pamatotu iemeslu dēļ nebija zināms, ka kuģis nevarēs pieslēgties 3. punkta d) *un e)* apakšpunktā minēto iemeslu dēļ.

Grozījums

6. No 2035 gada 1. janvāra 3. punkta d) apakšpunktā ***norādīto izņēmumu*** vienam kuģim vienā pārskata gadā drīkst piemērot kopumā ne vairāk kā piecas reizes. Attiecībā uz atbilstību šim noteikumam piestāšanu ostā neņem vērā, ja uzņēmums pierāda, ka tam pamatotu iemeslu dēļ nebija zināms, ka kuģis nevarēs pieslēgties 3. punkta d) apakšpunktā minēto iemeslu dēļ.

Grozījums Nr. 113

Regulas priekšlikums

5.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5.a pants

Papildu prasība attiecībā uz enerģiju, ko patērē reisos cauri Arktikai

1. ***Kuģis, kas kuģo cauri Arktikai, savām enerģijas vajadzībām izmanto destilātus vai ilgtspējīgas atjaunīgās degvielas, ja vien to pilnībā nedarbina bezemisiju tehnoloģijas, kā noteikts III pielikumā.***

2. ***Šā panta 1. punkts neskar vārienīgākas prasības attiecībā, kuras var izrietēt no 4., 4.a un 5. panta piemērošanas.***

3. ***Komisija līdz ... [6 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai papildinātu šo regulu, precizējot noteikumus un metodes, kas vajadzīgas, lai monitorētu, panāktu un verificētu***

atbilstību šim pantam.

Grozījums Nr. 114

Regulas priekšlikums 5.b pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5.b pants

Atvērta kontūra izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas

- 1. No 2027. gada 1. janvāra reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, ir aizliegta atkritumu novadīšana no atvērta kontūra izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām (skruberiem) atklātos ūdeņos.***
- 2. Līdz 2024. gada 1. janvārim Komisija pieņem deleģēto aktu, kas nosaka detalizētas prasības šā pienākuma ievērošanai.***

Grozījums Nr. 115

Regulas priekšlikums 6. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3. Monitorings un ziņošana ir konsekventi un laika gaitā salīdzināmi. Minētajā nolūkā uzņēmumi izmanto vienas un tās pašas monitoringa metodikas un datu kopas, ņemot vērā verificētāja novērtētas izmaiņas. Uzņēmumi nodrošina ***pamatotu pārliecību par*** monitorēto un paziņoto datu integritāti.

3. Monitorings un ziņošana ir konsekventi un laika gaitā salīdzināmi. Minētajā nolūkā uzņēmumi izmanto vienas un tās pašas monitoringa metodikas un datu kopas, ņemot vērā verificētāja novērtētas izmaiņas. Uzņēmumi nodrošina monitorēto un paziņoto datu integritāti.

Grozījums Nr. 116

Regulas priekšlikums 6. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5. Veicot šīs regulas 7.–9. **pantā** un 14. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas darbības, attiecīgā gadījumā izmanto informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā.

5. Veicot šīs regulas 7., 8. un 14. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas darbības, attiecīgā gadījumā izmanto informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā.

Grozījums Nr. 117

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(d) apraksts, kurā norādīts, ka uz kuģa ir uzstādīts un sertificēts aprīkojums, kas ļauj pieslēgties krasta elektroapgādei ar noteiktu spriegumu un frekvenci, tostarp ierīce, kura aprakstīta IEC/IEEE 80005-1 (augstspriegums) un IEC/IEEE 80005-3 (zemspriegums), vai uz kuģa ir pieejami aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija, kas norādīta III pielikumā;

Grozījums

(d) apraksts, kurā norādīts, ka uz kuģa ir uzstādīts un sertificēts aprīkojums, kas ļauj pieslēgties krasta elektroapgādei ar noteiktu spriegumu un frekvenci, tostarp ierīce, kura aprakstīta IEC/IEEE 80005-1 (augstspriegums) un IEC/IEEE 80005-3 (zemspriegums), vai uz kuģa ir pieejami aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija, kas norādīta III pielikumā, ***kopā ar aprakstu par to galvenajām tehniskajām specifikācijām, tostarp attiecīgā gadījumā to jaudu, kura izteikta megadžoulos (MJ)***;

Grozījums Nr. 118

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(e) apraksts par energoresursu(-iem), ko kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā paredzēts izmantot uz kuģa, lai izpildītu 4. un 5. pantā noteiktās prasības;

Grozījums

(e) apraksts par energoresursu(-iem), ko kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā paredzēts izmantot uz kuģa, lai izpildītu 4., ***5. pantā noteiktās prasības, tostarp par energoresursiem, ar kuriem paredzēts darbināt bezemisiju tehnoloģiju, kas norādīta III pielikumā, piemēram, galveno plānoto energoresursu elektroenerģijas uzkrāšanas uz kuģa uzlādei un degvielas elementu darbināšanai***, un 5.a pantā noteiktās

prasības;

Grozījums Nr. 119

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – k apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(k) *tās metodes apraksts*, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu datu nepietiekamību;

Grozījums

(k) *apraksts par pasākumiem, kuri veikti, lai novērstu datu nepietiekamību un krāpšanu, un par metodi*, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu *neizbēgamu* datu nepietiekamību, *kā arī datu kļūdu noteikšanas metodēm*;

Grozījums Nr. 120

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – la apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(la) *informācija par kuģa ledus klasi, ja ar kuģa ledus klasi saistītā papildu enerģija nav jāiekļauj uz kuģa patērētās enerģijas apjomā*;

Grozījums Nr. 121

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – lb apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(lb) *to darbinieku saraksts, kuri ir tiesīgi ievadīt datus monitoringa plānā, un viņu apmācības dokumentācija*.

Grozījums Nr. 122

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – lc apakšpunkts (jauns)

(lc) tās procedūras apraksts, kuru izmanto, lai monitorētu nobraukto attālumu visā reisā un kuģojot ledus apstākļos, datumu un laiku, kad tiek kuģots ledus apstākļos, degvielas patēriņu un aizstājējenergoresursu vai bezemisijas tehnoloģijas, kas norādītas III pielikumā, nodrošināto enerģiju, kuģojot ledus apstākļos, ja ar kuģošanu ledus apstākļos saistītā papildu enerģija nav jāiekļauj uz kuģa patērētās enerģijas apjomā;

Grozījums Nr. 123

Regulas priekšlikums

7. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidnes. Komisija *ar īstenošanas aktiem nosaka minētās veidnes, kā arī tehniskos noteikumus to vienādei piemērošanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.*

Grozījums

4. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidnes. Komisija *pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, papildinot šo regulu ar standartizētiem monitoringa plāniem, kas balstās uz veidnēm, kā arī paredzot tehniskos noteikumus to vienādei piemērošanai un izmantošanai.*

Grozījums Nr. 124

Regulas priekšlikums

8. pants – 2. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

2. Uzņēmumi veic monitoringa plāna izmaiņas jebkurā no šādām situācijām:

Grozījums

2. Uzņēmumi *bez liekas kavēšanās* veic monitoringa plāna izmaiņas jebkurā no šādām situācijām:

Grozījums Nr. 125

Regulas priekšlikums

8. pants – 2. punkts – ea apakšpunkts (jauns)

(ea) ja atklājas, ka datu nepietiekamības novēršanas un datu kļūdu noteikšanas metodes ir nepiemērotas datu uzticamības un pārredzamības nodrošināšanai.

