

**Jūras transporta oglekļa dioksīda emisijas \*\*\*I**

**Eiropas Parlamenta 2014. gada 16. aprīļa normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))**

**(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2013)0480),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 192. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija ir iesniegusi priekšlikumu Parlamentam (C7-0201/2013),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
  - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2013. gada 16. oktobra atzinumu<sup>1</sup>,
  - pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,
  - ņemot vērā Reglamenta 55. pantu,
  - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas ziņojumu, kā arī Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas un Transporta un tūrisma komitejas atzinumus (A7-0080/2014),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
  2. prasa Komisijai priekšlikumu iesniegt vēlreiz, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
  3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

---

<sup>1</sup> OV C 67, 6.3.2014., 170. lpp.

**Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta pirmajā lasījumā 2014. gada 16. aprīlī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. .../2014 par jūras transporta oglekļa dioksīda siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, paziņošanu un verifikāciju un par grozījumiem Regulā (ES) Nr. 525/2013 [Gr. 1]**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc tiesību akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>1</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

rīkojoties saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> OV C 67, 6.3.2014., 170. lpp..

<sup>2</sup> OV C ....

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta 2014. gada 16. aprīļa nostāja.

tā kā:

- (1) Klimata un enerģētikas tiesību aktu kopums<sup>1</sup> paredz, ka visām ekonomikas nozarēm, tostarp starptautiskajai jūras kuģniecībai, būtu jāsniedz savs ieguldījums šo emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanā, un nepārprotami nosaka: "Gadījumā, ja dalībvalstis līdz 2011. gada 31. decembrim neapstiprina saistībā ar Starptautisko Jūrniecības organizāciju ("SJO") noslēgtu starptautisku nolīgumu, kura emisiju samazināšanas mērķos iekļautas starptautiskā jūras transporta emisijas, vai Kopiena neapstiprina līdzīgu nolīgumu saistībā ar UNFCCC, Komisijai būtu jāiesniedz priekšlikums par starptautisko jūras pārvadājumu emisiju iekļaušanu Kopienas emisiju samazināšanas saistībās, lai ierosinātais tiesību akts stātos spēkā līdz 2013. gadam. Šādam priekšlikumam būtu maksimāli jāsamazina jebkāda veida negatīva ietekme uz Kopienas konkurētspēju, vienlaikus ņemot vērā iespējamus ieguvumus vides jomā."
- (1a) *Jūras transports ietekmē pasaules klimatu un gaisa kvalitāti, jo tiek radītas oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) emisijas un citas emisijas, tostarp slāpekļa oksīdi (NO<sub>x</sub>), sēra oksīdi (SO<sub>x</sub>), metāns (CH<sub>4</sub>), cietās daļiņas (PM) un sodrēji (BC).* [Gr. 2]**

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 406/2009/EK (2009. gada 23. aprīlis) par dalībvalstu pasākumiem siltumnīcas efektu izraisošu gāzu emisiju samazināšanai, lai izpildītu Kopienas saistības siltumnīcas efektu izraisošu gāzu emisiju samazināšanas jomā līdz 2020. gadam (OV L 140, 5.6.2009., 136. lpp.) un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/29/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza, lai uzlabotu un paplašinātu Kopienas siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu (OV L 140, 5.6.2009., 63. lpp.).

- (1b) *Starptautiskā jūras kuģniecība joprojām ir vienīgais transporta veids, uz ko nav attiecinātas Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistības. Kā teikts šīs regulas priekšlikumā pievienotajā ietekmes novērtējumā, ar Savienību saistītās CO<sub>2</sub> emisijas no starptautiskās kuģniecības ir palielinājušās par 48 % laikposmā no 1990. līdz 2007. gadam. [Gr. 3]*
- (1c) *Ņemot vērā, ka strauji attīstās zinātniskā izpratne par tādu jūras transporta ietekmi uz pasaules klimatu, kas nav saistīta ar CO<sub>2</sub> emisijām, saistībā ar šo regulu regulāri būtu jāveic atjaunināts novērtējums. Pamatojoties uz šiem novērtējumiem un ņemot vērā Eiropas Parlamenta 2011. gada 14. septembra rezolūciju par visaptverošu pieeju ar CO<sub>2</sub> nesaistītām klimatu ietekmējošām antropogēnajām emisijām, Komisijai būtu jāanalizē politikas un pasākumu ietekme, lai šīs emisijas samazinātu. [Gr. 4]*
- (1d) *Komisijai būtu arī jāveic pasākumi, ar kuriem pievērsties darbībām, kas rada šajā regulā neietvertas siltumnīcefekta gāzu emisijas un gaisa piesārņotājus, piemēram, dzesētāju izmantošana uz zvejas kuģiem un iztvaikošanas emisijas no degvielas un beztaras preču iekraušanas un izkraušanas darbībām (piemēram, gaistošiem organiskiem savienojumiem ("GOS"), PM). [Gr. 5]*

- (1e) *Komisijas 2011. gada 28. marta baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” ir aicināts līdz 2050. gadam par 40 % (ja iespējams — 50 %) samazināt jūras transporta radītās emisijas salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni, jo īpaši piemērojot principus „lietotājs maksā” un „piesārņotājs maksā”. [Gr. 6]*
- (1f) *Eiropas Parlaments 2011. gada 15. decembra rezolūcijā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” prasa kuģošanas radīto CO<sub>2</sub> un piesārņojošo vielu emisiju visā Savienībā samazināt par 30 %, ko veicinās SJO nolīgumi par projektētās energoefektivitātes indeksu (EEDI) un kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP). [Gr. 7]*
- (2) 2011. gada jūlijā SJO pieņēma tehniskus un operatīvus pasākumus, proti, EEDI jauniem kuģiem un SEEMP, kas palīdzēs iegrožot prognozēto siltumnīcefekta gāzu emisiju pieaugumu, taču ar to vien nepietiek, lai panāktu starptautiskās kuģniecības radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu absolūtos skaitļos un lai izdotos sasniegt starptautisko mērķi — panākt, ka globālās temperatūras pieaugums nepārsniedz 2 °C.

- (3) SJO sniegtie dati liecina, ka, piemērojot operatīvos pasākumus un izmantojot esošās tehnoloģijas, kuģu enerģijas īpatpatēriņu un CO<sub>2</sub> emisijas varētu samazināt ~~par~~ par 25–75 %; lielu daļu šo pasākumu var uzskatīt par rentabliem ***un par tādiem, kas nodrošina neto ieguvumus nozarei*** — jebkādas darbības vai ieguldījumu izmaksas atmaksāsies, pateicoties mazākām degvielas izmaksām. [Gr. 8]
- (4) Lai Savienības līmenī samazinātu oglekļa dioksīda emisijas no kuģniecības, vislabākais pieejamais variants ir ~~izveidot CO<sub>2</sub> īstenot tirgus pasākumu, proti, noteikt maksu par radītajām emisijām vai emisiju nodevu, un līdz ar to būtu jāizveido siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) sistēmu,~~ ***sistēma***, kas balstīta uz kuģu degvielas patēriņu. ~~tas~~ ***Datu vākšana par šādām emisijām*** būtu pirmais solis pakāpeniskajā procesā, ***ko pamatotu nepieciešamība šīs emisijas samazināt***, lai jūras transporta emisijas iekļautu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistībās. ***Emisijas datu publiska pieejamība palīdzēs novērst tirgus šķēršļus, kas kavē daudzu tādu izmaksas nesadārdzinošu pasākumu ieviešanu, kuri samazinātu nozares radītās emisijas.*** [Gr. 9]

- (5) Siltumnīcefekta gāzu emisiju un degvielas patēriņa samazināšanas pasākumu pieņemšanu kavē tas, ka pastāv tirgus šķēršļi, piemēram, trūkst ticamas informācijas par kuģu degvielas patēriņa efektivitāti vai pieejamām kuģu modernizēšanas tehnoloģijām, trūkst piekļuves finansējumam, lai varētu investēt kuģu efektivitātē, un pastāv pretrunīgas intereses, jo kuģu īpašniekiem investēšana kuģu efektivitātē labumu nedotu, jo par degvielu maksā kuģa operators.
- (6) Apspriešanās ar ieinteresētajām aprindām un diskusijas ar starptautiskajiem partneriem liecina, ka jūras transporta emisiju iekļaušanai Savienības siltumnīcefekta gāzu samazināšanas saistībās būtu jānotiek pakāpeniski, proti, vispirms jāizveido stabila jūras transporta  $\text{CO}_2$  *siltumnīcefekta gāzu* emisiju MZV sistēma, bet vēlākā posmā jānosaka šo emisiju cena. ***jāievieš jauni politikas instrumenti, proti, maksa par radītajām emisijām vai emisiju nodeva.*** Šāda pieeja atvieglo starptautiskās sarunas par vienošanos par siltumnīcefekta gāzu samazināšanas mērķiem un citiem pasākumiem, lai šos samazinājumus panāktu ar minimālām izmaksām. [Gr. 10]

- (7) Paredzams, ka Savienības MZV sistēmas ieviešana ļaus līdz 2030. gadam panākt emisiju samazinājumu līdz 2 % apmērā salīdzinājumā ar *status quo* scenāriju, kā arī samazināt kopējās neto izmaksas pat par 1,2 miljardiem euro, jo tā palīdzētu novērst tirgus šķēršļus, īpaši tos, kas saistīti ar nepietiekamu informāciju par kuģu efektivitāti. Šāds transporta izmaksu samazinājums sekmētu starptautisko tirdzniecību. Bez tam spēcīga MZV sistēma ir priekšnoteikums jebkādam tirgus instrumentam vai efektivitātes standartam, *citiem pasākumiem, kuru mērķis ir labāk pamatot principu „maksā piesārņotājs”*, ko piemēro tiklab Savienības, kā pasaules mērogā. *Tā kā kuģniecības nozarei ir starptautisks raksturs, ieteicamākā un efektīvākā metode, lai samazinātu starptautiskās kuģniecības radīto emisiju daudzumu, būtu koordinēta pasaules mēroga pieeja. Tā* arī nodrošina ticamus datus, lai varētu noteikt precīzus emisiju samazināšanas mērķlielumus un izvērtēt, kā jūras transports sekmē mērķa sasniegšanu — veidot ekonomiku ar zemu CO<sub>2</sub> emisiju līmeni. [Gr. 11]



(8) Monitorings būtu jāattiecina uz visiem Savienības iekšējiem reisiem, uz visiem ienākošajiem reisiem no pēdējās aizrobežu ostas uz pirmo piestāšanas ostu Savienībā un uz visiem izejošajiem reisiem no Savienības ostas uz nākamo piestāšanas ostu aiz Savienības robežām. Būtu jāaptver arī  $\text{CO}_2$  *siltumnīcefekta gāzu* emisijas Savienības ostās, ieskaitot tad, kad kuģi atrodas piestātnē vai pārvietojas ostā, jo īpaši tāpēc, ka ir pieejami konkrēti pasākumi *un alternatīvas tehnoloģijas, piemēram, aprīkojums, ar kuru piestātnē ir iespējams kuģus pieslēgt elektrotīklam*, lai šādas emisijas samazinātu vai no tām izvairītos. Šie noteikumi būtu bez diskriminācijas jāpiemēro visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga valsts. [Gr. 12]

(8a) *Nemot vērā ģeogrāfisko mērogu un ar to saistīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu ārpus dalībvalstu jurisdikcijas, kā arī jebkur citur pasaulē reģistrētu kuģošanas sabiedrību iekļaušanu, Komisijai laikus un atbilstošā veidā būtu jāinformē trešās valstis, lai nodrošinātu pēc iespējas lielāku starptautisko atbalstu.* [Gr. 13]

- (9) Ierosināto MZV sistēmu vajadzētu pieņemt kā regulu, tāpēc ka jaunie noteikumi ir sarežģīti un ļoti tehniski, tāpēc ka ir nepieciešami vienveidīgi, visā Savienībā piemērojami noteikumi, lai atspoguļotu jūras transporta starptautisko būtību, jo paredzams, ka dažādu dalībvalstu ostās piestās liels daudzums kuģu, un tāpēc, lai atvieglotu īstenošanu visā Savienībā.
- (10) Pamatīgas, katram kuģim piemērotas Savienības MZV sistēmas pamatā vajadzētu būt aprēķinam par emisijām no degvielas, kas patērēta, ***vai precīziem paziņojumiem par faktiskajām emisijām*** reisos no Savienības ostām un uz tām, jo, tā kā kuģu degvielas tilpnes ir ļoti ietilpīgas, degvielas pārdošanas dati nevar sniegt pietiekami precīzas aplēses par degvielas patēriņu konkrētajā kontekstā. [Gr. 14]
- (11) Savienības MZV sistēmai vajadzētu aptvert arī citu ~~klīmatisku~~ informāciju, ~~kas ļautu noteikt kuģa efektivitāti vai~~ sīkāk analizēt emisiju veidošanās cēloņus. ~~Tādējādi Savienības MZV sistēma tiktu salāgota~~ ar starptautiskajām iniciatīvām ieviest efektivitātes standartus esošajiem kuģiem, tostarp operatīvajiem pasākumiem, un ~~sekmētu~~ ar informācijas trūkumu saistīto tirgus šķēršļu izskaušanu. [Gr. 15]

- (12) Lai mazinātu kuģu īpašniekiem un operatoriem, īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, uzlikto administratīvo slogu un optimizētu MZV sistēmas izmaksu un ieguvumu attiecību, tajā pašā laikā neapdraudot mērķi aptvert lielāko daļu no jūras transporta radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām, MZV noteikumus vajadzētu piemērot tikai lieliem emitētājiem. Pēc sīkas un objektīvas analīzes par Savienības ostās ienākošo un no tām izejošo kuģu lielumu un emisijām tika izvēlēts robežlielums: bruto tonnāža 5 000 t apmērā. Kuģi ar bruto tonnāžu virs 5 000 t veido aptuveni 55 % no kuģiem, kas pietāj Savienības ostās, un tie rada aptuveni 90 % no attiecīgajām emisijām. Šāds nediskriminējošs robežlielums nodrošinātu, ka sistēma aptver pašus nozīmīgākos emitētājus. Zemāks robežlielums radītu lielāku administratīvo slogu, savukārt augstāks robežlielums ierobežotu aptvertās emisijas un līdz ar to sistēmas efektivitāti no vides viedokļa.
- ~~(13) — Lai vēl vairāk samazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, monitoringa noteikumiem būtu jāorientējas uz CO<sub>2</sub> kā visnozīmīgāko jūras transporta emitēto siltumnīcefekta gāzi, kas veido līdz 98 % no visām šīs nozares siltumnīcefekta gāzu emisijām. [Gr. 17]~~

- (14) Noteikumos jāņem vērā esošās prasības un uz kuģiem jau pieejamie dati; tas nozīmē, ka kuģu īpašniekiem jādod iespēja izvēlēties vienu no četriem monitoringa paņēmieniem: degvielas piegādes pavaddokumenti, degvielas tilpnes monitorings, attiecīgo degšanas procesu caurplūduma mērītāji vai tieši emisiju mērījumi. Katram kuģim īpaši izveidotā monitoringa plānā būtu jādokumentē izvēlētais paņēmiens un jāsniedz sīkākas ziņas par izvēlēto paņēmiena izmantošanu.
- (15) Ikviens uzņēmums, kas visā ziņošanas periodā ir atbildīgs par kuģi, kas nodarbojas ar kuģniecību, būtu jāuzskata par atbildīgu par visām monitoringa un ziņošanas prasībām, kuras rodas saistībā ar šo ziņošanas periodu, tostarp par pienācīgi verificēta emisiju ziņojuma iesniegšanu. Ja kuģa īpašnieks mainās, jaunais īpašnieks būs atbildīgs tikai par to monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi, kas saistās ar ziņošanas periodu, kurā notikusi īpašnieka maiņa. Lai atvieglotu šo pienākumu izpildi, jaunajam īpašniekam vajadzētu saņemt pēdējā monitoringa plāna eksemplāru un attiecīgā gadījumā arī dokumentu, kas apliecina pienākumu izpildi. Īpašnieka maiņas gadījumā vajadzētu arī mainīt monitoringa plānu, lai jaunais īpašnieks varētu pats izvēlēties monitoringa metodi.