Grozījums Nr. 126

Regulas priekšlikums

8. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Verificētājs novērtē šā panta 2. punkta b), c) un *d*) apakšpunktā minētās monitoringa plāna izmaiņas. Pēc novērtēšanas verificētājs paziņo attiecīgajam uzņēmumam, vai minētās izmaiņas atbilst 6. panta prasībām.

Grozījums

4. Verificētājs novērtē šā panta 2. punkta b), c), *d*) un *ea*) apakšpunktā minētās monitoringa plāna izmaiņas. Pēc novērtēšanas verificētājs paziņo attiecīgajam uzņēmumam, vai minētās izmaiņas atbilst 6. panta prasībām.

Grozījums Nr. 127

Regulas priekšlikums

8.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

8.a pants

FuelEU Maritime bunkurēšanas sertifikāts

1. Jūras degvielas piegādātāji kuģa kapteinim izsniedz FuelEU Maritime bunkurēšanas sertifikātu, kas būtu jāpievieno degvielas piegādes pavaddokumentam. Degvielas piegādātājs ir atbildīgs par šīs informācijas precizitāti.

2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus saskaņā ar 26. pantu, lai izstrādātu šā panta 1. punktā minētā FuelEU Maritime bunkurēšanas sertifikāta veidni.

Grozījums Nr. 128

Regulas priekšlikums

9. pants – virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

Biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo šķidro un gāzveida transporta degvielu un **reciklēta oglekļa** degvielu sertifikācija

Grozījums

Biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo šķidro un gāzveida transporta degvielu un **citu** degvielu sertifikācija

Grozījums Nr. 129

Regulas priekšlikums

9. pants – 1. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

1. Ja šīs regulas 4. **panta 1. punktā** minētajā nolūkā jāņem vērā biodegvielas, biogāze, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas un **reciklēta oglekļa** degvielas, kas definētas Direktīvā (ES) 2018/2001, piemēro šādus noteikumus:

Grozījums

1. Ja šīs regulas 4. **pantā** minētajā nolūkā jāņem vērā biodegvielas, biogāze, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas un **citas** degvielas, kas definētas Direktīvā (ES) 2018/2001, piemēro šādus noteikumus:

Grozījums Nr. 130

Regulas priekšlikums

9. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(b) siltumnīcefekta gāzu emisijas faktorus nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām un **reciklēta oglekļa** degvielām, kas atbilst **Direktīvas** (ES) 2018/2001 **27. panta 3. punktā** noteiktajām siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma robežvērtībām, nosaka saskaņā ar minētajā direktīvā izklāstīto metodiku;

Grozījums

(b) siltumnīcefekta gāzu emisijas faktorus nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām un **citām** degvielām, kas atbilst **Direktīvā** (ES) 2018/2001 noteiktajām siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma robežvērtībām **un jebkādiem citiem attiecīgiem deleģētajiem aktiem par papildināmību un SEG metodiku**, nosaka saskaņā ar minētajā direktīvā izklāstīto metodiku;

Grozījums Nr. 131

Regulas priekšlikums

9. pants – 1. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(c) uzskata, ka biodegvielām un biogāzei, kas neatbilst a) apakšpunkta noteikumiem vai kas ražota no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam šāda veida degvielai;

Grozījums

(c) uzskata, ka biodegvielām un biogāzei, kas neatbilst a) apakšpunkta noteikumiem vai kas ražota no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, **ieskaitot starpkultūras, kā arī palmu taukskābju destilātus**, ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam šāda veida degvielai;

Grozījums Nr. 132

Regulas priekšlikums

9. pants – 1. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(d) uzskata, ka nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām un **reciklēta oglekļa** degvielām, kas neatbilst **b) apakšpunkta noteikumiem**, ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam šāda veida degvielām.

Grozījums

(d) uzskata, ka nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām, **kas neatbilst b) apakšpunkta noteikumiem**, un **jebkādām citām** degvielām, kas neatbilst **Direktīvā (ES) 2018/2001 noteiktajiem ilgtspējas un siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījumu kritērijiem**, ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam šāda veida degvielām.

Grozījums Nr. 133

Regulas priekšlikums

9. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Uzņēmumi sniedz precīzus un uzticamus datus par SEG emisijas intensitāti un ilgtspējas raksturlielumiem, kas piemīt biodegvielām, biogāzei, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām

Grozījums

2. Uzņēmumi sniedz precīzus, **pilnīgus** un uzticamus datus par SEG emisijas intensitāti un ilgtspējas raksturlielumiem, kas piemīt biodegvielām, biogāzei, nebioloģiskas izcelsmes

degvielām un **reciklēta oglekļa** degvielām un kas pārbaudīti, izmantojot shēmu, kuru Komisija atzinusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu.

atjaunīgajām degvielām un **citām** degvielām un kas pārbaudīti, izmantojot shēmu, kuru Komisija atzinusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu.

Grozījums Nr. 134

Regulas priekšlikums

9. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no **standartvērtībām**, kas noteiktas emisijas faktoriem “no urbuma līdz ķīļūdenim”, ja faktiskās vērtības ir sertificētas, izmantojot **laboratorisku testēšanu vai tiešus emisiju mērījumus**. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu, paredzot noteikumus par **laboratoriskas testēšanas un** tiešu emisiju mērījumu veikšanu.

Grozījums

3. Uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no **noklusējuma vērtībām**, kas noteiktas emisijas faktoriem “no urbuma līdz ķīļūdenim”, ja faktiskās vērtības ir sertificētas, izmantojot **tiešus emisiju mērījumus, saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu**. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu, paredzot noteikumus par tiešu emisiju mērījumu veikšanu. **RFNBO faktiskās vērtības būtu jāizstrādā saskaņā ar Direktīvas (ES) 2008/2001 V pielikumu un gaidāmajiem deleģētajiem aktiem par papildināmību un SEG metodiku attiecībā uz RFNBO.**

Grozījums Nr. 135

Regulas priekšlikums

10. pants - 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Verificētājs novērtē monitoringa plāna atbilstību 6.–9. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētājs novērtējumā konstatē neatbilstību minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums attiecīgi pārskata savu monitoringa plānu un pirms ziņošanas laikposma sākuma iesniedz pārskatīto plānu verificētājam galīgā novērtējuma veikšanai. Attiecīgais uzņēmums ar verificētāju vienojas par minētajai

Grozījums

1. Verificētājs novērtē monitoringa plāna atbilstību 6.–9. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētājs novērtējumā konstatē neatbilstību minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums attiecīgi **bez liekas kavēšanās** pārskata savu monitoringa plānu un pirms ziņošanas laikposma sākuma iesniedz pārskatīto plānu verificētājam galīgā novērtējuma veikšanai. Attiecīgais uzņēmums ar

pārskatīšanai vajadzīgo termiņu. Minētais termiņš nekādā gadījumā nevar būt vēlāk par ziņošanas laikposma *sākumu*.

verificētāju vienojas par minētajai pārskatīšanai vajadzīgo termiņu. Minētais termiņš nekādā gadījumā nevar būt vēlāk par *vienu mēnesi pirms* ziņošanas laikposma *sākuma*.

Grozījums Nr. 136

Regulas priekšlikums 10. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Ja verificācijas novērtējumā tiek konstatēti nepareizi apgalvojumi vai neatbilstības šai regulai, verificētājs par to savlaicīgi informē attiecīgo uzņēmumu. Pēc tam minētais uzņēmums groza nepareizos apgalvojumus vai labo neatbilstības, lai verificācijas procesu varētu pabeigt laikus.

Grozījums

3. Ja verificācijas novērtējumā tiek konstatēti nepareizi apgalvojumi vai neatbilstības šai regulai, verificētājs par to savlaicīgi informē attiecīgo uzņēmumu. Pēc tam minētais uzņēmums *bez liekas kavēšanās* groza nepareizos apgalvojumus vai labo neatbilstības, lai verificācijas procesu varētu pabeigt laikus.

Grozījums Nr. 137

Regulas priekšlikums 11. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(d) krasta elektroapgādes izmantošanu vai saskaņā ar 5. panta 5. punktu sertificētu izņēmumu pastāvēšanu.

Grozījums

(d) krasta elektroapgādes izmantošanu vai saskaņā ar 5. panta 5. punktu sertificētu *un 5. panta 3. punktā uzskaitīto* izņēmumu pastāvēšanu.

Grozījums Nr. 138

Regulas priekšlikums 11. pants – 2. punkts – da apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(da) paziņotos energoresursus, ko izmanto, lai nodrošinātu atbilstību 5.a panta noteikumiem;

Grozījums Nr. 139

Regulas priekšlikums

11. pants – 2. punkts – db apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(db) attiecīgie kuģa reģistri ir pilnīgi, pārredzami un saskanīgi.

Grozījums Nr. 140

Regulas priekšlikums

12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1. Verificētājs identificē iespējamus riskus, kas saistīti ar monitoringa un ziņošanas procesu, šādā nolūkā uz kuģiem patērētās enerģijas paziņoto daudzumu, veidu un emisijas faktoru salīdzinot ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda. Ja tiek konstatētas **būtiskas** novirzes, verificētājs veic sīkāku analīzi.

1. Verificētājs identificē iespējamus riskus, kas saistīti ar monitoringa un ziņošanas procesu, šādā nolūkā uz kuģiem patērētās enerģijas paziņoto daudzumu, veidu un emisijas faktoru salīdzinot ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda. Ja tiek konstatētas novirzes, verificētājs veic sīkāku analīzi.

Grozījums Nr. 141

Regulas priekšlikums

12. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Verificētājs katram tā pārraudzībā esošam kuģim sagatavo individuālu kvalitātes pārvaldības pasākumu programmu, kas jāīsteno, lai nepieļautu datu nepietiekamību un kļūdas.

Grozījums Nr. 142

Regulas priekšlikums

13. pants - 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Verificētājus šīs regulas darbības jomā esošo darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008.

Grozījums

1. Verificētājus šīs regulas darbības jomā esošo darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008. **Valsts akreditācijas struktūra bez liekas kavēšanās paziņo Komisijai akreditēto verificētāju sarakstu kopā ar informāciju, kas ļauj tos identificēt, un reģistrē tos datubāzē.**

Grozījums Nr. 143

**Regulas priekšlikums
13. pants – 3. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu, nosakot papildu metodes un kritērijus verificētāju akreditācijai. Minētajos deleģētajos aktos norādīto metožu pamatā ir 10. un 11. pantā paredzētie verificācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

Grozījums

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu, nosakot papildu metodes un kritērijus verificētāju akreditācijai, **un nodrošinātu verificētāju neatkarību un objektivitāti.** Minētajos deleģētajos aktos norādīto metožu pamatā ir 10. un 11. pantā paredzētie verificācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

Grozījums Nr. 144

**Regulas priekšlikums
14. pants – 1. punkts – b apakšpunkts**

Komisijas ierosinātais teksts

(b) par katru kuģi, uz kuru attiecas 5. panta 1. punktā noteiktā prasība — pieslēgšanās krasta elektroapgādei un tās izmantošana vai norāde, ka pastāv kāds no 5. panta 3. punktā norādītajiem izņēmumiem;

Grozījums

(b) par katru kuģi, uz kuru attiecas 5. panta 1. punktā noteiktā prasība — pieslēgšanās krasta elektroapgādei un tās izmantošana vai norāde, ka pastāv kāds no 5. panta 3. punktā norādītajiem izņēmumiem, **kā sertificēts saskaņā ar 5. panta 5. punktu;**

Grozījums Nr. 145

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(c) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā degvielas veida daudzums;

Grozījums

(c) katra pie piestātnes vai enkurvietā, **ostā** un jūrā patērētā degvielas veida daudzums;

Grozījums Nr. 146

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(e) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida daudzums.

Grozījums

(e) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida daudzums, **ietverot daudzumu katram energoresursam, kas izmantots bezemisiju tehnoloģiju darbināšanai, piemēram, vējam, saules enerģijai, akumulatoros uzkrātās elektroenerģijas avotam, to degvielu veidu, ar kurām darbina degvielas elementus.**

Grozījums Nr. 147

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – ea apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ea) attiecīgā gadījumā — datums, laiks un ģeogrāfiskā atrašanās vieta, kad un kur iebraukts Arktikā vai izbraukts no tās, un katra degvielas, kas patērēta pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā, veida daudzums;

Grozījums Nr. 148

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – eb apakšpunkts (jauns)

(eb) kuģa ledus klase, ja ar kuģa ledus klasi saistītā papildu enerģija nav jāiekļauj uz kuģa patērētās enerģijas apjomā;

Grozījums Nr. 149

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – ec apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ec) datums un laiks, kad kuģots ledus apstākļos, katra degvielas, kas patērēta, kuģojot ledus apstākļos, veida daudzums, katra aizstājējenergoresursu, kas patērēts, kuģojot ledus apstākļos, veida daudzums, ledus apstākļos nobrauktais attālums, reisa laikā nobrauktais attālums, katra jūrā patērētā degvielas veida daudzums un katra jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida daudzums, ja ar kuģošanu ledus apstākļos saistītā papildu enerģija nav jāiekļauj uz kuģa patērētās enerģijas apjomā;

Grozījums Nr. 150

Regulas priekšlikums

14. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2. Uzņēmumi katru gadu reģistrē 1. punktā norādīto informāciju un datus **pārredzamā veidā, kas ļauj** verificētājam verificēt atbilstību šai regulai.

2. Uzņēmumi katru gadu **laikus un pārredzamā veidā 16. pantā minētajā atbilstības datubāzē pārredzami** reģistrē 1. punktā norādīto informāciju un datus, **kā arī apkopo tos, lai ļautu** verificētājam verificēt atbilstību šai regulai.

Grozījums Nr. 151

Regulas priekšlikums

15. pants – 2. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(aa) attiecīgā gadījumā — aprēķina RFNBO īpatsvaru gada vidējā uz attiecīgā kuģa patērētajā enerģijā;

Grozījums Nr. 152

Regulas priekšlikums

15. pants – 2. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ca) attiecīgā gadījumā — novērtē atbilstību 5.a pantā (jauns) noteiktajām prasībām;

Grozījums Nr. 153

Regulas priekšlikums

15. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(d) aprēķina 20. panta 1. un 2. punktā minēto soda naudu apmēru. svītrots

Pamatojums

Pārcelts, lai to noteiktu par kompetento iestāžu uzdevumu.