(16) ~~Pašreizējā posmā Savienības MZV sistēmai nevajadzētu aptvert citas siltumnīcefekta gāzes, klimata pārmaiņu veicinātājus vai gaisa piesārņotājus, lai nevajadzētu izvirzīt prasības uzstādīt mērierīces, kas vēl nav pietiekami uzticamas un komerciāli pieejamas, jo tas traucētu Savienības MZV sistēmas ieviešanu.~~ ***ir iespēja nodrošināt saskaņotu kuģniecības nozares regulējumu salīdzinājumā ar citām nozarēm.***  
[Gr. 18]

(16a) ***MARPOL konvencija ietver EEDI obligātu piemērošanu jauniem kuģiem un SEEMP izmantošanu visās pasaules flotēs.*** [Gr. 19]

(17) Lai mazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, ziņošanai un paziņotās informācijas publiskošanai vajadzētu notikt reizi gadā. Ja informāciju par emisijām, degvielas patēriņu un efektivitāti publiskotu tikai kā gada vidējos rādītājus un apkopotus rādītājus, tiktu novērsta konfidencialitātes problēmas. Komisijai paziņotos datus vajadzētu integrēt kopējā statistikā, ciktāl šie dati ir svarīgi Eiropas statistikas izstrādei, sagatavošanai un izplatīšanai saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2012/504/ES par Eurostat<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Komisijas 2012. gada 17. septembra Lēmums 2012/504/ES par Eurostat (OV L 251, 18.9.2012., 49. lpp.).

- (18) Akreditētu verificētāju veikta verifikācija nodrošinātu, ka monitoringa plāni un emisiju ziņojumi ir pareizi un atbilst šajā regulā noteiktajām prasībām. ***Tāpēc ir ļoti svarīgi izvirzīt kvalifikācijas prasības verificētājiem, lai viņi spētu veikt verifikācijas darbības saskaņā ar šo regulu.*** Verifikācijas vienkāršošanas labad būtu svarīgi, ka verificētāji pārbauda datu ticamību, paziņotos datus salīdzinādami ar datiem, kas aplēsti, pamatojoties uz kuģu izsekošanas datiem un parametriem. Šādas aplēses varētu nodrošināt Komisija. Verificētājiem vajadzētu būt neatkarīgām un kompetentām fiziskām vai juridiskām personām, kuras akreditējušas valsts akreditācijas struktūras saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008<sup>1</sup>. [Gr. 20]
- (19) Verificētāja izdots atbilstības dokuments būtu glabājams uz kuģa, lai pierādītu, ka ir izpildīti monitoringa, ziņošanas un verifikācijas pienākumi. Verificētājiem vajadzētu Komisiju informēt par šādu dokumentu izdošanu.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 9. jūlija Regula (EK) Nr. 765/2008, 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., 30. lpp.).

- (20) Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), veidama līdzīgus uzdevumus saistībā ar kuģošanas drošību, ir uzkrājusi pieredzi, tāpēc tai vajadzētu Komisijai palīdzēt un pildīt noteiktus uzdevumus.
- (21) Ja šīs regulas noteikumi netiek pildīti, par to vajadzētu piemērot sankcijas. Ar MZV sistēmu saistīto pienākumu izpilde būtu nodrošināma, izmantojot esošos instrumentus, proti, tos, kas izveidoti, lai piemērotu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/21/EK<sup>1</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK<sup>2</sup>, kā arī izmantojot informāciju par atbilstības dokumentu izdošanu. Dokumentu, kas apliecina kuģa atbilstību monitoringa un ziņošanas prasībām, Komisijai vajadzētu iekļaut to sertifikātu un dokumentu sarakstā, kas minēti Direktīvas 2009/16/EK 13. panta 1. punktā.
- (22) Direktīvā 2009/16/EK paredzēts, ka var aizturēt kuģus, kam nav sertifikātu, kuriem ir jābūt uz kuģa. Ir lietderīgi paredzēt iespēju kuģi izraidīt, ja tas nav izpildījis monitoringa un ziņošanas pienākumus vairāk nekā vienā ziņošanas periodā. To vajadzētu piemērot tā, lai stāvokli saprātīgā laika posmā varētu labot.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/21/EK par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.).

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīva 2009/16/EK par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

- (23) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 525/2013<sup>1</sup> būtu jāgroza, lai noteiktu prasības dalībvalstīm par jūras transporta radīto CO<sub>2</sub> emisiju monitoringu un paziņošanu saskaņā ar šo regulu.
- (24) Savienības MZV sistēmai būtu jākalpo par paraugu, lai varētu ieviest globālu MZV sistēmu. Priekšroka būtu dodama globālai MZV sistēmai, tāpēc ka tā būtu efektīvāka, jo tās tvērums ir plašāks. Šajā sakarā Komisijai vajadzētu regulāri sniegt SJO un citām attiecīgām starptautiskām struktūrām attiecīgu informāciju par šīs regulas īstenošanu un iesniegt SJO attiecīgus priekšlikumus. Kad būs panākta vienošanās par globālu MZV sistēmu, Komisijai vajadzētu pārskatīt Savienības MZV sistēmu, lai to salāgotu ar globālo sistēmu.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 21. maija Regula (ES) Nr. 525/2013 par mehānismu siltumnīcefekta gāzu emisiju pārraudzībai un ziņošanai un citas informācijas ziņošanai valstu un Savienības līmenī saistībā ar klimata pārmaiņām un par Lēmuma Nr. 280/2004/EK atcelšanu (OV L 165, 18.6.2013., 13. lpp.).



- (25) Lai lieti izmantotu pieejamo paraugpraksi un zinātniskos datus, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai, lai varētu pārskatīt kuģu  $\text{CO}_2$  *siltumnīcefekta gāzu* emisiju monitoringa un ziņošanas zināmus tehniskus aspektus un sīkāk precizēt noteikumus par emisiju ziņojumu verificēšanu un verificētāju akreditēšanu. Ir īpaši svarīgi, lai sagatavošanas darba gaitā Komisija pienācīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētus aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei. **[Gr. 21]**
- (26) Lai nodrošinātu, ka automatizēto sistēmu izmantošana notiek ar vienveidīgiem nosacījumiem un ka ir standartizētas elektroniskas veidlapas, lai varētu saskanīgi ziņot par emisijām un citu ~~klīmatisko~~ *būtisku* informāciju Komisijai un iesaistītajām valstīm, Komisijai vajadzētu uzticēt īstenošanas pilnvaras. Šīs nepieciešamās īstenošanas pilnvaras vajadzētu izmantot atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 182/2011<sup>1</sup>. **[Gr. 22]**

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulai (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (27) Ierosinātā pasākuma mērķi — proti, kuģu  $\text{CO}_2$  *radīto siltumnīcefekta gāzu* emisiju monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, kas būtu pirmais solis pakāpeniskā šo emisiju samazināšanas procesā *un to mērķu sasniegšanā, kas izvirzīti Komisijas baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu”* — nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, jo jūras transports pēc būtības ir starptautisks, tāpēc darbības mēroga un seku dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī. Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts LESD 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- [Gr. 23]**
- (28) MZV sistēmas izveidošanas noteikumiem vajadzētu būt saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK<sup>1</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 45/2001<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīva 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.).