Grozījums Nr. 154

Regulas priekšlikums

15. pants – 2. punkts – da apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(da) ik gadu atsevišķi apkopo informāciju, kas iegūta monitoringā un kas reģistrēta saskaņā ar 14. panta 1. punkta c), d), e) un ea) apakšpunktu par katru kuģi, un to nosūta uzņēmumiem, lai tie varētu šo informāciju iesniegt datubāzē saskaņā ar

16. panta 3. punktu;

Grozījums Nr. 155

Regulas priekšlikums

15. pants – 2. punkts – db apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(db) apkopo iepriekš minēto informāciju un iesniedz to dalībvalsts kompetentajai iestādei;

Grozījums Nr. 156

Regulas priekšlikums

15. pants – 2. punkts – dc apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(dc) novērtē monitoringa plāna kvalitāti un saskaņotību, datu ievadi un kvalitātes vadības sistēmas ievērošanu;

Grozījums Nr. 157

Regulas priekšlikums

15. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Izmantojot verificētāja sniegto informāciju, dalībvalsts kompetentā iestāde aprēķina 20. panta 1. un 2. punktā minēto soda naudu apmēru.

Grozījums Nr. 158

Regulas priekšlikums

16. pants – virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Atbilstības datubāze un *ziņošana*

Atbilstības datubāze, *ziņošana* un

Grozījums Nr. 159

Regulas priekšlikums

16. pants - 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Lai uzraudzītu atbilstību 4. un 5. pantam, Komisija izstrādā elektronisku atbilstības datubāzi, nodrošina tās funkcionēšanu un atjauninājumus. Atbilstības datubāzi izmanto, lai reģistrētu kuģu atbilstības bilances **un** 17. un 18. pantā noteikto elastīguma mehānismu izmantošanu. **Tā** ir pieejama uzņēmumiem, verificētājiem, kompetentajām iestādēm un **Komisijai**.

Grozījums

1. Lai uzraudzītu atbilstību 4., **4.a, 4.c, 5. un 5.a** pantam **un glabātu un publicētu informāciju, ko uzņēmumi iesniedz saskaņā ar šā panta 3. punktu**, Komisija izstrādā **centrāli pārvaldītu** elektronisku atbilstības datubāzi, **kas jāintegrē saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757 izveidotajā THETIS-MRV sistēmā**, nodrošina tās funkcionēšanu un atjauninājumus. Atbilstības datubāzi izmanto, lai reģistrētu kuģu atbilstības bilances, **5. panta 3. punktā noteikto izņēmumu izmantošanu**, 17. un 18. pantā noteikto elastīguma mehānismu izmantošanu, **saskaņā ar 20. pantu piemērotās soda naudas, saskaņā ar 23. pantu ziņotās sankcijas, 25. pantā minēto kompetento iestāžu sarakstu un saskaņā ar šā panta 3. punktu iesniegto informāciju. Datubāze ir pārredzami un lietotājdraudzīgi** pieejama uzņēmumiem, verificētājiem, kompetentajām iestādēm, **Komisijai un sabiedrībai. Datubāzē iekļauto informāciju dara pieejamu atvērto datu formātā bez anonimizācijas vai apkopošanas.**

Grozījums Nr. 160

Regulas priekšlikums

16. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Komisija ar īstenošanas aktiem paredz noteikumus par **piekļuves tiesībām** un atbilstības datubāzes funkcionālās un

Grozījums

2. Komisija ar īstenošanas aktiem paredz noteikumus par **piekļūstamību** un atbilstības datubāzes funkcionālās un

tehniskās specifikācijas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

tehniskās specifikācijas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

Grozījums Nr. 161

Regulas priekšlikums 16. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Katru gadu līdz 30. aprīlim uzņēmums par katru no saviem kuģiem reģistrē atbilstības datubāzē 15. panta 2. punktā minēto informāciju, kuru konstatējis verificētājs, kopā ar informāciju, kas ļauj identificēt kuģi, uzņēmumu, kā arī novērtējumu veikusā verificētāja identitāti.

Grozījums

3. Katru gadu līdz 30. aprīlim uzņēmums par katru no saviem kuģiem reģistrē atbilstības datubāzē 15. panta 2. punktā minēto informāciju, kuru konstatējis **un aprēķinājis** verificētājs, **informāciju par 17. un 18. pantā noteikto elastīguma mehānismu izmantošanu, saskaņā ar 5. panta 3. punktu piemērotos gada izņēmumus, ja tādi ir**, kopā ar informāciju, kas ļauj identificēt kuģi, uzņēmumu, kā arī novērtējumu veikusā verificētāja identitāti.

Grozījums Nr. 162

Regulas priekšlikums 17. pants - 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Ja kuģim ziņošanas laikposmā ir atbilstības pārpalikums, uzņēmums var to uzkrāt, lai nākamajā ziņošanas laikposmā ieskaitītu tā paša kuģa atbilstības bilancē. Uzņēmums atbilstības pārpalikuma uzkrāšanu nākamajam ziņošanas laikposmam reģistrē atbilstības datubāzē ar nosacījumu, ka to apstiprinājis verificētājs. Pēc “FuelEU” atbilstības sertifikāta izdošanas uzņēmums vairs nedrīkst uzkrāt atbilstības pārpalikumu.

Grozījums

1. Ja kuģim ziņošanas laikposmā ir atbilstības pārpalikums, uzņēmums var to uzkrāt, lai nākamajā ziņošanas laikposmā ieskaitītu tā paša kuģa atbilstības bilancē. Uzņēmums atbilstības pārpalikuma uzkrāšanu nākamajam ziņošanas laikposmam reģistrē atbilstības datubāzē ar nosacījumu, ka to apstiprinājis verificētājs. Pēc “FuelEU” atbilstības sertifikāta izdošanas uzņēmums vairs nedrīkst uzkrāt atbilstības pārpalikumu. **Ziņošanas laikposmā neizmantotais atbilstības pārpalikums ir derīgs trīs gadus.**

Grozījums Nr. 163

Regulas priekšlikums 17. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a Uzņēmumiem ir atļauts rezervēt atbilstības pārpalikumu no kuģiem, kurus pilnībā darbina ar atjaunīgo enerģiju, piemēram, vēja vai saules enerģiju, ja vien šos kuģus neizmanto tikai atpūtai.

Grozījums Nr. 164

Regulas priekšlikums 17. pants – 2. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ba) kuģis, kas ir savā pēdējā ekspluatācijas gadā;

Grozījums Nr. 165

Regulas priekšlikums 18. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1. Divu vai vairāku kuģu atbilstības bilances, ko verificējis viens un tas pats verificētājs, var sakopot, lai izpildītu 4. panta prasības. Kuģa atbilstības bilanci vienā un tajā pašā ziņošanas laikposmā nedrīkst iekļaut vairāk kā vienā kopā.

1. Divu vai vairāku kuģu atbilstības bilances, ko verificējis viens un tas pats verificētājs, **līdz 2039. gada 31. decembrim** var sakopot, lai izpildītu 4. panta prasības. Kuģa atbilstības bilanci vienā un tajā pašā ziņošanas laikposmā nedrīkst iekļaut vairāk kā vienā kopā.

Grozījums Nr. 166

Regulas priekšlikums 20. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Ja tā gada 1. maijā, kas seko ziņošanas laikposmam, kuģim ir atbilstības iztrūkums, uzņēmums maksā soda naudu. **Verificētājs** soda naudas summu aprēķina, izmantojot V pielikumā norādīto formulu.

Grozījums

1. Ja tā gada 1. maijā, kas seko ziņošanas laikposmam, kuģim ir atbilstības iztrūkums, **šādu iztrūkumu pieskaita kuģa bilancei nākamajā ziņošanas laikposmā un** uzņēmums maksā soda naudu. **Kuģošanas uzņēmumu administrējošā iestāde** soda naudas summu aprēķina, izmantojot V pielikumā norādīto formulu.

Grozījums Nr. 167

**Regulas priekšlikums
20. pants – 2. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

2. Uzņēmums maksā soda naudu par katru neatbilstīgo piestāšanu ostā. **Verificētājs** soda naudas summu aprēķina, reizinot 250 EUR ar uz kuģa uzstādīto jaudu megavatos un pie piestātnes vai enkurvietā pavadīto **pilno** stundu skaitu.

Grozījums

2. Uzņēmums maksā soda naudu par katru neatbilstīgo piestāšanu ostā. **Kuģošanas uzņēmumu administrējošā iestāde** soda naudas summu aprēķina, reizinot 250 EUR ar uz kuģa uzstādīto jaudu megavatos un pie piestātnes vai enkurvietā pavadīto **noapaļoto** stundu skaitu.

Ja kuģis neatbilst RFNBO pilnvarojumam, kas noteikts 4.a pantā, attiecīgo starpību no kvotas procentpunktos reizina ar 2 un pieskaita 4. panta 2. punktā noteiktajai robežvērtībai kā malus, ja vien kvotas neievērošana nav degvielas piegādes trūkuma dēļ.

Grozījums Nr. 168

**Regulas priekšlikums
20. pants – 2.a punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a Līdz 2025. gada 1. janvārim Komisija pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 26. pantu, lai noteiktu 2. punktā

*paredzētās soda naudas kārtību,
piemērošanas kritērijus un izpildes
panākšanas noteikumus.*

Grozījums Nr. 169

Regulas priekšlikums 20. pants – 2.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.b Uzņēmums maksā atturošu soda naudu par katru neatbilstīgo Arktikas reisu. Līdz 2025. gada 1. janvārim Komisija pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 26. pantu, lai noteiktu par neatbilstīgiem Arktikas reisiem uzliekamās soda naudas summas aprēķināšanas formulu

Grozījums Nr. 170

Regulas priekšlikums 20. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3. Neatkarīgi no 19. panta 1. punkta verificētājs izdod “FuelEU” atbilstības sertifikātu, tiklīdz ir samaksātas šā panta 1. un 2. punktā minētās soda naudas. Šajā pantā minētās darbības, kā arī saskaņā ar 21. pantu veikto finansiālo maksājumu pierādījumus reģistrē “FuelEU” atbilstības sertifikātā.

3. Neatkarīgi no 19. panta 1. punkta verificētājs izdod “FuelEU” atbilstības sertifikātu, tiklīdz ir samaksātas šā panta 1. un 2. punktā minētās soda naudas. **Verificētājs izdod “FuelEU” atbilstības sertifikātu, kad ir samaksātas sodas naudas, kas uzņēmumam ir piemērotas ne vairāk kā divus secīgus gadus. Par otro secīgo neatbilstības gadu soda naudu, ko aprēķina pēc V pielikumā norādītās formulas, un kuģa atbilstības trūkumu turpmākajos ziņošanas laikposmos dubulto. Turpmākajos neatbilstības gados verificētājs “FuelEU” atbilstības sertifikātu neizdod.** Šajā pantā minētās darbības, kā arī saskaņā ar 21. pantu veikto finansiālo maksājumu pierādījumus reģistrē “FuelEU” atbilstības sertifikātā.

Grozījums Nr. 171

Regulas priekšlikums 20. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Uzņēmumam ir tiesības no kuģa komerciālā operatora saņemt tādu izmaksu un pienākumu atlīdzināšanu, kuri uzņēmumam radušies kā regulētai vienībai saskaņā ar šo regulu.

Grozījums Nr. 172

Regulas priekšlikums 20. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu V pielikumu nolūkā pielāgot šā panta 1. punktā minēto formulu un grozīt šā panta 2. punktā noteikto fiksētās soda naudas summu, ņemot vērā enerģijas izmaksu izmaiņas.

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu V pielikumu nolūkā pielāgot šā panta 1. punktā minēto formulu un grozīt šā panta 2. punktā noteikto fiksētās soda naudas summu, ņemot vērā enerģijas izmaksu izmaiņas **un nodrošinot, ka soda naudas ir atturošas. Konkrētāk, Komisija nodrošina, ka soda naudas ir vismaz divkārt lielākas nekā starpība starp kuģa izmantotās degvielas cenu un izmaksefektīvākās atjaunīgās degvielas daudzumu un cenu.**

Grozījums Nr. 173

Regulas priekšlikums 20. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Kuģu degvielas piegādātājs maksā sodu par nepieciešamās degvielas nenodrošināšanu Savienības ostās, kā noteikts 4.b pantā.

Līdz 2025. gada 1. janvārim Komisija

pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 26. pantu, lai noteiktu soda naudas summas aprēķināšanas formulu, piemērošanas kritērijus un izpildes noteikumus.

Grozījums Nr. 174

Regulas priekšlikums 20. pants – 4.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.b *Piestāšanas ostas maksā soda naudu par pietiekamas krasta elektroapgādes nenodrošināšanu ar krasta iekārtu, kas ir saderīga ar visbiežāk izmantotajām borta–krasta elektroiekārtām uz kuģa.*

Līdz 2025. gada 1. janvārim Komisija pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 26. pantu, lai noteiktu soda naudas summas aprēķināšanas formulu, piemērošanas kritērijus un izpildes noteikumus.

Grozījums Nr. 175

Regulas priekšlikums 21. pants - virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

No soda naudām iegūto līdzekļu piešķiršana atjaunīgo **un mazoglekļa** degvielu atbalstam jūrniecības nozarē

No soda naudām iegūto līdzekļu piešķiršana atjaunīgo degvielu atbalstam jūrniecības nozarē

Grozījums Nr. 176

Regulas priekšlikums 21. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1. No 20. panta 1. punktā un 20. panta

1. No 20. panta 1. punktā un 20. panta

2. punktā minētajām soda naudām iegūtos līdzekļus piešķir, lai atbalstītu *kopīgus projektus, kuru mērķis ir jūrniecības nozarē strauji ieviest atjaunīgās un mazoglekļa degvielas. Projekti, ko finansē ar līdzekļiem, kuri iegūti no soda naudām, stimulē atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ražošanu lielākos daudzumos jūrniecības nozares vajadzībām, veicina piemērotu bunkurēšanas iekārtu būvi vai elektroenerģijas pieslēgumpunktu ierīkošanu ostās un atbalsta visnovatoriskāko Eiropas tehnoloģiju izstrādi, testēšanu un ieviešanu flotē, lai panāktu ievērojamus emisiju samazinājumus.*

2. punktā minētajām soda naudām iegūtos līdzekļus piešķir, lai *uzlabotu kuģu energoefektivitāti un atbalstītu investīcijas inovatīvās tehnoloģijās un infrastruktūrā jūras transporta dekarbonizācijai, tostarp tuvsatiksmes kuģošanā un ostās, un panāktu ilgtspējīgu alternatīvu degvielu, piemēram, ūdeņraža un amonjaka, kas sarazoti no atjaunīgās enerģijas, un bezemisiju dzinēju tehnoloģiju, tostarp vēja tehnoloģiju, izvērsanu. 20 % no gadā iekasētajām soda naudām izmanto, lai palīdzētu aizsargāt, atjaunot un labāk pārvaldīt jūras ekosistēmas, kuras skar globālā sasilšana, piemēram, aizsargājamās jūras teritorijas, un veicināt transversālu un ilgtspējīgu zilo ekonomiku, piemēram, atjaunīgo jūras enerģiju. Visus projektus, ko atbalsta ar iekasētajām soda naudām, dara publiski zināmus, un tie atbilst šīs regulas mērķiem.*

Grozījums Nr. 177

Regulas priekšlikums 21. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Ieņēmumus, kas gūti no 1. punktā minētajām soda naudām, piešķir Direktīvas 2003/87/EK **10.a panta 8. punktā** minētajam **Inovāciju** fondam. Šie ieņēmumi ir ārējie piešķirtie ieņēmumi saskaņā ar Finanšu regulas 21. panta 5. punktu, un tos īsteno saskaņā ar noteikumiem, ko piemēro Inovāciju fondam.