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 18. decembra Regula (EK) Nr. 45/2001 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

(29) Šai regulai vajadzētu stāties spēkā 2015. gada 1. jūlijā, lai nodrošinātu, ka dalībvalstīm un ieinteresētajām pusēm ir pietiekami daudz laika, lai veiktu pasākumus, kas nepieciešami šīs regulas efektīvai piemērošanai, pirms 2018. gada 1. janvārī sācies pirmais ziņošanas periods,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

## I NODAĻA

### VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

#### 1. pants

##### Priekšmets

Lai veicinātu jūras transporta radīto  $\text{CO}_2$  *siltumnīcefekta gāzu* emisiju rentablu samazināšanu, ar šo regulu paredz noteikumus par tādu oglekļa dioksīda ( $\text{CO}_2$ ) *siltumnīcefekta gāzu* emisiju un citas klimatiskās *būtiskas* informācijas monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, kuras rada kuģi, kas ierodas, uzturas un izbrauc no dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām. [Gr. 24]

#### 2. pants

##### Darbības joma

1. Regulu piemēro kuģiem ar bruto tonnāžu virs 5000 t attiecībā uz emisijām, kas radušās to reisos no pēdējās piestāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu, reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas uz nākamo piestāšanas ostu, kā arī dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās.

2. Šo regulu nepiemēro karakuģiem, jūras spēku palīgkuģiem, ~~zvejas un zivju apstrādes kuģiem~~, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi, un nekomerciāli izmantotiem valdības kuģiem. [Gr. 26]

### 3. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "emisijas" ir CO<sub>2</sub> izdalīšanās atmosfērā no 2. pantā minētajiem kuģiem;
- b) "piestāšanas osta" ir osta, kurā kuģis piestāj, lai iekrautu vai izkrautu kravu vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, izņemot ostas, kur piestāj tikai tāpēc, lai uzpildītu degvielu, papildinātu krājumus un/vai mainītu apkalpi;
- c) "uzņēmums" ir 2. pantā minētā kuģa īpašnieks vai jebkura cita persona, piemēram, pārvaldnieks vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas pārņēmis atbildību no kuģa īpašnieka par tā darbību;

- d) "bruto tonnāža" (BT) ir bruto tonnāža, kuru aprēķina saskaņā ar tonnāžas mērīšanas noteikumiem, kas ir iekļauti 1969. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu tilpības mērīšanu 1. pielikumā;
- e) "verificētājs" ir juridiska persona, kas veic verifikāciju un ko akreditējusi valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008 un šo regulu *vai aģentūra, kas ir atbildīga par modelēšanas sistēmu kuģu radīto emisiju monitoringam*; [Gr. 28]
- f) "verifikācija" ir verificētāja veiktas darbības, lai izvērtētu, vai uzņēmuma iesniegtie dokumenti atbilst šīs regulas prasībām;
- g) "cita klimatiska *būtiska* informācija" ir informācija par kuģu degvielas ~~patēriņu, pārvadāšanas darbu~~ *patēriņa radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām, kuģu nobraukto attālumu, iespējām piestātnē pieslēgties elektrotīklam* un energoefektivitāti, kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un ~~novērtēt kuģu~~ *noteikt kuģošanas* veiktspēju; [Gr. 29]

- h) "emisijas faktors" ir siltumnīcefekta gāzu vidējā emisijas intensitāte attiecībā pret avota plūsmas darbības datiem, pieņemot, ka degšanā notiek pilnīga oksidācija, bet visās citās ķīmiskajās reakcijās notiek pilnīga konversija;
- i) "nenoteiktība" ir parametrs, kas saistīts ar daudzuma noteikšanas rezultātu un kas raksturo vērtību izkliedi, kuru pamatoti varētu attiecināt uz konkrēto daudzumu, ņemot vērā sistemātisko un nejaušo faktoru ietekmi, ko izsaka procentos un kas apraksta vidējās vērtības ticamības intervālu ar 95 % varbūtību, ņemot vērā vērtību sadalījuma asimetriju;
- j) "konservatīvs" nozīmē, ka ir definēts pieņēmumu kopums, lai nodrošinātu, ka gada emisijas netiek novērtētas par zemu vai attālums ~~vai pārvadātās kravas apjoms~~ netiek novērtēts par augstu; **[Gr. 30]**

k) ~~"CO<sub>2</sub>-tonnas"~~ ir CO<sub>2</sub>-tonnas; [Gr. 31]

l) „ziņošanas periods” ir viens kalendārais gads, kura laikā ir jāveic emisiju monitorings un par tām jāpaziņo;

la) *"kuģis piestātnē" ir Savienības ostā droši pietauvots vai noenkurots kuģis, kamēr tajā tiek iekrauta vai izkrauta krava vai tas tiek izmantots par viesnīcu, ietverot pavadīto laiku, kas nav saistīts ar kravas operācijām;* [Gr. 32]

lb) *“ledus klase” ir apzīmējums, ko kuģim piešķir atbildīgā valsts pārvaldes iestāde vai atbildīgās valsts pārvaldes iestādes pilnvarota organizācija, norādot, ka kuģis ir piemērots navigācijai jūrā ar ledus veidojumiem.* [Gr. 33]



## II NODAĻA MONITORINGS UN ZIŅOŠANA

### 1. IEDAĻA MONITORINGA UN ZIŅOŠANAS PRINCIPI UN METODEDES

#### 4. pants

##### Monitoringa un ziņošanas vispārīgie principi

1. Uzņēmumi veic monitoringu un ziņo par katra kuģa patērētās degvielas veidu un daudzumu ~~kalendārājā gadā~~ ~~katrā~~ **ziņošanas periodā visās** kādas dalībvalsts jurisdikcijā ~~esošā ostā~~ **esošajās ostās** un par ~~katru reisu,~~ **visiem reisiem**, kas sākas vai beidzas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, saskaņā ar 2. līdz 6. punktu.  
**[Gr. 34]**
2. Monitorings un ziņošana ir pilnīgi un aptver ~~visas~~ degvielas sadedzināšanā radušās **CO<sub>2</sub>** emisijas, **kamēr kuģis ir jūrā, kā arī piestātnē**. Uzņēmumi veic piemērotus pasākumus, lai nepieļautu, ka ziņošanas periodā rodas kādi datu iztrūkumi. **[Gr. 35]**

3. Monitorings un ziņošana ir konsekventa un laika gaitā salīdzināma. Uzņēmumi izmanto tās pašas monitoringa metodoloģijas un datu kopumus, ņemot vērā verificētāja apstiprinātās izmaiņas un atkāpes.
  4. Uzņēmumi monitoringa datus, tostarp pieņēmumus, atsauces, emisijas faktorus un darbības datus, iegūst, reģistrē, apkopo, analizē un dokumentē pārredzami, lai verificētājam būtu iespējams reproducēt emisiju noteikšanu.
  5. Uzņēmumi nodrošina, ka emisiju noteikšana nav ne sistemātiski, ne apzināti nepareiza. Tie apzina un samazina nepareizību avotus.
  6. Uzņēmumi iespēju robežās nodrošina monitorējamo un paziņojamo emisiju datu integritāti.
- 6.a** *Uzņēmumi savos monitoringa un ziņošanas pārskatos ņem vērā ieteikumus, kas ietverti saskaņā ar 13. pantu sagatavotajos verificācijas ziņojumos. [Gr. 36]*

## 5. pants

### Jūras transporta emisiju monitoringa un ziņošanas metodes

1. 4. panta 1., 2. un 3. punkta nolūkā uzņēmumi katra sava kuģa ar bruto tonnāžu virs 5 000 t emisijas un citu klimatisko informāciju nosaka saskaņā ar kādu no I pielikumā izklāstītajām metodēm.