Grozījums Nr. 178

Regulas priekšlikums 21. pants – 3. punkts

Grozījums

2. Ieņēmumus, kas gūti no 1. punktā minētajām soda naudām, piešķir Direktīvas 2003/87/EK [**X. pantā**] minētajam **Okeānu** fondam **un izmanto saskaņā ar 1. punktu**. Šie ieņēmumi ir ārējie piešķirtie ieņēmumi saskaņā ar Finanšu regulas 21. panta 5. punktu, un tos īsteno saskaņā ar noteikumiem, ko piemēro Inovāciju fondam.

Komisijas ierosinātais teksts

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu attiecībā uz 20. panta 1. punktā un 20. panta 2. punktā minēto soda naudu maksāšanas kārtību.

Grozījums

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu attiecībā uz 20. panta 1. punktā un 20. panta 2. punktā minēto soda naudu maksāšanas kārtību **un noteikumiem par to, kā publiskot informāciju par atbalstītajiem projektiem.**

Grozījums Nr. 179

**Regulas priekšlikums
22.a pants (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

22.a pants

Kuģu vidiskā snieguma marķēšana

1. ***Lai stimulētu emisiju samazināšanu un palielinātu informācijas pārredzamību, Komisija izveido holistisku Savienības kuģu vidiskā snieguma marķēšanas sistēmu, ko piemēro kuģiem, uz kuriem attiecas šī regula.***

2. ***Līdz 2023. gada 1. jūlijam Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai papildinātu šo regulu, paredzot detalizētus noteikumus par Savienības kuģu vidiskā snieguma marķēšanas sistēmas darbību, kā arī tehniskos standartus, uz kuriem šī sistēma balstās.***

Grozījums Nr. 180

**Regulas priekšlikums
23. pants – 1. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos

Grozījums

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos

pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis minētos noteikumus paziņo Komisijai līdz [dd/mm/20xx], kā arī bez kavēšanās paziņo Komisijai par visiem turpmākiem grozījumiem.

pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis minētos noteikumus paziņo Komisijai līdz **[6 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā]**, kā arī bez kavēšanās paziņo Komisijai par visiem turpmākiem grozījumiem. **Līdz [šīs regulas stāšanās spēkā] Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz pārskatu par dalībvalstu noteiktajiem valsts pasākumiem un regulāri ziņo par jebkādiem turpmākiem grozījumiem.**

Grozījums Nr. 181

Regulas priekšlikums 23. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a Vajadzības gadījumā Komisija sniedz dalībvalstīm tehnisko atbalstu no šīs regulas izrietošo pienākumu ievērošanā.

Grozījums Nr. 182

Regulas priekšlikums 23. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3. Ja divus vai vairākus secīgus ziņošanas laikposmus uz kuģa nav derīga “FuelEU” atbilstības sertifikāta un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši atbilstību, pietāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, **var izdot** izraidīšanas rīkojumu. Dalībvalsts kompetentā iestāde par izraidīšanas rīkojumu paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Visas dalībvalstis, izņemot dalībvalsti, ar kuras

3. Ja divus vai vairākus secīgus ziņošanas laikposmus uz kuģa nav derīga “FuelEU” atbilstības sertifikāta un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši atbilstību, pietāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, **izdod** izraidīšanas rīkojumu. Dalībvalsts kompetentā iestāde par izraidīšanas rīkojumu paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Visas dalībvalstis, izņemot dalībvalsti, ar kuras

karogu kuģis kuģo, atsaka kuģim, uz ko attiecas izraidīšanas rīkojums, iebraukšanu jebkurā no savām ostām līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus. Ja kuģis kuģo ar dalībvalsts karogu, attiecīgā dalībvalsts pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, izdod rīkojumu par karoga aizturēšanu līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus.

karogu kuģis kuģo, atsaka kuģim, uz ko attiecas izraidīšanas rīkojums, iebraukšanu jebkurā no savām ostām līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus. Ja kuģis kuģo ar dalībvalsts karogu, attiecīgā dalībvalsts pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, izdod rīkojumu par karoga aizturēšanu līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus.

Grozījums Nr. 183

Regulas priekšlikums 25. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis izraugās vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanu un izpildes nodrošināšanu (“kompetentās iestādes”). Dalībvalstis paziņo Komisijai šo iestāžu nosaukumu un kontaktinformāciju. Komisija kompetento iestāžu sarakstu publicē savā tīmekļvietnē.

Grozījums

Dalībvalstis izraugās vienu vai vairākas **neatkarīgas** kompetentās iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanu un izpildes nodrošināšanu (“kompetentās iestādes”). Dalībvalstis paziņo Komisijai šo iestāžu nosaukumu un kontaktinformāciju. Komisija kompetento iestāžu sarakstu publicē savā tīmekļvietnē **un datubāzē**.

Grozījums Nr. 184

Regulas priekšlikums 26. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Komisija ir pilnvarota pieņemt 4. panta 6. punktā, 5. panta 4. punktā, 9. panta 3. punktā, 13. panta 3. punktā, 20. panta 4. punktā un 21. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus uz nenoteiktu laiku no [šī regulas spēkā stāšanās datums].

Grozījums

2. Komisija ir pilnvarota pieņemt 4. panta **3. punktā**, **4. panta 4. punktā**, 5. panta 4. punktā, **8.b pantā (jauns)**, 9. panta 3. punktā, 13. panta 3. punktā, 20. panta 4. punktā un 21. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus uz nenoteiktu laiku no [šī regulas spēkā stāšanās datums].

Grozījums Nr. 185

Regulas priekšlikums 26. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 7. punktā, 5. panta 4. punktā, 9. panta 3. punktā, 13. panta 3. punktā, 20. panta 4. punktā un 21. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

Grozījums Nr. 186

**Regulas priekšlikums
26. pants – 6. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

6. Saskaņā ar 4. panta 7. punktu, 5. panta 4. punktu, 9. panta 3. punktu, 13. panta 3. punktu, 20. panta 4. punktu un 21. panta 3. punktu 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.

Grozījums Nr. 187

**Regulas priekšlikums
28. pants – 1. punkts – ievaddaļa**

Grozījums

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 3. **punktā**, 4. **panta 4.** punktā, 5. panta 4. punktā, **8.b pantā (jauns)**, 9. panta 3. punktā, 13. panta 3. punktā, 20. panta 4. punktā un 21. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

Grozījums

6. Saskaņā ar 4. panta **4. punktu**, **4. panta 5.** punktu, 5. panta 4. punktu, **5.a** panta 2. punktu, 13. panta 3. punktu, 20. panta **2.b punktu**, **20. panta 4.** punktu, **21. panta 3. punktu** un **21.b** panta 2. punktu 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.

Komisijas ierosinātais teksts

1. Komisija līdz **2030.** gada 1. janvārim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbības izvērtējuma rezultātiem un par atjaunīgo un **mazoglekļa degvielu** tehnoloģiju un tirgus attīstību jūras transportā un tās ietekmi uz jūrniecības nozari Savienībā. Komisija apsver iespēju grozīt:

Grozījums

1. Komisija līdz **2027.** gada 1. janvārim **un pēc tam ik trīs gadus** ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbības izvērtējuma rezultātiem un par atjaunīgo **degvielu** un **bezemisiju** tehnoloģiju **tehnoloģisko** un tirgus attīstību jūras transportā un tās ietekmi uz jūrniecības nozari Savienībā, **ieskaitot tās konkurētspēju un potenciālo oglekļa emisiju pārvirzi. Izvērtējumā novērtē arī šīs regulas vidisko integritāti attiecībā uz saistībām, kas noteiktas Parīzes nolīgumā un Regulā (ES) 2021/1119.** Komisija apsver iespēju grozīt **īpaši:**

Grozījums Nr. 188

Regulas priekšlikums

28. pants – 1. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(a) 4. **panta 2. punktā minēto robežvērtību;**

Grozījums

(a) 4. **un 4.a pantā minētās robežvērtības un mērķus;**

Grozījums Nr. 189

Regulas priekšlikums

28. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(b) **kuģu veidus**, uz kuriem attiecas 5. panta 1. punkts;

Grozījums

(b) **to kuģu veidu klāsta paplašināšanu**, uz kuriem attiecas 5. panta 1. punkts;

Grozījums Nr. 190

Regulas priekšlikums

28. pants – 1. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ba) bruto tilpības robežvērtību, kas minēta 2. panta 1. punktā,

Grozījums Nr. 191

Regulas priekšlikums

28. pants – 1. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(ca) 18. panta 1. punktā minēto atbilstības sakopšanu;

Grozījums Nr. 192

Regulas priekšlikums

28. pants – 1. punkts – cb apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(cb) III kategorijas izlietotās pārtikas eļļas un dzīvnieku tauku iekļaušanu 9. panta 1. punkta c) apakšpunktā visnevēlamāko ražošanas paņēmieni vidū.

Grozījums Nr. 193

Regulas priekšlikums

28. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a Ja Starptautiskā Jūrniecības organizācija ir pieņēmusi globālu degvielas standartu un pirms šis vai attiecīgi pasākumi stājas spēkā, Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu, kurā izvērtē SJO pieņemto pasākumu vērienīgumu un vispārējo vidisko integritāti, tostarp to vispārējo vērienu attiecībā uz Parīzes

nolīgumā noteiktajiem mērķrādītājiem, Savienības mēroga SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam un klimatneitralitātes mērķi, kā noteikts Regulā (ES) .../... [Eiropas Klimata akts].

Attiecīgā gadījumā Komisija 1.a punktā minētajam ziņojumam var pievienot tiesību akta priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, kurš paredz šo regulu grozīt tādā veidā, kas atbilst mērķim saglabāt Savienības klimatrīcības vidisko integritāti un rezultativitāti, it īpaši Savienības mēroga SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam un klimatneitralitātes mērķi, kas noteikts Regulā (ES) .../... [Eiropas Klimata akts].

Grozījums Nr. 194

Regulas priekšlikums

28. pants – 1.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.b Līdz 2024. gada 1. janvārim Komisija sagatavo ziņojumu par šīs regulas sociālo ietekmi un nodarbinātības un apmācību vajadzībām līdz 2030. un 2050. gadam.

Grozījums Nr. 195

Regulas priekšlikums

I pielikums – 2. vienādojums. UZ KUĢA PATĒRĒTĀS ENERĢIJAS SILTUMNĪCEFĒKTA GĀZU EMISIJAS INTENSITĀTES ROBEŽVĒRTĪBAS NOTEIKŠANAS METODIKA

Komisijas ierosinātais teksts

Apzīmējums	Skaidrojums
i	Indekss, kas atbilst degvielām, kuras kuģim piegādātas pārskata periodā
j	Indekss, kas atbilst degvielas sadedzināšanas blokiem uz kuģa. Šīs regulas piemērošanas nolūkā vērā ņemtie bloki ir galvenais(-ie) dzinējs(-i), palīgdzinējs(-i) un šķidrā kurināmā katli
k	Indekss, kas atbilst pieslēgumpunktiem (c), kur piegādā elektroenerģiju, katram pieslēgumpunktam
c	Indekss, kas atbilst elektroenerģijas uzlādes punktu skaitam
m	Indekss, kas atbilst enerģijas patērētāju skaitam
$M_{i,j}$	Tādas konkrētas degvielas i masa, kas oksidēta enerģijas patērētājā j [gFuel]
E_k	Kuģim piegādātā elektroenerģija <i>katrā</i> pieslēgumpunktā k , ja tie ir vairāki [MJ]
$CO_{2eq} WtT, i$	Degvielas i SEG emisijas faktors WtT [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq} electricity, k$	SEG emisijas faktors WtT , kas saistīts ar elektroenerģiju, kuru kuģim piegādā pie piestātnes vai enkurvietā, <i>katram</i> pieslēgumpunktam k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Degvielas i zemākā siltumspēja [MJ/gFuel]
$C_{engine slip j}$	Dzinēja degvielas noplūdes (nesadedzinātās degvielas) koeficients procentos no sadedzināšanas blokā j izmantotās degvielas i masas [%]
$C_{f CO_2, j}, C_{f CH_4, j}, C_{f N_2O, j}$	Sadedzināšanas blokā j sadedzinātās degvielas SEG emisijas faktori TtW [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Sadedzināšanas blokā j sadedzinātās degvielas i CO ₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f N_2O, j} \times GWP_{N_2O}) \times M_{i,j}$
$C_{sf CO_2, j}, C_{sf CH_4, j}, C_{sf N_2O, j}$	Sadedzināšanas bloka j degvielas noplūdes SEG emisijas faktori TtW [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtWslippage, j}$	Sadedzināšanas bloka j degvielas i noplūdes CO ₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtWslippage, j} = (C_{sf CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf N_2O, j} \times GWP_{N_2O}) \times M_{i,j}$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O globālās sasilšanas potenciāls 100 gados
Grozījums	
Apzīmējums	Skaidrojums
i	Indekss, kas atbilst degvielām, kuras kuģim piegādātas pārskata periodā
j	Indekss, kas atbilst degvielas sadedzināšanas blokiem uz kuģa. Šīs regulas piemērošanas nolūkā vērā ņemtie bloki ir galvenais(-ie) dzinējs(-i), palīgdzinējs(-i) un šķidrā kurināmā katli
k	Indekss, kas atbilst pieslēgumpunktiem (c), kur piegādā elektroenerģiju, katram pieslēgumpunktam
c	Indekss, kas atbilst elektroenerģijas uzlādes punktu skaitam
m	Indekss, kas atbilst enerģijas patērētāju skaitam
$M_{i,j}$	Tādas konkrētas degvielas i masa, kas oksidēta enerģijas patērētājā j [gFuel]
E_k	Kuģim piegādātā elektroenerģija <i>katrā</i> pieslēgumpunktā k , ja tie ir vairāki [MJ] + <i>kuģim piegādātā elektroenerģija uz vēja enerģiju [MJ] + kuģim piegādātā elektroenerģija uz saules enerģiju [MJ]</i>
$CO_{2eq} WtT, i$	Degvielas i SEG emisijas faktors WtT [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq} electricity, k$	SEG emisijas faktors WtT , kas saistīts ar elektroenerģiju, kuru