***1.a Ja tiek panākta starptautiska vienošanās par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu monitoringu, Komisija pārskata I pielikumā noteiktās metodes un saskaņā ar 24. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētu aktu par atbilstīgajiem minētā pielikuma grozījumiem, lai precizētu, kā tiek izmantoti attiecīgo degšanas procesu caurplūduma mērītāji vai tiešie emisiju mērījumi. [Gr. 38]***

## 2. IEDAĻA MONITORINGA PLĀNS

### 6. pants

#### Monitoringa plāna saturs un iesniegšana

1. Līdz 2017. gada 31. augustam uzņēmumi verificētājiem iesniedz monitoringa plānu, kurā norādīta izvēlētā emisiju un citas klimatiskās **būtiskas** informācijas monitoringa un ziņošanas metode par katru kuģi ar bruto tonnāžu virs 5 000 t. **[Gr. 39]**
2. Atkāpjoties no 1. punkta, par kuģiem, uz kuriem regula pirmo reizi attiecināma pēc 2018. gada 1. janvāra, uzņēmums iesniedz monitoringa plānu verificētājam bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc to pirmās piestāšanas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.
3. Šā panta 1. punktā minētais monitoringa plāns sastāv no pilnīgas un pārredzamas dokumentācijas par konkrēta kuģa monitoringa metodoloģiju, un tas satur vismaz šādus elementus:

- a) kuģa identifikācijas dati un tips, ieskaitot kuģa vārdu, tā Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) reģistrācijas numuru, pieraksta ostu, **kuģa ledus klasi** vai piederības ostu un kuģa īpašnieka nosaukumu; [Gr. 40]
- b) uzņēmuma nosaukums un kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs, faksa numurs un e-pasta adrese;
- c) apraksts par **šādiem** uz kuģa esošajiem emisijas avotiem, piemēram, galvenajiem dzinējiem, palīgdzinējiem, katliem un inertās gāzes ģeneratoriem, un par izmantotajiem **ar tiem saistītajiem** degvielas veidiem:
- i) **galvenais(-ie) dzinējs(-i),**
  - ii) **palīgdzinējs(-i),**
  - iii) **katls(-i),**
  - iv) **inertās gāzes ģenerators(-i); [Gr. 41]**

- d) procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, ko izmanto, lai aktualizētu pilnīgu emisiju avotu sarakstu monitoringa ~~gadā~~ *periodā* ar mērķi nodrošināt kuģa emisiju pilnīgu monitoringu un ziņošanu par tām; [Gr. 42]
- e) procedūru apraksts, ko izmanto, lai uzraudzītu, ka reisu saraksts ir pilnīgs;
- f) apraksts par kuģa degvielas patēriņa monitoringa procedūrām, tostarp:
  - i) izvēlētā I pielikumā aprakstītā metode, lai aprēķinātu katra emisijas avota degvielas patēriņu, ieskaitot izmantoto mērinstrumentu aprakstu pēc vajadzības;
  - ii) procedūras uzpildītās degvielas un tilpnēs jau esošās degvielas daudzuma mērīšanai, izmantoto mērinstrumentu apraksts un attiecīgā gadījumā procedūras, ko izmanto ar mērījumiem saistītās informācijas reģistrēšanai, izguvei, nosūtīšanai un glabāšanai;

- iii) attiecīgā gadījumā izvēlētā blīvuma noteikšanas metode;
- iv) procedūra, lai nodrošinātu, ka degvielas mērījumu kopējā nenoteiktība atbilst šīs regulas prasībām, ja iespējams, atsaucoties uz valsts tiesību aktiem, punktiem līgumos ar klientiem vai degvielas piegādātāju pareizības standartiem;
- g) atsevišķi emisijas faktori, ko izmanto katram degvielas tipam, vai — ja izmanto alternatīvas degvielas — metodoloģijas emisijas faktoru noteikšanai, tostarp paraugu ņemšanas metodoloģija, analīžu metodes, iesaistīto laboratoriju apraksts (un attiecīgā gadījumā apstiprināta ISO 17025 akreditācija);
- h) apraksts par procedūrām, ko izmanto darbības datu noteikšanai katram reisam, tostarp:
  - i) procedūras, pienākumi un datu avoti attāluma noteikšanai un reģistrēšanai katrā reisā;

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

**[Gr. 43]**

iii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti jūrā pavadītā laika (starp izbraukšanas ostu un ierašanās ostu) noteikšanai un reģistrēšanai;

*ha) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti, ar ko noteikt un reģistrēt nobraukto attālumu un pavadīto laiku, ja kuģo jūrā ar ledus veidojumiem;*

**[Gr. 44]**

i) metodes apraksts, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu datu nepilnības;

~~j) pēdējo monitoringa plāna grozījumu datums. [Gr. 45]~~

*ja) revīzijas diagramma, kurā detalizēti reģistrēt pilnīgu revīzijas vēsturi.*

**[Gr. 46]**



4. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidlapas. ***Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 24. pantu, lai noteiktu tehniskos noteikumus, ar kuriem izveido 1. punktā minēto monitoringa plānu veidlapas, pieņem ar īstenošanas aktiem. Šīs veidlapas ir pēc iespējas vienkāršākas un nerada nevajadzīgu birokrātiju.*** Minētos īstenošanas aktus pieņem Komisija saskaņā ar šīs regulas 25. panta 2. punktā minēto procedūru. [Gr. 47]

#### 7. pants

##### Grozījumi monitoringa plānā

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

Uzņēmums groza monitoringa plānu jebkurā šādā situācijā, ***kas ir minēta a) līdz e) apakšpunktā. Monitoringa plānu groza tikai konkrētu izmaiņu gadījumā, kas ir radušās minēto situāciju rezultātā.*** [Gr. 48]

- a) ja mainās kuģa īpašnieks *vai notiek DOC turētāja vai karoga maiņa*; [Gr. 49]
- b) ja rodas jaunas emisijas, ko izraisa jauni emisijas avoti vai jaunas degvielas izmantošana, kas vēl nav apskatītas monitoringa plānā;
- c) ja mainās datu pieejamība, jo tiek izmantoti jauni mērinstrumentu tipi, paraugu ņemšanas metodes vai analīzes metodes, vai citu iemeslu dēļ, un tas sekmē emisiju pareizāku noteikšanu;
- d) ja dati, kas iegūti ar iepriekš izmantoto monitoringa metodoloģiju, ir atzīti par nepareiziem;
- e) ja monitoringa plāns ir atzīts par neatbilstošu šīs regulas prasībām un verificētāji prasa uzņēmumam to grozīt.

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

Jebkādi būtiski grozījumi monitoringa plānā ir jāizvērtē verificētājam.

### 3. IEDAĻA

#### EMISIJU MONITORINGS UN CITA BŪTISKA INFORMĀCIJA

##### 8. pants

##### Darbību monitorings ziņošanas periodā

1. No 2018. gada 1. janvāra uzņēmumi, pamatojoties uz monitoringa plānu, kas apstiprināts saskaņā ar 13. panta 1. punktu, veic katra kuģa emisiju monitoringu gan par katru reisu, gan par gadu, izmantojot attiecīgu metodi, kas ir viena no I pielikuma B daļā noteiktajām metodēm, un aprēķinot emisijas saskaņā ar I pielikuma A daļu.
- 1.a ***Monitoringu var apturēt periodos, kuros kuģis ir iesaistīts ārkārtas situācijās, tostarp dzīvības glābšanas darbībās. [Gr. 50]***

##### 9. pants

##### Monitorings par katru reisu

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

- a) izbraukšanas osta un iebraukšanas osta, ieskaitot izbraukšanas un iebraukšanas datumu un laiku;
- b) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors — kopā un diferencēts pēc tā, vai degviela izmantota emisiju kontroles zonās vai ārpus tām; [Gr. 51]
- c) emitētais CO<sub>2</sub>;
- d) nobrauktais attālums;
- e) jūrā pavadītais laiks;
- f) ~~pārvadātā krava; [Gr. 53]~~
- fa) energoefektivitāte, kā noteikts II pielikumā; [Gr. 54]*
- g) ~~pārvadāšanas darbs. [Gr. 55]~~
- ga) to periodu sākuma un beigu datums un laiks, kuros monitorings tika apturēts ārkārtas situāciju, piemēram, dzīvības glābšanas darbību, dēļ, kā arī šo darbību apraksts. [Gr. 56]*

*Ja kuģo dziļjūrā un ir jāiebrauc vairākās Savienības ostās, ceļa posms pa Eiropu ir uzskatāms par vienu reisu. [Gr. 57]*

*Atkāpjoties no pirmās daļas, tiem kuģiem, kuru darbība ietilpst vienīgi šīs regulas piemērošanas jomā un kuri dienā veic vairākus reisus, nav jāveic emisiju monitorings par katru reisu. [Gr. 58]*

#### 10. pants

##### Monitorings par gadu

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

- a) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors — kopā ~~un diferencēts pēc tā, vai degviela izmantota emisiju kontroles zonās vai ārpus tām;~~
- b) emitētā CO<sub>2</sub> kopējais daudzums;

- c) CO<sub>2</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;
- d) CO<sub>2</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem, kas sākušies dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;
- e) CO<sub>2</sub> emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem uz dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;
- f) CO<sub>2</sub> emisijas, kas radušās pietātnēs dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;
- g) kopējais nobrauktais attālums;
- h) kopējais jūrā *un pietātnē* pavadītais laiks;
- ~~i) kopējais pārvadāšanas darbs;~~
- j) vidējā energoefektivitāte. [Gr. 59]

## 4. IEDAĻA ZIŅOŠANA

### 11. pants

#### Emisiju ziņojuma saturs

1. No 2019. gada uzņēmumi Komisijai un attiecīgo karoga valstu iestādēm līdz katra gada 30. aprīlim par katru to pārziņā esošo kuģi iesniedz emisiju ziņojumu par emisijām un citu klimatisko informāciju visā ziņošanas periodā, kuru verificētājs verificējis kā apmierinošu saskaņā ar 14. pantā minētajām prasībām.
2. Ja kuģu īpašnieks ir mainījies, jaunais uzņēmums nodrošina, ka katrs tā pārziņā esošais kuģis atbilst šīs regulas prasībām par visu ziņošanas periodu, kura laikā attiecīgais kuģis ir tā pārziņā.
3. Šā panta 1. punktā minētajos emisiju ziņojumos uzņēmumi ietver šādu informāciju:

- a) kuģa un uzņēmuma identifikācijas dati, tostarp:
- i) kuģa vārds,
  - ii) SJO reģistrācijas numurs,
  - iii) kuģa pieraksta osta vai piederības osta,
  - iiia) kuģa ledus klase, [Gr. 60]**
  - iv) ***sertificēta*** kuģa tehniskā efektivitāte, ***kas izteikta kā*** (~~attiecīgā gadījumā projektētās energoefektivitātes indekss (EEDI), ja tas ir piemērojams attiecīgajam kuģa tipam, vai aplēstā indeksa vērtība (EIV) saskaņā ar SJO Rezolūciju MEPC.215 (63)), [Gr. 61]~~
  - v) kuģa īpašnieka nosaukums/vārds,
  - vi) kuģa īpašnieka adrese un galvenā uzņēmējdarbības vieta,
  - vii) uzņēmuma nosaukums (ja nav kuģa īpašnieks),



viii) uzņēmuma adrese (ja nav kuģa īpašnieks) un galvenā uzņēmējdarbības vieta,

ix) kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs, ~~faksa numurs~~ un e-pasta adrese;

**[Gr. 62]**

b) informācija par izmantoto monitoringa metodi un attiecīgo nenoteiktības līmeni;

c) parametru ikgadējā monitoringa rezultāti saskaņā ar 10. pantu;

*ca) dati par periodiem, kuros monitoringa apturēts ārkārtas situāciju un dzīvības glābšanas darbību dēļ. [Gr. 63]*

## 12. pants

### Emisiju ziņojuma formāts

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

III NODAĻA  
VERIFIKĀCIJA UN AKREDITĀCIJA

13. pants

Verifikācijas darbību joma un verifikācijas ziņojums

1. Verificētājs izvērtē 6. pantā minētā monitoringa plāna atbilstību 6. un 7. panta prasībām. Ja izvērtējums satur ieteikumus, kas jāņem vērā monitoringa plānā, attiecīgais uzņēmums savu monitoringa plānu pārskata pirms ziņošanas perioda sākuma.
2. Verificētājs izvērtē emisiju ziņojuma atbilstību 8. līdz 11. panta un I un II pielikuma prasībām.
3. Konkrētāk, verificētājs pārliecinās, ka emisiju ziņojumā norādītās emisijas un cita ~~klīmatiskā~~ **būtiska** informācija ir noteikta saskaņā ar 8., 9. un 10. pantu un 6. pantā minēto monitoringa plānu. Verificētājs arī nodrošina, ka ziņojumā minētās emisijas un cita ~~klīmatiskā~~ **būtiska** informācija ir saskanīga ar datiem, kas aprēķināti no citiem avotiem atbilstīgi I un II pielikumam. [**Gr. 64**]

4. Ja izvērtējumā secināts, ka, cik verificētājam zināms, emisiju ziņojumā nav būtisku nepatiesu apgalvojumu vai kļūdu, verificētājs izdod verificācijas ziņojumu. Verifikācijas ziņojumā ir norādīti visi specifiskie jautājumi, kas attiecas uz verificētāja veikto darbu.
  5. Ja izvērtējumā secināts, ka emisiju ziņojumā ir būtiski nepatiesi apgalvojumi, kļūdas, nesaskanības vai ka tas neatbilst 11. un 14. panta un I pielikuma prasībām, verificētājs par to savlaicīgi informē uzņēmumu un lūdz tam no jauna iesniegt pārskatītu emisiju ziņojumu. Uzņēmums izlabo visas neatbilstības un nesaskanības, par kurām tam paziņots, lai verifikācijas procesu var laikus pabeigt. Verificētājs verifikācijas ziņojumā norāda, vai uzņēmums verifikācijas laikā ir izlabojis neatbilstības.
- 5.a *Ja verificētājs ir konstatējis jomas, kurās uzņēmumam ir jāveic uzlabojumi attiecībā uz emisiju monitoringu un ziņošanu, tostarp saistībā ar lielākas monitoringa un ziņošanas precizitātes panākšanu un efektivitātes uzlabošanu, verificētājs iekļauj verifikācijas ziņojumā ieteikumus uzlabojumiem. [Gr. 65]***

## 14. pants

### Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi

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

- c) emisijas faktoru izvēle un izmantošana;
- d) kopējās emisijas noteikšanā veiktie aprēķini;
- e) energoefektivitātes noteikšanā veiktie aprēķini.

3. Verificētājs saskaņā ar 11. pantu iesniegtos ziņojums verificē tikai tad, ja uzticami un ticami dati un informācija ļauj emisijas noteikt ar augstu noteiktības pakāpi un ja ir nodrošināts, ka:

- a) paziņotie dati ir saskanīgi ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda;
- b) paziņotie dati nesatur pretrunas, jo īpaši, ja salīdzina gadā iepirktās degvielas kopējo daudzumu katram kuģim un kopējo degvielas patēriņu reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā;
- c) datu vākšana ir notikusi saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem;
- d) kuģa reģistri ir pilnīgi un konsekventi.

## 15. pants

### Verifikācijas procedūras

- ~~1. Verificētājs identificē iespējamus riskus saistībā ar monitoringa un ziņošanas procesu, paziņotās emisijas salīdzinādams ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda. Ja konstatē būtiskas novirzes, verificētājs veic sīkāku analīzi. [Gr. 66]~~
2. Verificētājs identificē iespējamus riskus saistībā ar dažādiem aprēķināšanas posmiem, izvērtēdams visus datu avotus un izmantotās metodes.
3. Verificētājs izmantoto monitoringa metožu pareizības izvērtēšanā ņem vērā visas efektīvās riska kontroles metodes, ko uzņēmums izmantojis, lai samazinātu nenoteiktības līmeni.
4. Uzņēmums sniedz verificētājam jebkādu papildu informāciju, kas tam ļauj realizēt verifikācijas procedūras. Verificētājs verifikācijas procesa laikā var veikt izlases veida pārbaudes, lai noteiktu paziņoto datu un informācijas uzticamību.

5. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 24. pantu, lai sīkāk precizētu šajā regulā minēto verificācijas darbību noteikumus un verificētāju akreditācijas metodes. Šo deleģēto aktu pamatā ir 14. pantā paredzētie verificācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

#### 16. pants

##### Verificētāju akreditācija

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

IV NODAĻA  
ATBILSTĪBA UN INFORMĀCIJAS PUBLICĒŠANA

17. pants

Atbilstības dokumenta izdošana

1. Ja 11. pantā minētais emisiju ziņojums atbilst 11. līdz 15. panta un I un II pielikuma prasībām, verificētājs, pamatojoties uz verifikācijas ziņojumu, attiecīgajam kuģim izsniedz atbilstības dokumentu.
2. Šā panta 1. punktā minētais atbilstības dokuments satur šādu informāciju:
  - a) kuģa identifikācija (vārds, SJO reģistrācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);
  - b) kuģa īpašnieka nosaukums un adrese un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
  - c) verificētāja identitāte;



d) atbilstības dokumenta izdošanas datums (ziņošanas periods, uz kuru tas attiecas, un derīguma periods).

3. Atbilstības dokumentus uzskata par derīgiem dokumentiem 18 mēnešus pēc ziņošanas perioda beigām.
4. Verificētājs par atbilstības dokumenta izdošanu nekavējoties informē Komisiju un karoga valsts iestādi un pārsūta 2. punktā minēto informāciju, izmantojot automatizētas sistēmas un pilnīgus datu apmaiņas formātus, ieskaitot elektroniskas veidlapas, ko izveidojusi Komisija saskaņā ar šajā regulā noteikto procedūru.
5. Tehniskos noteikumus, ar kuriem nosaka 4. punktā minēto datu apmaiņas formātu, ieskaitot elektroniskās veidlapas, pieņem ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem Komisija saskaņā ar šīs regulas 25. panta 2. punktā minēto procedūru.

## 18. pants

### Pienākums uz kuģa turēt derīgu atbilstības dokumentu

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

## 19. pants

### Monitoringa un ziņošanas pienākumu pildīšana un inspekcijas

1. Pamatojoties uz informāciju, kas publicēta saskaņā ar 21. panta 1. punktu, katra dalībvalsts nodrošina, ka kuģi, kas iet ar tās karogu, pilda 8. līdz 12. pantā noteiktos monitoringa un ziņošanas pienākumus.
2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka jebkāda kuģa inspekcija tās jurisdikcijā esošā ostā ietver pārbaudi, vai uz kuģa ir 18. pantā minētais atbilstības dokuments.

3. Neskarot šā panta 2. punktu un pamatojoties uz informāciju, kas publicēta saskaņā ar 21. pantu, attiecībā uz katru kuģi, kas nepilda 21. panta 2. punkta j) un k) apakšpunkta prasības un ir iebraucis dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, dalībvalsts pārbauda, vai uz kuģa ir 18. pantā minētais atbilstības dokuments.

***3.a Apmeklējumu un inspekciju laikā, ko veic EMSA, lai uzraudzītu Direktīvas 2009/16/EK, EMSA uzrauga arī to, kā dalībvalstu kompetētās iestādes piemēro 1., 2. un 3. punktu, un ziņo Komisijai. [Gr. 67]***

## 20. pants

### Sodi, informācijas apmaiņa un izraidīšanas rīkojums

1. Dalībvalstis nosaka sodu sistēmu par 8.–12. pantā paredzēto monitoringa un ziņošanas prasību nepildīšanu un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka šie sodi tiek piemēroti. Paredzētie sodi ~~nav mazāk bargi kā tie, kas valsts tiesību aktos par siltumnīcefekta gāzu emisijām paredzēti operatori, kas nepilda ziņošanas pienākumus, un tie ir iedarbīgi, samērīgi un preventīvi.~~ Dalībvalstis par šiem noteikumiem paziņo Komisijai līdz 2017. gada 1. jūlijam un bez kavēšanās paziņo Komisijai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas skar šos noteikumus.  
**[Gr. 68]**
2. Dalībvalstis iedibina efektīvu informācijas apmaiņu un efektīvu sadarbību starp valsts iestādēm, kas nodrošina atbilstību monitoringa un ziņošanas prasībām, vai — attiecīgā gadījumā — iestādi, kam uzticētas sankciju procedūras. Par jebkādas dalībvalsts uzsāktām sankciju procedūrām paziņo Komisijai, EMSA, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij.

3. Kuģiem, kas monitoringa un ziņošanas prasības nav pildījuši vairāk nekā vienā ziņošanas periodā, valsts ostas iestāde var izdot izraidīšanas rīkojumu, par ko paziņo Komisijai, EMSA, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Ja ir izdots šāds izraidīšanas rīkojums, ikviena dalībvalsts šim kuģim liedz iebraukt jebkurā savā ostā, līdz uzņēmums ir izpildījis monitoringa un ziņošanas prasības saskaņā ar 8. līdz 12. pantu, ko apliecina paziņojums par derīgu atbilstības dokumentu valsts ostas iestādei, kas izdevusi izraidīšanas rīkojumu.

#### 21. pants

##### Informācijas publicēšana

1. Līdz katra gada 30. jūnijam Komisija publisko informāciju par **ikgadējām** emisijām, kas paziņota saskaņā ar 11. pantu, ~~un informāciju par to, vai uzņēmums ir izpildījis 11. un 17. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas prasības.~~ **ievērojot komerciālas informācijas konfidencialitāti, lai saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/4/EK<sup>1</sup> 3. un 4. pantu aizsargātu likumīgas saimnieciskas intereses.**  
[Gr. 69]

---

<sup>1</sup> **Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 28. janvāra Direktīva 2003/4/EK par vides informācijas pieejamību sabiedrībai un par Padomes Direktīvas 90/313/EEK atcelšanu (OVL 41, 14.2.2003., 26. lpp.).**

2. Šā panta 1. punktā minētā publikācija satur šādu informāciju:

- a) kuģa identifikācija (vārds, SJO reģistrācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta ***un kuģa ledus klase***); [Gr. 70]
- b) kuģa īpašnieka identitāte (īpašnieka nosaukums, adrese un galvenā uzņēmējdarbības vieta);
- c) kuģa tehniskā efektivitāte (~~attiecīgā gadījumā~~ EEDI, ***ja tas ir piemērojams attiecīgajam kuģa tipam vai EIV***); [Gr. 71]
- d) gada CO<sub>2</sub> emisijas;
- e) kopējais gada degvielas patēriņš reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā;
- f) gada vidējais degvielas patēriņš un siltumnīcefekta gāzu emisijas attiecībā pret attālumu, kas nobraukts reisos, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā;
- ~~g) gada vidējais degvielas patēriņš un siltumnīcefekta gāzu emisijas attiecībā pret nobraukto attālumu un pārvadāto kravu reisos, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā; [Gr. 73]~~

h) ~~gada kopējais jūrā pavadītais laiks reisos, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā;~~

**[Gr. 74]**

i) izmantotā monitoringa metodoloģija;

j) atbilstības dokumenta izdošanas datums un derīguma termiņš;

k) emisiju ziņojumu apstiprinājušā verificētāja identitāte.

3. Komisija publicē gada ziņojumu par jūras transporta emisijām un citu ~~klimatisko~~  
*būtisku* informāciju. **[Gr. 75]**

4. EMSA palīdz Komisijai darbā, lai izpildītu šīs regulas 11., 12., 17. un 21. pantu, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu (OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.).

V NODAĻA  
STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

22. pants

Starptautiskā sadarbība

1. Komisija regulāri informē SJO un citas attiecīgas starptautiskas struktūras par šīs regulas īstenošanu, lai atvieglotu starptautisku noteikumu izstrādi SJO ietvaros par jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju.
2. Komisija uztur tehniska rakstura informācijas apmaiņu ar trešām valstīm par šīs regulas īstenošanu, konkrētāk, par monitoringa metožu tālāku pilnveidošanu, ziņošanas organizēšanu un emisiju ziņojumu verifikāciju.
3. Kad ir panākta starptautiska vienošanās par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija šo regulu pārskata un vajadzības gadījumā var ierosināt grozījumus šajā regulā. ***nodrošina saskaņošanu ar attiecīgajiem starptautiskajiem SJO noteikumiem. [Gr. 76]***



## VI NODAĻA

### DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

#### 23. pants

##### Pilnvaru deleģēšana

Komisijai tiek piešķirtas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, ar ko papildina un groza I un II pielikuma noteikumus, lai ņemtu vērā jaunāko pieejamo zinātnisko informāciju, kā arī attiecīgos datus, kas pieejami uz kuģiem, un attiecīgos starptautiskos noteikumus un starptautiski pieņemtos standartus, lai apzinātu *lai šos pielikumus pielāgotu attiecīgajiem starptautiskajiem noteikumiem, par kuriem ir vienojusies SJO, ar mērķi nodrošināt to atbilstību starptautiskajiem noteikumiem, apzināt* visprecīzākās un efektīvākās emisiju monitoringa metodes un ~~lai uzlabotu~~ *uzlabot* prasītās informācijas pareizību saistībā ar emisiju monitoringu un ziņošanu. *Šīs pilnvaras Komisijai tiek piešķirtas*, ievērojot 24. panta nosacījumus tādā mērā, kādā tas attiecas uz šīs regulas nebūtiskiem elementiem. [Gr. 77]

## 24. pants

### Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt ~~15., 16. un 23. pantā minētos deleģētos aktus, kas minēti 5. panta 1.a punktā, 6. panta 4. punktā, 15., 16. un 23. pantā~~, Komisijai piešķir uz pieciem gadiem no 2015. gada 1. jūlija ...<sup>+</sup>. ***Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām. [Gr. 78]***
2. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt ***5. panta 1.a punktā, 6. panta 4. punktā, 15., 16. un 23. pantā minēto pilnvaru deleģējumu. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigts minētajā lēmumā norādītais par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģējums. deleģēšanu.*** Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus. **[Gr. 79]**

---

<sup>+</sup> Šīs regulas spēkā stāšanās diena.

3. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
4. Saskaņā ar **5. panta 1.a punktu, 6. panta 4. punktu, 15., 16. un 23. pantu** pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisijai par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem. **[Gr. 80]**

#### 25. pants

##### Īstenošanas akti

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

---

<sup>1</sup> Padomes 1993. gada 24. jūnija Lēmums 93/389/EEK par uzraudzības mehānismu Kopienas CO<sub>2</sub> un citu siltumnīcefekta gāzu emisijām (OV L 167, 9.7.1993., 31. lpp.).

26. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 525/2013

Regulu (ES) Nr. 525/2013 groza šādi:

1. regulas (ES) Nr. 525/2013 1. pantā pievieno šādu h) punktu:

„h) veic monitoringu un ziņo par siltumnīcefekta gāzu emisijām no jūras kuģiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. .../...\* 9. un 10. pantu.

---

\* O V L ...<sup>+</sup>;

2. iekļauj šādu 21.a pantu:

„21.a pants

Ziņošana par jūras transporta emisijām

1. Līdz katra gada ("X gads") 15. janvārim dalībvalstis ziņo Komisijai par CO<sub>2</sub> emisijām no jūras kuģiem X-2 gadā saskaņā ar Regulas (ES) Nr. .../...<sup>++</sup> 9. un 10. pantu.

---

<sup>+</sup> Šīs regulas numurs un gads.

<sup>++</sup> Šīs regulas numurs.

2. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar [šīs regulas 25. pantu], lai precizētu prasības par jūras transporta CO<sub>2</sub> emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. .../...<sup>+</sup> 9. un 10. pantu, vajadzības gadījumā ņemot vērā attiecīgos lēmumus, ko pieņēmušas UNFCCC un Kioto protokola struktūras, vai vienošanās, kas izriet no UNFCCC un Kioto protokola, vai lēmumus, kas pieņemti Starptautiskās Jūrniecības organizācijas kontekstā.
  3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai noteiktu struktūru, formātu un procedūru, kā dalībvalstis iesniedz informāciju par CO<sub>2</sub> emisijām no jūras transporta saskaņā ar Regulas (ES) Nr. .../...<sup>+</sup> 9. un 10. pantu. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar [26. panta 2. punktā] minēto izvērtēšanas procedūru.
- 3.a** *Komisija reizi divos gados izvērtē jūras transporta nozares kopējo ietekmi uz pasaules klimatu, tostarp saistībā ar emisijām, kas nav CO<sub>2</sub> emisijas, vai saistībā ar šādu emisiju sekām, pamatojoties uz emisiju datiem, kurus dalībvalstis iesniegušas saskaņā ar 7. pantu un/vai saskaņā ar Regulu (ES) Nr. .../...<sup>+</sup>, un minēto izvērtējumu uzlabo, atsaucoties uz zinātnes sasniegumiem un jūras satiksmes datiem.* ” [Gr. 82]

---

+ Šīs regulas numurs.  
+ Šīs regulas numurs.  
+ Šīs regulas numurs.

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

21.a”.

27. pants  
Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā 2015. gada 1. jūlijā.

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

...,

*Eiropas Parlamenta vārdā —*

*priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —*

*priekšsēdētājs*

## I PIELIKUMS

### Siltumnīcefekta gāzu emisiju un citas klimatiskās informācijas monitoringa un ziņošanas metodes

#### A. DEGVIELAS PATĒRIŅA APRĒĶINS (9. pants)

Aprēķinot degvielas patēriņu, uzņēmumi ievēro šādu formulu:

degvielas patēriņš x emisijas faktors

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

Degvielas patēriņu ostas piestātnēs aprēķina atsevišķi.

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

Standarta emisijas faktori balstās uz jaunākajām pieejamām IPCC vērtībām. Tās var atvasināt no VI pielikuma Komisijas Regulai (ES) Nr. 601/2012<sup>1</sup>.

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

## B. EMISIJU NOTEIKŠANAS METODEDES

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

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

---

<sup>1</sup> Komisijas Regula (ES) Nr. 601/2012 (2012. gada 21. jūnijs) par siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (OV L 181, 12.7.2012., 30. lpp.).



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

- a) degvielas piegādes pavaddokuments (DPP) un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija;
  - b) degvielas tilpnes monitorings uz kuģa;
  - c) caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem;
  - d) tieši emisiju mērījumi;
- da) *modelēšana, izmantojot kuģa kustības informāciju (AIS) un specifiskus kuģa datus. [Gr. 83]***

***Var izmantot jebkādu iepriekš minēto un verificētāja apstiprināto metožu kombināciju, ja tādējādi tiek uzlabota mērījuma kopējā precizitāte. [Gr. 84]***

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

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

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

~~Šo pieeju neizmanto.~~ Ja uz kuģa nav pieejams DPP, īpaši tad, ja kravu izmanto kā degvielu, piemēram, sašķidrinātas dabasgāzes (SDG) tvaikus, **izmanto vienīgi degvielas tilpņu inventarizācijas datus un degvielas tilpņu nolāsījumus.** [Gr. 85]

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

***Ja uz kuģa nav pieejams DPP, īpaši tad, ja kravu izmanto kā degvielu, piemēram, sašķidrīnātas dabasgāzes (SDG) tvaikus, izmanto vienīgi degvielas tilpņu inventarizācijas datus un degvielas tilpņu nolasījumus. [Gr. 86]***

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

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

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

## 2. B metode. Degvielas tilpnes monitorings uz kuģa

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

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

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

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

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

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

***ba) attiecīgā gadījumā izmanto blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analīzē akreditētā degvielas pārbaužu laboratorijā. [Gr. 87]***

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

### 3. C metode. Caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem

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

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

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

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

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

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

#### 4. D metode. Tieši emisiju mērījumi

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

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

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

**4.a** *Da metode: modelēšana, izmantojot kuģa kustības informāciju (AIS) un specifiskus kuģa datus.*

*Par modelēšanas sistēmu atbildīgā aģentūra noslēdz rakstveida vienošanos ar attiecīgā kuģa īpašnieku. Monitoringa perioda beigās aprēķinātās CO<sub>2</sub> emisijas salīdzina ar kuģa naftas operāciju žurnālu un DPP, lai novērstu un izlabotu jebkādas atšķirības. [Gr. 90]*



## II PIELIKUMS

### Citas klimatiskās informācijas monitorings

#### A. - Monitorings katrā reisā (9. pants)

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

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

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

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

**[Gr. 91]**

~~Pārvadāšanas darbu nosaka, reizinot nobraukto attālumu ar pārvadāto kravu. [Gr. 92]~~

B. Monitorings par gadu (10. pants)

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

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

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

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

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

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

~~CO<sub>2</sub> emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu = kopējās CO<sub>2</sub> emisijas gadā / kopējais pārvadāšanas darbs [Gr. 93]~~