	kuģim piegādā pie piestātnes vai enkurvietā, <i>katram</i> pieslēgumpunktam k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Degvielas i zemākā siltumspēja [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Dzinēja degvielas noplūdes (nesadedzinātās degvielas) koeficients procentos no sadedzināšanas blokā j izmantotās degvielas i masas [%]
$C_{f\ CO_2,j}, C_{f\ CH_4,j}, C_{f\ N_2O,j}$	Sadedzināšanas blokā j sadedzinātās degvielas SEG emisijas faktori TtW [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	Sadedzināšanas blokā j sadedzinātās degvielas i CO ₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{cf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	Sadedzināšanas bloka j degvielas noplūdes SEG emisijas faktori TtW [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	Sadedzināšanas bloka j degvielas i noplūdes CO ₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})$
GWP_{CO_2}	CO ₂ globālās sasilšanas potenciāls 100 gados
GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	CH ₄ , N ₂ O globālās sasilšanas potenciāls 20 gados

Grozījums Nr. 196

Regulas priekšlikums I pielikums – 5. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Degvielas masu [M_i] nosaka, izmantojot daudzumu, kas saskaņā ar Regulā (ES) 2015/757 noteikto ziņošanas sistēmu paziņots par reisiem, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma, pamatojoties uz uzņēmuma izvēlēto monitoringa metodiku.

Grozījums

Degvielas masu [M_i] nosaka, izmantojot daudzumu, kas saskaņā ar Regulā (ES) 2015/757 noteikto ziņošanas sistēmu paziņots par reisiem, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma, pamatojoties uz uzņēmuma izvēlēto monitoringa metodiku.
Kuģiem ar ledus klasi IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīgu ledus klasi degvielas masas [M_i] vietā var izmantot koriģēto degvielas masu [M_{iA}]. Koriģētā masa [M_{iA}] ir noteikta X pielikumā.

Grozījums Nr. 197

Regulas priekšlikums III PIELIKUMS

Komisijas ierosinātais teksts

Turpmāk tabulā sniegts bezemisiju tehnoloģiju saraksts, kas minēts 5. panta 3. punkta b) apakšpunktā, kā arī, attiecīgā gadījumā, īpaši to izmantošanas kritēriji.

Bezemisiju tehnoloģija	Izmantošanas kritēriji
Degvielas elementi	Degvielas elementi, ko uz kuģa izmanto elektroenerģijas ražošanai pie piestātnes vai enkurvietā , būtu pilnībā jādarbina ar atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām
Elektroenerģijas uzkrāšana uz kuģa	Elektroenerģijas uzkrāšana uz kuģa ir atļauta neatkarīgi no enerģijas avota, kas saražojis uzkrāto elektroenerģiju (elektroenerģijas ražošana uz kuģa vai krastā, ja notiek akumulatoru apmaiņa)
Elektroenerģijas ražošana uz kuģa no vēja un saules enerģijas	Visi kuģi, kuru elektroenerģijas vajadzības pie piestātnes vai enkurvietā iespējams apmierināt, izmantojot vēja un saules enerģiju
Šo bezemisiju tehnoloģiju izmantošana pastāvīgi nodrošina emisiju līdzvērtību emisiju samazinājumiem, kas tiktu panākti, izmantojot krasta elektroapgādi.	

Grozījums

Turpmāk tabulā sniegts bezemisiju tehnoloģiju saraksts, kas minēts 5. panta 3. punkta b) apakšpunktā, kā arī, attiecīgā gadījumā, īpaši to izmantošanas kritēriji.	
Bezemisiju tehnoloģija	Izmantošanas kritēriji
Degvielas elementi	Degvielas elementi, ko uz kuģa izmanto elektroenerģijas ražošanai, būtu pilnībā jādarbina ar atjaunīgajiem energoresursiem
Elektroenerģijas uzkrāšana uz kuģa	Elektroenerģijas uzkrāšana uz kuģa ir atļauta neatkarīgi no enerģijas avota, kas saražojis uzkrāto elektroenerģiju (elektroenerģijas ražošana uz kuģa vai krastā, ja notiek akumulatoru apmaiņa)
Elektroenerģijas ražošana uz kuģa no vēja un saules enerģijas	Visi kuģi, kuru elektroenerģijas vajadzības pie piestātnes vai enkurvietā iespējams apmierināt, izmantojot vēja un saules enerģiju
Šo bezemisiju tehnoloģiju izmantošana pastāvīgi nodrošina tādus pašus siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisiju samazinājumus, kādi tiktu panākti, izmantojot krasta elektroapgādi.	

Grozījums Nr. 198

Regulas priekšlikums
V PIELIKUMS

Komisijas ierosinātais teksts

Formula kuģa atbilstības bilances aprēķināšanai

Lai aprēķinātu kuģa atbilstības bilanci, izmanto šādu formulu:

Atbilstības bilance [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n^{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
Kur:	

gCO_{2eq}	CO ₂ ekvivalents gramos
$GHGIE_{target}$	uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punktu
$GHGIE_{actual}$	uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte, kas aprēķināta attiecīgajam ziņošanas laikposmam

Formula 20. panta 1. punktā noteiktās soda naudas aprēķināšanai

Šīs regulas 20. panta 1. punktā noteiktās soda naudas apmēru aprēķina šādi:

Soda nauda =	$(Atbilstības\ bilance / GHGIE_{actual}) \times koeficients\ pārrēķinam\ no\ MJ\ uz\ VLSFO\ tonnām\ (41,0\ MJ / kg) \times 2400\ EUR$
--------------	---

Grozījums

Formula kuģa atbilstības bilances aprēķināšanai

Lai aprēķinātu kuģa atbilstības bilanci, izmanto šādu formulu:

Atbilstības bilance [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n^{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
Kur:	

gCO_{2eq}	CO ₂ ekvivalents gramos
$GHGIE_{target}$	uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punktu
$GHGIE_{actual}$	uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte, kas aprēķināta attiecīgajam ziņošanas laikposmam

Formula 20. panta 1. punktā noteiktās soda naudas aprēķināšanai

Šīs regulas 20. panta 1. punktā noteiktās soda naudas apmēru aprēķina šādi:

Soda nauda =	$(Soda\ nauda = (-\ atbilstības\ bilance) / GHGIE_{actual} / (LCV_{VLSFO} * 1000 * 4500\ EUR/t)$ <i>Kur:</i> $LCV_{VLSFO} = 41,0\ MJ/kg$
--------------	--

ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

Virsraksts	Atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošana jūras transportā un grozījumu izdarīšana Direktīvā 2009/16/EK
Atsauces	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Atbildīgā komiteja Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 13.9.2021
Atzinumu sniedz Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 13.9.2021
Iesaistītās komitejas - datums, kad paziņoja plenārsēdē	11.11.2021
Atzinuma sagatavotājs(-a) Iecelšanas datums	Tiemo Wölken 17.9.2021
Izskatīšana komitejā	14.2.2022
Pieņemšanas datums	28.4.2022
Galīgais balsojums	+: 48 –: 24 0: 14
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolores Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyragi, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

**ATZINUMU SNIEDZOŠĀS KOMITEJAS
GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAĶSTA**

48	+
NI	Athanasios Konstantinou, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Maria Spyragi
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søgaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas