EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 07 14
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Jūrų transportas prisideda prie maždaug 75 proc. ES išorės prekybos apimčių ir 31 proc. ES vidaus prekybos apimčių, todėl jis yra esminė sudedamoji Europos transporto sistemos dalis ir atlieka ypatingą vaidmenį Europos ekonomikoje. Kasmet ES uostuose įlaipinama ir išlaipinama apie 400 milijonų keleivių, įskaitant apie 14 milijonų keleivių kruiziniuose laivuose. Jūrų transportas atlieka svarbų vaidmenį išsaugant salų ir jūrų pakrančių regionų sujungiamumą su likusia bendrosios rinkos dalimi[1]. Veiksmingos jūrų transporto jungtys yra būtinos ES piliečių judumui, ES regionų plėtrai ir visai ES ekonomikai.

Jūrų transporto sektorius veikia atvirų rinkų ir tarptautinės konkurencijos aplinkoje. Jūrų transporto paslaugos Europos Sąjungoje yra prieinamos visiems ES laivų savininkams, jūrų transporto paslaugas tarp ES valstybių narių, taip pat tarp ES valstybių narių ir trečiųjų šalių (ES nepriklausančių šalių) gali teikti bet kurią pilietybę (nacionalinę priklausomybę) turintys veiklos vykdytojai. Vienodos sąlygos laivų eksploatuotojams ir laivybos bendrovėms turi lemiamą reikšmę, kad gerai veiktų ES jūrų transporto rinka.

2020 m. rugsėjo mėn. Komisija priėmė pasiūlymą iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį[2] ir Europos Sąjungoje pasiekti realistišką teršalų išmetimo scenarijų, kad iki 2050 m. būtų įgyvendintas poveikio klimatui neutralumas. Siekiant neutralizuoti poveikį klimatui, transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. reikia sumažinti 90 %. Prie mažinimo turės prisidėti visų rūšių transportas, įskaitant jūrų transportą.

Tam, kad būtų gerokai sumažintas tarptautinio jūrų transporto išmetamas CO_2 kiekis, reikia, kad būtų suvartojama mažiau energijos (didėtų energijos vartojimo efektyvumas) ir būtų vartojama švaresnių rūšių energija (atsinaujinančių išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuras). Komunikate dėl 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano[3] aiškinama, kad: *„Tiek aviacijos, tiek jūrų transporto sektoriai turės dėti daugiau pastangų, kad pagerintų orlaivių, laivų ir jų eksploatavimo efektyvumą ir padidintų tvariai gaminamų atsinaujinančiųjų išteklių degalų ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimą. Šios perspektyvos bus išsamiau įvertintos pagal iniciatyvas „ReFuelEU Aviation“ ir „FuelEU Maritime“, kuriomis siekiama padidinti šiems sektoriams skirtų alternatyviųjų degalų gamybą ir naudojimą. Būtinoji technologijų plėtra ir diegimas turi būti vykdomi dar iki 2030 m. siekiant pasirengti po to vyksiantiems daug staigesniems pokyčiams.“*

Siekiant padėti visoje ES ekonomikoje pasiekti tikslinius išmetamo teršalų kiekio mažinimo rodiklius, priklausomai nuo politikos scenarijų, įvertintų 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane ir modeliuojamų siekiant padėti įgyvendinti Darnaus ir išmanaus judumo strategiją, atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuras 2030 m.

---

1 EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 *final*.

3 COM(2020) 562 *final*.

turėtų sudaryti 6–9 proc. tarptautinio jūrų transporto kuro rūšių derinio, o iki 2050 m. – 86–88 proc. kurio rūšių derinio[4].

2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane pažymima, kad atsinaujinančiųjų energijos išteklių dalis transporto sektoriuje turi padidėti plėtojant elektrifikaciją, pažangų biokurą ir kitą atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą – taikant holistinį, integruotą požiūrį – ir kad vandeniliu grindžiamas sintetinis kuras bus itin svarbus priklausomybei nuo iškastinio kuro mažinti, ypač aviacijos ir laivybos sektoriuje.

Naudoti švaresnį kurą jūrų transporto sektorius taip pat spaudžiamas ir tarptautiniu lygmeniu. 2018 m. Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) priėmė savo Pradinę IMO laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategiją. Įvardytų galimų trumpalaikių priemonių sąraše IMO nurodo skatinimą naudoti alternatyvų mažo ir nulinio anglies dioksido kiekio kurą ir tiekti elektrą nuo kranto.

Šiuo metu kuro rūšių derinys laivybos sektoriuje visiškai priklauso nuo iškastinio kuro. Tai galima paaiškinti nepakankamomis paskatomis veiklos vykdytojams mažinti išmetamą teršalų kiekį ir brandžių, finansiškai prieinamų technologinių alternatyvų, kuriomis būtų galima naudotis visame pasaulyje, nebuvimu šiame sektoriuje. Šias problemas iš dalies kelia ir stiprina tam tikri rinkos nepakankamumo aspektai. Tai:

– kuro tiekimo, paskirstymo ir paklausos tarpusavio priklausomybė;

– informacijos apie būsimus teisinius reikalavimus trūkumas;

– ilgas kapitalo (laivų ir bunkeriavimo infrastruktūros) eksploatavimo laikotarpis.

Pagal iniciatyvą „FuelEU Maritime“ siūloma bendra ES reglamentavimo sistema, kad, nesukuriant kliūčių bendrajai rinkai, tarptautinio jūrų transporto kuro rūšių derinyje būtų padidinta atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro dalis.

Argumentai dėl galimų kliūčių bendrajai rinkai, veiklos vykdytojų konkurencijos iškraipymo ir prekybos maršrutų nukreipimo kitur yra itin aktualūs nustatant kurui keliamus reikalavimus, nes išlaidos kurui sudaro didelę laivų eksploatuotojų išlaidų dalį. Kurui tenkanti laivų eksploatacijos išlaidų dalis gali siekti nuo maždaug 35 proc. mažo tanklaivio frachto iki maždaug 53 proc. konteinervežio arba birų krovinį vežančio laivo frachto. Todėl laivų kuro kainų skirtumai gali gerokai paveikti ekonominius laivų eksploatuotojų rezultatus.

Kartu tradicinių iškastinio laivų kuro ir atsinaujinančiųjų energijos išteklių mažo anglies dioksido kiekio kuro kainų skirtumai tebėra dideli. Siekiant išlaikyti konkurencingumą ir kartu orientuoti sektorių pereiti prie kitų rūšių kuro, – o tai jis neišvengiamai turės padaryti, – turi būti nustatyti aiškūs ir vienodi įpareigojimai dėl laivų sunaudotino atsinaujinančiųjų energijos išteklių mažo anglies dioksido kiekio kuro.

Tikimasi, kad didesnis reglamentavimo sistemos prognozuojamumas paskatins technologinę plėtrą bei kuro gamybą ir padės sektoriui išspręsti esamą atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro paklausos ir pasiūlos dilemą „višta ar kiaušinis“. Aiškūs ir vienodi įpareigojimai dėl laivų naudotinos energijos yra būtini siekiant sumažinti anglies dioksido nutekėjimo riziką, būdingą jūrų transportui dėl jo tarptautinio pobūdžio ir galimybės bunkeriuoti kurą už ES ribų. Dėl tarpvalstybinių, pasaulinių jūrų transporto aspektų pirmenybė teikiama bendram laivybos reglamentui, o ne teisinei sistemai, kuria ES valstybės

[4] Pagal scenarijų, kuriame įvertintas anglies dioksido apmokestinimas ir reglamentavimo priemonės (vadinamasis MIX), prognozuojama 7,5 proc. dalis 2030 m. ir 86 proc. dalis iki 2050 m.

narės įpareigojamos ES teisės aktus perkelti į nacionalinę teisę. Jeigu būtų įgyvendintas pastarasis variantas, būtų taikoma nacionalinių priemonių mozaika su skirtingais reikalavimais ir tiksliniais rodikliais.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Iniciatyva „FuelEU Maritime“ priklauso priemonių rinkiniui, skirtam jūrų transporto išmetamų teršalų kiekiui mažinti, kartu išlaikant vienodas sąlygas. Iniciatyva visiškai atitinka kitas priemones, pristatytas kaip „Fit for 55“ rinkinio dalis, ir yra grindžiama galiojančiomis politikos priemonėmis, pvz., Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 2015/757[5], kuriuo nustatoma ES sistema išmetamo CO_2 kiekio ir kitos aktualios ES uostus naudojančių didelių laivų informacijos stebėsenai, ataskaitų teikimui ir tikrinimui vykdyti.

Manoma, kad, siekiant ištaisyti įvairius būdingus rinkos nepakankamumo aspektus, trukdančius vykdyti poveikio klimatui švelninimo veiksmus laivybos sektoriuje, reikalingas priemonių derinys. Kartu su iniciatyva „FuelEU Maritime“, kuria siekiama padidinti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro paklausą, Komisija taip pat siūlo išplėsti ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS)[6] galiojimą ir ją taikyti laivybos sektoriui, taip pat persvarstyti Energijos mokesčių direktyvą (EMD)[7]. Šiomis dviem iniciatyvomis turėtų būti užtikrintas ekonomiškai efektyvus išmetamo teršalų kiekio sumažinimas šiame sektoriuje ir turėtų būti užtikrinta, kad transporto kaina atspindėtų jo poveikį aplinkai, sveikatai ir energetiniam saugumui.

Be to, priemonių derinys apims kelių kitų direktyvų peržiūras; tai, be kita ko:

– Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva[8] ir

– Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva[9].

Komisija ne tik persvarstys šiuos teisės aktus, bet ir stengsis patenkinti papildomų mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklos poreikį, visų pirma pasitelkdama bendru programavimu grindžiamą ir pagal programą „Europos horizontas“ įgyvendinamą Vandens technologijų platformos pasiūlytą Neutralaus poveikio klimatui vandens transporto partnerystę[10]. Komisija taip pat persvarstys Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir energetikai[11] gaires, kad jos atitiktų Europos žaliojo kurso politikos tikslus, – tada žaliajai sektoriaus transformacijai turėtų būti skirta pakankamai lėšų (taip pat įkrovimo nuo kranto infrastruktūrai diegti), kartu išvengiant konkurencijos iškraipymų.

Išsamiau vertinant siūlomus veiksmus pažymėtina, kad šiuo metu nei IMO, nei ES lygmeniu nėra mechanizmo, kuriuo šiame sektoriuje būtų kompensuotas neigiamas išorės poveikis (netiesioginės išmetamų teršalų išlaidos, į kurias kitais sumetimais neatsižvelgiama). Tai užkerta kelią veiklos vykdytojams, priimant sprendimus dėl eksploatacijos ir investicijų, atsižvelgti į savo veiklos socialines sąnaudas klimato kaitos ir oro taršos požiūriu. Ekonominėje literatūroje kainodaros mechanizmai nurodomi kaip pasirenkamos priemonės išorės sąnaudoms integruoti. Pagrindiniai pavyzdžiai būtų išorės sąnaudų lygį atitinkantis

---

5 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

6 Direktyva 2003/87/EB.

7 Tarybos direktyva 2003/96/EB.

8 Direktyva 2014/94/ES.

9 Direktyva (ES) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

11 Komisijos komunikatas (2014/C 200/01).

mokestis arba didžiausio kiekio nustatymo ir prekybos sistema, pvz., ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ATLPS), kuria nustatoma bendro išmetamo teršalų kiekio riba ir rinkai leidžiama nulemti tinkamą jų kainą. Abu pavyzdžiai apibūdinami kaip rinkos priemonės.

Tačiau, nors pasitelkiant išmetamųjų teršalų prekybą galima ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamą ŠESD kiekį ir ši prekyba vienodai signalizuoja kainą, darančią įtaką veiklos vykdytojų, investuotojų ir vartotojų sprendimams, ji nepakankamai išsprendžia klausimą, kaip panaikinti visas kliūtis diegti netaršius ir mažataršius sprendinius.

Siekiant užtikrinti, kad būtų palaikomos vienodos sąlygos ir būtų panaikintos kliūtys investuoti į švarios energijos technologijas ir infrastruktūrą, savo ruožtu sumažinant išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo išlaidas ir papildant ES ATLPS poveikį, būtina imtis papildomų politikos veiksmų. Tai itin aktualu siekiant remti poveikio švelninimo priemones (pvz., mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimą jūrų transporto sektoriuje), teikiančias gerų galimybių ateityje sumažinti išmetamą teršalų kiekį, tačiau šiuo metu sukeliančias didelių poveikio mažinimo išlaidų ir susiduriančias su ypatingomis kliūtimis rinkoje.

ES ATLPS galiojimo išplėtimas ir jos taikymas laivybos sektoriui dar labiau padės pagerinti energijos vartojimo efektyvumą ir susiaurins tradicinių ir mažataršių technologijų kainų skirtumus, tačiau ES ATLPS galimybės padėti laivybos sektoriuje sparčiai diegti mažo anglies dioksido kiekio kuro technologijas daug priklauso nuo faktinio kainų lygio, kuris, tikėtina, trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu netaps tinkamas šiam tikslui pasiekti.

Panašiai teisės aktai, kuriais reglamentuojama kuro *pasiūla* (antroji Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva) ir *infrastruktūra* (Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva), neturėjo esminio poveikio pastangoms laivybos sektoriuje pradėti naudoti mažo anglies dioksido kiekio kurą ir juos reikia papildyti priemonėmis, pajėgiomis sukurti mažo anglies dioksido kiekio kuro *paklausą*. Be to, atliekant antrosios Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos peržiūrą nebūtų įmanoma panaikinti didelės rizikos, kad kuras laivybos sektoriui bus bunkeriuojamas už ES ribų.

Šiuo metu nėra ES reglamentavimo sistemos, kuria būtų konkrečiai aptariamas mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimas jūrų transporto sektoriuje. Šia iniciatyva ketinama užpildyti minėtą spragą didinant mažo anglies dioksido kiekio kuro paklausą jūrų transporto sektoriuje ir kartu išlaikant vienodas sąlygas ir gerai veikiančią ES laivų kuro ir jūrų transporto rinką.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šia iniciatyva siekiama paskatinti pradėti naudoti mažo anglies dioksido kiekio kurą ES jūrų transporto sektoriuje, kartu išlaikant vienodas sąlygas jūroje ir krante, ir padėti pasiekti ES ir tarptautinius klimato srities ir aplinkos tikslus. Siekiant užtikrinti, kad šis sektorius prisidėtų prie Europos užmojo iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą, kaip išdėstyta Europos žaliojo kurso iniciatyvoje, būtina užtikrinti įvairesnį kuro rūšių derinį ir didesnę mažo anglies dioksido kiekio kuro skverbtį. Kartu, siekiant atsižvelgti į skirtingus uostuose prisišvartavusiems laivams taikomų griežtesnių reikalavimų padarinius oro taršai ir skirtingą technologijų prieinamumą (daugiau galimybių uostuose prisišvartavusiems laivams), svarbu taikyti diferencijuotą požiūrį į mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimą plaukiojimui ir švartavimuisi uostuose.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Šia iniciatyva siekiama išlaikyti aukšto lygio sujungiamumą ir išsaugoti pramonės konkurencingumą laivybos sektoriuje, kartu padidinant jo tvarumą. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 100 straipsnio 2 dalyje Sąjunga įgaliojama priimti atitinkamas jūrų transporto nuostatas.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Jūrų transportas pagal savo pobūdį yra tarptautinis sektorius. Europoje apie 75 proc. reisų, apie kuriuos pranešama taikant stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, yra vykdomi Europos ekonominės erdvės (EEE) viduje (todėl tai praktiškai galėtų būti laikoma vežimu ES viduje) ir, apytikriais vertinimais, tik apie 9 proc. eismo laikoma reisais šalių viduje (tarp tos pačios ES valstybės narės uostų). Todėl tarpvalstybinis šio sektoriaus aspektas yra esminis ir verčia imtis koordinuotų veiksmų ES lygmeniu.

Nesiimant veiksmų ES lygmeniu, regioninių ar nacionalinių reikalavimų samplaika įvairiose ES valstybėse narėse gali lemti tai, kad bus plėtojami nebūtinai tarpusavyje suderinti techniniai sprendiniai. Kelios ES valstybės narės jau kuria nacionalines laivybos strategijas, apimančias konkrečius laivų išmetamų teršalų klausimo sprendimo būdus ir visų pirma rengiasi pradėti naudoti alternatyvų kurą[12], o tai gali turėti nepageidaujamų padarinių ir iškraipyti rinką. Kadangi šiame pasiūlyme įvardyti problemų keliantys veiksniai tarp ES valstybių narių iš esmės nesiskiria, o sektoriaus veiklos pobūdis yra tarpvalstybinis, šiuos klausimus geriausia galima išspręsti ES lygmeniu. ES veiksmais taip pat galima įkvėpti ir parodyti kryptį, kaip ateityje rengti priemones, kuriomis būtų spartinama alternatyvaus kuro naudojimo pradžia[13].

Ankstesniais ES veiksmais ŠESD klausimais jau buvo skatinamas atitinkamas IMO atsakas, t. y., kai ES priėmė Reglamentą dėl laivų išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, IMO netrukus patvirtino panašią privalomą pasaulinę ŠESD duomenų rinkimo sistemą. Neseniai ES valstybėms narėms koordinuotai reaguojant į išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tendencijas IMO buvo užtikrinta, kad į trumpalaikius IMO veiksmus, skirtus ŠESD kiekiui sumažinti, būtų įtrauktos privalomos eksploatacinės energijos vartojimo efektyvumo didinimo priemonės. Galimybė prognozuoti bendrą nemažos IMO valstybių narių grupės požiūrį IMO forume reiškia, kad ES gali turėti nemažą poveikį IMO diskusijų krypčiai ir rezultatams.

• Proporcingumo principas

Įgyvendinti šią iniciatyvą ES lygmeniu reikia tam, kad būtų pasiekta masto ekonomija pradedant jūrų transporto sektoriuje naudoti mažo anglies dioksido kiekio kurą ir išvengta anglies dioksido nutekėjimo, taip pat užtikrintos vienodos sąlygos ES uostuose prisišvartavusiems veiklos vykdytojams ir patiems ES uostams. Pavyzdžiui, dėl nacionaliniu lygmeniu nustatytų mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo įpareigojimų laivyba galėtų būti nukreipta į konkuruojančius kitų valstybių narių uostus ir būtų iškreipiama konkurencija.

---

[12] Tai apima nacionalinius planus (t. y. Uostų sistemų reguliavimo institucijų energetikos ir aplinkos planavimo dokumentų gaires), kuriuos rengia Nyderlandai, Švedija ir Italija. ES nepriklausančios valstybės, pvz., Jungtinė Karalystė ir Norvegija, taip pat yra parengusios savo planus. Jas šiuo aspektu svarbu paminėti todėl, kad jų tikslai gali turėti poveikį trumpųjų nuotolių laivybai į ES ir iš jos.

[13] Šiuo metu Pradinėje IMO laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategijoje išvardytas kaip galimas vidutinio laikotarpio priemones, t. y. priemones, dėl kurių IMO turi susitarti 2023–2030 m.

Atitinkamai, siekiant užtikrinti vienodas sąlygas visiems jūrų klasterio subjektams (visų pirma, veiklos vykdytojams, uostams ir kuro tiekėjams), būtinas derinimas ES lygmeniu.

- **Priemonės pasirinkimas**

Atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad tikslams pasiekti būtina nustatyti privalomas reguliavimo priemones. Reglamentas yra tinkamiausias aktas bendram numatytų priemonių įgyvendinimui užtikrinti, kartu sumažinant bendrosios rinkos iškraipymų riziką, galinčią kilti dėl skirtingo reikalavimų perkėlimo į nacionalinę teisę ES valstybėse narėse. Kadangi tam, kad būtų pereita prie mažo anglies dioksido kiekio kuro, reikalingos didelės kuro tiekėjų bei platintojų investicijos ir stipri, aiški paklausa, labai svarbu, kad reglamentavimo sistemoje būtų nustatytas ilgalaikis ir stabilus visiems investuotojams ES mastu taikomų taisyklių rinkinys. Visų pirma svarbu nesukurti skirtingų nacionalinio lygmens priemonių samplaikos, o tai būtų padaryta, jeigu įgyvendinant priemonę būtų priimta tarpsektorinė direktyva.

Pasiūlymas yra labai techninio pobūdžio, yra tikimybė, kad siekiant atsižvelgti į techninius ir teisinius pokyčius jį teks reguliariai iš dalies keisti. Siekiant atsižvelgti į šiuos pokyčius, numatyta ir keletas įgyvendinimo priemonių. Jas taikant daugiausia dėmesio bus visų pirma skiriama techninėms veikimo reikalavimų įgyvendinimo specifikacijoms.

3. *EX POST* VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Kadangi tai yra naujas pasiūlymas, vertinimų ar tinkamumo patikrinimo neatlikta.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisija per visą poveikio vertinimo procesą aktyviai bendravo su suinteresuotosiomis šalimis ir vykdė išsamias konsultacijas. Reaguojant į įžanginio poveikio vertinimo paskelbimą buvo pradėta rinkti suinteresuotųjų subjektų nuomones (2020 m. kovo ir balandžio mėn.). Iš viso buvo gautas 81 atsakymas, jie turėjo įtakos akto rengimo procesui ir padėjo išgryninti koncepciją ir geriau nustatyti kliūtis, šiuo metu trukdančias naudoti mažo anglies dioksido kiekio kurą laivybos sektoriuje.

Rengiant pasiūlymą buvo vykdoma ir kita konsultavimosi veikla:

– 2020 m. liepos 2 d. – 2020 m. rugsėjo 10 d. vyko Komisijos surengtos atviros viešos konsultacijos. Iš viso buvo gauta 136 atsakymai, jie apėmė įvairias suinteresuotųjų subjektų grupes. Atsakymus pateikė laivų savininkai ir laivų valdytojai (40), energijos gamintojai ir kuro tiekėjai (37), trumpųjų nuotolių laivybos atstovai (25), nacionalinės institucijos (15), suinteresuotos organizacijos (14), uostų vadovai ir administratoriai (13), uostų terminalų operatoriai ar kitų uostų paslaugų teikėjai (13), akademinių tyrimų ir inovacijų sričių atstovai (12), vidaus vandenų kelių sektoriaus atstovai (11), laivų statytojai ir laivybos įrangos gamintojai (10), regioninės ar vietos valdžios institucijos (9), logistikos paslaugų teikėjai, siuntėjai ir krovinių savininkai (9), techninės standartizacijos įstaigos ir klasifikacinės bendrovės (2), investuotojai ir finansininkai (2), kiti subjektai (17)[14];

[14] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation

– 2020 m. rugpjūčio 18 d. – 2020 m. rugsėjo 18 d. vykusios į Europos tvarios laivybos forumo (ETLF) ekspertus orientuotos tikslinės konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais, kurias surengė už pagalbinį poveikio vertinimo tyrimą atsakingas konsultantas. 2020 m. liepos 10 d. – 2020 m. gruodžio 1 d. konsultantas taip pat atliko pokalbius su suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant pramonės atstovus ir nacionalines institucijas;

– 2020 m. rugsėjo 18 d. Komisijos surengta suinteresuotųjų subjektų apskritojo stalo diskusija su Europos tvarios laivybos forumo[15] (ETLF) ir Europos uostų forumo nariais[16];

– nuolatiniai ekspertų grupės posėdžiai, dirbant ETLF pogrupyje tvarios alternatyvios energijos laivybai klausimais.

Suinteresuotųjų subjektų suteikta informacija buvo itin svarbi – pagal ją Komisija galėjo ištobulinti politikos alternatyvų struktūrą ir įvertinti jų ekonominį bei socialinį poveikį ir poveikį aplinkai, jas palyginti ir nustatyti, kuri politikos alternatyva, tikėtina, duos visuomenei geriausią naudos ir sąnaudų santykį.

Konsultacijos parodė, kad visos suinteresuotųjų subjektų grupės sutaria, kaip svarbu spręsti mažo anglies dioksido kiekio kuro skverbties jūrų transporto sektoriuje klausimą ir konkrečias poveikio vertinime nurodytas problemas.

Per konsultacijas buvo patvirtinta, kad visi penki atliekant pasiūlymo poveikio vertinimą nustatyti veiksniai yra aktualūs, Iš rezultatų galima spręsti, jog įvairūs suinteresuotieji subjektai sutaria, kad svarbiausios kliūtys investuotojams yra didelės kuro ir investicijų išlaidos ir neapibrėžtumas. Kalbant apie politikos tikslus, atrodo, kad, suinteresuotųjų subjektų požiūriu, svarbiausias politikos tikslas yra *suteikti daugiau apibrėžtumo dėl klimato ir aplinkos reikalavimų, kurie bus taikomi eksploatuojamiems laivams*.

Visos suinteresuotųjų subjektų grupės taip pat išreiškė pageidavimą, kad politika būtų grindžiama tikslais, o ne nurodymais, tai atitinka ir kitą daugumos suinteresuotųjų subjektų politikai keliamą reikalavimą – technologinį neutralumą. Politikos priemonių klausimu suinteresuotieji subjektai geriausiai įvertino galimybę nustatyti aiškų reglamentavimo scenarijų, kaip sumažinti dabartinio laivų kuro priklausomybę nuo iškastinio kuro. Kalbant apie geografinę taikymo sritį, aiškaus pageidavimo dėl tinkamos geografinės priemonių taikymo srities nebuvo. Kalbant apie aplinkosauginio veiksmingumo nustatymą ir klausimą, kaip į politikos programą turėtų būti įtraukti išmetamųjų teršalų aspektai, dauguma suinteresuotųjų subjektų pirmenybę teikia WtW požiūriui, nes juo atsižvelgiama ne tik į laive deginamo kuro išmetamus teršalus, bet ir į pradinėje grandyje – kuro gamybos, transporto ir paskirstymo sektoriuose – išmetamus teršalus. Dauguma suinteresuotųjų subjektų mano, kad, siekiant įgyvendinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslus, aktualūs ir reikalingi prisišvartavusiems laivams nuo kranto tiekiamos elektros naudojimo reikalavimai.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Išorės rangovas atliko tyrimą poveikio vertinimui, kuriuo grindžiamas šis pasiūlymas, papildyti. Šis tyrimas buvo pradėtas 2020 m. liepos mėn. ir baigtas 2021 m. kovo mėn. Tyrimas suteikė Komisijos tarnyboms vertingų įžvalgų, ypač kaip parengti politikos alternatyvas, įvertinti tam tikrą tikėtiną poveikį ir išsiaiškinti tiesioginį poveikį patirsiančių

15 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869
16 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542

suinteresuotųjų subjektų požiūrį. Komisijos tarnybos taip pat rėmėsi Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) pagalba su aptariama iniciatyva susijusiais techniniais aspektais.

- **Poveikio vertinimas**

Į šį pasiūlymą įtrauktos politikos priemonės grindžiamos poveikio vertinimo rezultatais. Poveikio vertinimo ataskaitą [SWD(2021) 635] palankiai įvertino Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba [SEC(2021) 562]. Savo nuomonėje Valdyba pateikė tam tikrų rekomendacijų dėl argumentų pristatymo poveikio vertinimo ataskaitoje. Į šias rekomendacijas atsižvelgta – poveikio vertinimo ataskaitos I priede glaustai aprašyta, kaip tai padaryta.

Atliekant poveikio vertinimą buvo atsižvelgiama į tris politikos alternatyvas, kad būtų pasiekti nurodyti tikslai. Visoms trims alternatyvoms būdingi du svarbiausi bendri bruožai:

(1) reglamentavimo pobūdis, – siekiama suteikti teisinį tikrumą, ir

(2) dėmesys paklausos aspektams, siekiant skatinti mažo anglies dioksido kiekio kuro gamybą ir skverbtį, išspręsti dilemą „višta ar kiaušinis“ ir išvengti anglies dioksido nutekėjimo.

Politikos alternatyvos suteikė skirtingų būdų suformuluoti įpareigojimą ir visų pirma skyrėsi savo požiūriu į technologijų pasirinkimą ir būdą pasiekti reikiamų rezultatų.

1 politikos alternatyva parengta kaip nurodomasis požiūris, pagal kurį reikalaujama, kad tam tikra naudojamo kuro dalis būtų konkretus kuras ar kuro rūšis. Tai reiškia, kad technologiją parenka reguliavimo institucija. 2 ir 3 politikos alternatyvos yra tikslais grindžiami požiūriai, pagal juos reikalaujama neviršyti didžiausios leistinos vidutinės metinės tam tikram laive sunaudotos energijos kiekiui tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos. Šiuo požiūriu pasirinkti technologiją paliekama rinkos dalyviams. Be to, 3 politikos alternatyva taip pat apima mechanizmus, kaip geresnių, negu reikalaujama, rezultatų pasiekusiems subjektams būtų atlyginama siekiant skatinti plėtoti pažangesnes netaršias technologijas (netaršių technologijų telkimas ir didinamasis poveikis), mažinant tiek oro teršalus, tiek išmetamą ŠESD kiekį. Pagal visas alternatyvas reikalaujama, kad taršiausi laivai (konteinervežiai ir keleiviniai laivai) uostuose naudotų nuo kranto tiekiamą elektrą (arba lygiavertę netaršią technologiją).

Atlikus vertinimą, 3 politikos alternatyva nurodyta kaip pageidautina, nes ja sukuriama geriausia tikslų ir bendrų įgyvendinimo išlaidų pusiausvyra. Ši politikos alternatyva ne tik patenkina lankstumo poreikius, kuriuos suinteresuotieji subjektai (ypač veiklos vykdytojai ir uostai) pabrėžė per konsultacijas, bet ir sumažina technologinio susaistymo riziką [ir skatina anksti įsidiegti pažangiausias technologijas].

Didesnė mažo anglies dioksido kiekio kuro skverbtis kuro rūšių derinyje padės gerokai sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekį. Apytikriai vertinama, kad atitinkamai bus sutaupyta 10 mlrd. EUR oro taršai tenkančių išorinių sąnaudų ir 138,6 mlrd. EUR klimato kaitai tenkančių išorinių sąnaudų, palyginti su bazinio lygio scenarijumi ir skaičiuojant 2021–2050 m. laikotarpio dabartine verte. Šios sąnaudos apskaičiuotos atliekant poveikio vertinimą, remiantis sumodeliuota prognozuojama atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro skverbtimi. Tikimasi, kad laivų eksploatuotojai dėl sumažėjusių eksploatacinių išlaidų (techninės priežiūros, įgulos ir kt. išlaidų) sutaupys maždaug 2,3 mlrd. EUR. Šį sumažėjimą lems šiek tiek mažesnė jūrų transporto veikla, palyginti su bazinio lygio scenarijumi. Papildomas pastebimas poveikis

susijęs su pažangių kuro ir variklių technologijų naudojimu ir netiesiogiai su jų poveikiu inovacijoms. Tikimasi, kad šia iniciatyva iki 2050 m. bus padidinta kuro elementais varomų (18,9 proc.) ir elektra varomų (5,4 proc.) laivų dalis visame laivyne (palyginti su bazinio lygio scenarijumi, pagal kurį šių technologijų skverbties nėra).

Pagrindinės siūlomų intervencinių veiksmų sąnaudos tenka laivų eksploatuotojams ir siekia 89,7 mlrd. EUR. Jos susidaro dėl didesnių investicinių sąnaudų (25,8 mlrd. EUR) ir išlaidų kurui (63,9 mlrd. EUR). Netiesioginės išlaidos uostams bus susijusios su reikiamos bunkeriavimo infrastruktūros suteikimu ir, apytikriais vertinimais, bus 5,7 mlrd. EUR. Apytikrės administracinės laivų eksploatuotojų išlaidos bus 521,7 mln. EUR, jos susidarys dėl duomenų rinkimo, atitikties planų ir metinės energijos ataskaitos pateikimo ir tikrinimo, bendradarbiavimo per auditus ir tikrinimus bei įgulų mokymo. Papildomus 1,8 mln. EUR uostams kainuos parengti gaires saugiam mažo anglies dioksido kiekio kuro tvarkymui užtikrinti. Konkrečių su kuro sertifikavimu susijusių išlaidų apskaičiuoti nepavyko. Tikimasi, kad vykdymo užtikrinimo išlaidos, tenkančios valdžios institucijoms, bus mažos (1,5 mln. EUR) ir daugiausia bus skirtos reikiamoms ataskaitų teikimo IT priemonėms parūpinti. Taigi, iniciatyvos laikotarpiu pageidautina alternatyva suteiks grynąją 58,4 mlrd. EUR naudą.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas neturi poveikio pagrindinių teisių apsaugai.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pageidaujama alternatyva turės poveikį Komisijos biudžetui. Tikėtinos IT paslaugų ir IT sistemų kūrimo išlaidos gali siekti 0,5 mln. EUR. Tai grindžiama THETIS-MRV išlaidomis ir patirtimi, įgyta naudojantis esamais THETIS-EU moduliais, padedančiais įgyvendinti įvairius ES teisės aktus, – tokios IT kūrimo išlaidos bus apytikriai 300 000 EUR. Pageidautina politikos alternatyva turėtų būtinai atlikti dar vieną funkciją – padėti inventorizuoti laivus reikalavimų laikymuisi kontroliuoti. Apytikriu vertinimu, ši papildoma priemonė kainuos 200 000 EUR. IT plėtojimui ir viešiesiems pirkimams iš anksto turės pritarti Europos Komisijos informacinių technologijų ir kibernetinio saugumo valdyba.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėsena, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Komisija stebės šio pasiūlymo įgyvendinimo pažangą, poveikį ir rezultatus, taikydama įvairius stebėsenos ir (arba) vertinimo mechanizmus. Komisija, visų pirma remdamasi per ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą kasmet renkamais duomenimis, skaičiuos, kokia pažanga daroma įgyvendinant konkrečius pasiūlymo tikslus.

Bus rūpestingai užtikrinta prašymų pateikti informaciją (ataskaitose, apklausų atsakymuose) pusiausvyra, kad dėl neproporcingų naujai nustatomų ataskaitų teikimo reikalavimų suinteresuotieji subjektai nepatirtų papildomos naštos.

Praėjus penkeriems metams nuo teisės akto pasiūlymo įgyvendinimo pabaigos dienos Komisija įvertins teisės normas siekdama patikrinti, ar pasiekti iniciatyvos tikslai. Vertinimo išvadomis bus remiamasi ateityje priimant sprendimus, kuriais bus siekiama užtikrinti, kad, atlikus reikiamus pritaikymus, būtų pasiekti nustatyti tikslai.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

1 straipsnyje aprašomas siūlomo reglamento dalykas – nustatomos taisyklės, kaip sumažinti į ES valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiuose, juose prisišvartavusiuose ir iš jų išvykstančiuose laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą, kad būtų skatinama darni atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro plėtra ir nuoseklus jo naudojimas visoje Sąjungoje, nesukuriant kliūčių bendrajai rinkai, ir kad būtų skatinama mažinti iš jūrų transporto priemonių išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

2 straipsnyje nustatoma taikymo sritis.

3 straipsnyje pateikiamos kelios terminų apibrėžtys.

4 straipsnyje nustatoma laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis metinio intensyvumo riba.

5 straipsnyje nustatomi nuo kranto tiekiamos elektros arba netaršios energijos naudojimo prisišvartavusiuose konkrečių rūšių laivuose reikalavimai ir nustatomos galimos išimtys.

6 straipsnyje nustatomi bendri reikalavimų laikymosi stebėsenos principai.

7 straipsnyje nustatoma, kas turėtų būti įtraukiama į stebėsenos planus.

8 straipsnyje išvardijami atvejai, kai turėtų būti iš dalies keičiamas stebėsenos planas.

9 straipsnyje nustatomi principai, susiję su biokuro, biodujų, nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių kuro ir perdirbtos anglies kuro sertifikavimu.

10 straipsnyje nustatoma tikrinimo veiklos, kurią turi atlikti tikrintojai, sritis.

11 straipsnyje nustatomos bendrosios tikrintojų prievolės ir veiklos principai.

12 straipsnyje nustatomi pagrindiniai principai, kurių turi būti laikomasi atliekant tikrinimo procedūras.

13 straipsnyje nustatomos tikrintojų akreditavimo pagal šį reglamentą vykdytinai veiklai taisyklės.

14 straipsnyje apibrėžiami rodikliai, kuriuos bendrovės turėtų stebėti ir registruoti, kad įrodytų, jog laikosi reikalavimų.

15 straipsnyje išdėstoma tikrintojų užduotis bendrovių pateiktos informacijos atžvilgiu.

16 straipsnyje nurodoma sukurti atitikties duomenų bazę ir nustatomi pagrindiniai ataskaitų teikimo parametrai.

17 straipsnyje nustatomos lankstumo nuostatos, kuriomis veiklos vykdytojams leidžiama, laikantis tam tikrų ribų, perkelti arba pasiskolinti atitikties perteklių, kad atitiktis būtų užtikrinta.

18 straipsnyje nustatomi pagrindiniai galimo atitikties balansų sutelkimo principai ir procedūros.

19 straipsnyje nustatomos „FuelEU“ atitikties sertifikato išdavimo sąlygos.

20 straipsnyje nustatomos nuobaudos, taikytinos, jeigu atitiktis nebus pasiekta.

21 straipsnyje nustatomi nuobaudų paskirstymo principai, kad laivybos sektoriuje būtų remiamas atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuras.

22 straipsnyje nustatoma prievolė laivams turėti galiojantį „FuelEU“ atitikties sertifikatą.

23 straipsnyje nustatomos laivų tikrinimų taisyklės.

24 straipsnyje nustatoma teisė peržiūrėti poveikį bendrovėms turinčius sprendimus.

25 straipsnyje reikalaujama paskirti kompetentingas institucijas, atsakingas už šio reglamento taikymą ir vykdymo užtikrinimą.

26 straipsnyje nustatomos deleguotųjų įgaliojimų suteikimo Komisijai pagal šį reglamentą sąlygos.

27 straipsnyje nustatoma komiteto procedūra, kad Komisija galėtų pasinaudoti įgaliojimais priimti įgyvendinimo aktus.

28 straipsnyje Komisija įpareigojama bent kas penkerius metus pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento taikymo ataskaitą.

29 straipsnyje iš dalies pakeičiama Direktyva 2009/16/EB siekiant į jos IV priedą įtraukti „FuelEU“ atitikties sertifikatą.

30 straipsnyje nustatoma šio reglamento įsigaliojimo ir taikymo data.

I priede apibrėžiamos formulės ir metodika laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumui apskaičiuoti.

II priede pateikiamas standartinių verčių sąrašas, kuriuo naudojantis galima nustatyti I priede aprašytoje formulėje naudojamus išmetamųjų teršalų faktorius.

III priede pateikiamas netaršių technologijų, kurias galima naudoti kaip alternatyvą prisijungimui prie nuo kranto tiekiamos elektros prisišvartavus, sąrašas, taip pat konkretūs tų technologijų naudojimo kriterijai.

IV priede apibrėžiami būtinieji sertifikatų, kuriuos turi išduoti uosto valdymo įstaiga, kai laivai dėl pateisinamų priežasčių negali naudotis nuo kranto tiekiama elektra, elementai.

V priede apibrėžiamos formulės laivo atitikties balansui ir neatitikties atveju taikomai nuobaudai apskaičiuoti.

2021/0210 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavę nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[17],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[18],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) jūrų transportui tenka apie 75 proc. ES išorės prekybos ir 31 proc. ES vidaus prekybos pagal apimtis. Kartu dėl laivų eismo į Europos ekonominės erdvės uostus ir iš jų išmetama apie 11 proc. viso ES transporto išmetamo CO_2 kiekio ir 3–4 proc. viso ES išmetamo CO_2 kiekio. Kasmet valstybių narių uostuose įlaipinami ar išlaipinami 400 milijonų keleivių, įskaitant 14 milijonų keleivių kruiziniuose laivuose. Todėl jūrų transportas yra esminė Europos transporto sistemos sudedamoji dalis ir atlieka ypatingą vaidmenį Europos ekonomikoje. Jūrų transporto rinkoje vyrauja stipri Sąjungos ir ne tik Sąjungos ekonominės veiklos vykdytojų konkurencija, kuriai palaikyti būtinos vienodos sąlygos. Jūrų transporto rinkos ir jos ekonominės veiklos vykdytojų stabilumas ir gerovė priklauso nuo aiškios, suderintos politikos programos, kuriai galiojant jūrų transporto veiklos vykdytojai, uostai ir kiti sektoriaus dalyviai galėtų veikti turėdami vienodas galimybes. Kai rinka iškraipoma, laivų eksploatuotojai ar uostai gali atsidurti blogesnėje padėtyje negu konkurentai jūrų transporto sektoriuje arba kituose transporto sektoriuose. Atitinkamai jūrų transporto pramonė gali prarasti konkurencingumą, o piliečiai ir verslo subjektai – sujungiamumą;

(2) siekdama sustiprinti Paryžiaus susitarime išdėstytą Sąjungos klimato srities įsipareigojimą ir išdėstyti veiksmus, kurių bus imtasi, kad iki 2050 m. būtų pasiektas poveikio klimatui neutralumas, bei paversti politinį įsipareigojimą teisine prievole, Komisija priėmė Pakeistą pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralizavimo sistema ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas)[19], ir Komunikatą

[17] OL C , , p. .
[18] OL C , , p. .
[19] COM(2020) 563 *final*.

„Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis“[20]. Taip integruojamas ir tikslas iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu. Atitinkamai, siekiant motyvuoti naudoti tvariai gaminamą atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą, taip pat ir jūrų transporto sektoriuje, reikalingos įvairios papildomos politikos priemonės. Būtinoji technologijų plėtra ir diegimas turi būti vykdomi dar iki 2030 m., siekiant pasirengti po to vyksiantiems daug staigesniems pokyčiams;

(3) pereinant prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro bei pakaitinių energijos šaltinių, būtina užtikrinti tinkamą ES jūrų transporto rinkos veikimą ir sąžiningą konkurenciją laivų kuro, sudarančio didelę laivų eksploatuotojų išlaidų dalį, srityje. Kurui taikomi skirtingi reikalavimai įvairiose Sąjungos valstybėse narėse gali gerokai paveikti laivų eksploatuotojų ekonominius rezultatus ir neigiamai paveikti konkurenciją rinkoje. Dėl tarptautinio laivybos pobūdžio laivų eksploatuotojai gali lengvai bunkeriuoti trečiosiose šalyse ir gabenti didelį kuro kiekį. Taip gali susidaryti anglies dioksido nutekėjimas ir žalingas poveikis sektoriaus konkurencingumui, jeigu valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose jūrų uostuose bus tik užtikrintas atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro prieinamumas, bet kartu nebus nustatyta jo naudojimo reikalavimų, taikomų visiems laivų eksploatuotojams, atvykstantiems į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius uostus ir iš jų išvykstantiems. Šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užtikrinta, kad atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro skverbtis laivų kuro rinkoje vyktų sąžiningomis konkurencijos ES jūrų transporto rinkoje sąlygomis;

(4) siekiant padaryti poveikį visai jūrų transporto sektoriaus veiklai, tikslinga, kad šis reglamentas apimtų tam tikrą reisų tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto ir trečiosios šalies jurisdikcijai priklausančio uosto dalį. Taigi, šis reglamentas turėtų būti taikomas pusei energijos, kurią suvartoja laivas, atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą iš valstybės narės jurisdikcijai nepriklausančio uosto, pusei energijos, kurią suvartoja laivas, išvykstantis iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto ir atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai nepriklausantį uostą, visai energijai, kurią suvartoja laivas, atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto, ir energijai, naudojamai laive, prisišvartavusiame valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste. Tokiu laivo, atliekančio tiek atvykstamuosius, tiek išvykstamuosius reisus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, naudojamos energijos reglamentavimu užtikrinamas šio reglamento veiksmingumas, be kita ko, padidinant teigiamą tokios sistemos poveikį aplinkai. Kartu taikant tokią sistemą apribojama apsilankymų uostuose, leidžiančiuose apeiti reikalavimus, rizika ir perkrovimo veiklos iškėlimo iš Sąjungos rizika. Siekiant užtikrinti sklandžią jūrų laivybą, vienodas sąlygas jūrų transporto veiklos vykdytojams ir uostams ir išvengti iškraipymų vidaus rinkoje, šiame reglamente nustatytos vienodos taisyklės turėtų būti taikomos visiems reisams, per kuriuos atvykstama į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius uostus arba iš jų išvykstama, taip pat laivų buvimui tuose uostuose;

(5) šiame reglamente nustatytos taisyklės, laikantis nediskriminavimo principo, turėtų būti taikomos visiems laivams, neatsižvelgiant į jų vėliavą. Siekiant suderinamumo su jūrų transporto srityje taikomomis Sąjungos ir tarptautinėmis teisės normomis, šis

[20] COM(2020) 562 *final*.

reglamentas neturėtų būti taikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniams laivams, žvejybos arba žuvų apdorojimo laivams arba valstybiniams laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais;

(6) už šio reglamento vykdymą atsakingas asmuo arba organizacija turėtų būti laivybos bendrovė, apibrėžiama kaip laivo savininkas arba kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš laivo savininko yra perėmęs atsakomybę už laivo eksploatavimą ir kuris, prisiimdamas šią atsakomybę, sutiko perimti visas Tarptautiniu saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksu nustatytas pareigas ir atsakomybę. Ši apibrėžtis grindžiama Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757[21] 3 straipsnio d punkte pateikta bendrovės apibrėžtimi ir atitinka 2016 m. Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) sukurtą pasaulinę duomenų rinkimo sistemą. Kaip numatyta pagal principą „teršėjas moka“, laivybos bendrovė sutartine tvarka galėtų iš subjekto, tiesiogiai atsakingo už sprendimus, turinčius poveikį laivo sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumui, pareikalauti atlyginti išlaidas, patirtas šiame reglamente reikalaujamai atitikčiai pasiekti. Paprastai tai yra subjektas, kuris yra atsakingas už laivo kuro, maršruto ir greičio pasirinkimą;

(7) siekiant sumažinti administracinę naštą, ypač mažesniems veiklos vykdytojams, šis reglamentavimas neturėtų būti taikomas primityvios konstrukcijos mediniams laivams ir ne mechaniniu būdu varomiems laivams, jis visų pirma turėtų būti taikomas laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000. Nors šie pastarieji laivai sudaro tik maždaug 55 proc. visų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 į uostus įplaukiančių laivų, jie išmeta 90 proc. laivybos sektoriuje išmetamo anglies dioksido (CO_2) kiekio;

(8) siekiant sukurti ir diegti naujų rūšių kurą ir energetinius sprendinius, reikalingas koordinuotas požiūris, kad būtų suderinta pasiūla, paklausa ir įrengta tinkama paskirstymo infrastruktūra. Nors dabartinėje Europos reglamentavimo sistemoje jau iš dalies išsprendžiamas kuro gamybos klausimas (Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/2001[22]) ir paskirstymo klausimas (Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/94/ES[23]), taip pat reikalinga priemonė, kuria būtų sukurta didesnė atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio laivų kuro paklausa;

(9) nors tokiomis priemonėmis kaip anglies dioksido apmokestinimas ar veiklos taršos anglies dioksidu intensyvumo tiksliniai rodikliai skatinama gerinti energijos vartojimo efektyvumą, jos nėra tinkamos siekiant trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu įgyvendinti esminį perėjimą prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro. Todėl reikia specialios reglamentavimo koncepcijos, skirtos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio laivų kurui ir pakaitiniams energijos šaltiniams, pvz., vėjo arba elektros energijai, diegti;

(10) intervencinės politikos priemonės, skirtos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro paklausai skatinti, turėtų būti orientuotos į tikslus ir

---

21 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

22 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

23 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

atitikti technologinio neutralumo principą. Atitinkamai turėtų būti nustatytos laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribos, nenurodant naudoti konkretaus kuro ar technologijos;

(11) turėtų būti skatinama sukurti ir diegti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą, teikiantį didelių tvarumo, komercinės brandos, inovacijų ir augimo galimybių, kad būtų patenkinti ateities poreikiai. Tai padės sukurti novatoriškas ir konkurencingas kuro rinkas ir užtikrinti pakankamą tvaraus laivų kuro tiekimą trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu, kad būtų įgyvendinti Sąjungos transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo užmojai, kartu stiprinant Sąjungos pastangas užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą. Šiuo tikslu turėtų būti tinkamas tvarus laivų kuras, pagamintas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo A ir B dalyse išvardytų pradinių žaliavų, taip pat sintetinis laivų kuras. Visų pirma būtinas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje išvardytų pradinių žaliavų pagamintas tvarus laivų kuras, nes tai šiuo metu yra komerciniu požiūriu brandžiausia technologija, galinti jau trumpuoju laikotarpiu sumažinti jūrų transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro;

(12) netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai vietoj tradicinės maistinių ir pašarinių augalų gamybos imama auginti biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro gamybai skirtus augalus. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sankaupų, plotus, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, taip sukuriant papildomą išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir biologinės įvairovės nykimą. Moksliniai tyrimai parodė, kad poveikio mastas priklauso nuo įvairių veiksnių, t. y. ir nuo kuro gamybai naudojamų pradinių žaliavų tipo, nuo papildomos pradinių žaliavų paklausos, kurią sukelia biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro naudojimas, ir nuo didelių anglies sankaupų turinčios žemės apsaugos lygio visame pasaulyje. Dėl netiesioginio žemės naudojimo pakeitimo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio negalima vienareikšmiškai nustatyti taip tiksliai, kaip to reikia norint apskaičiuoti išmetamųjų teršalų faktorius, būtinus taikant šį reglamentą. Tačiau yra įrodymų, kad visa kuro gamyba iš pradinių žaliavų daugiau ar mažiau sukelia netiesioginį žemės naudojimo pakeitimą. Su netiesioginiu žemės naudojimo pakeitimu ne tik susijęs išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, dėl kurio, deginant konkrečių rūšių biokurą, skystuosius bioproduktus ar biomasės kurą, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų sutaupoma mažiau ar netgi visai nesutaupoma, bet ir kyla pavojus biologinei įvairovei. Šis pavojus itin didelis todėl, kad gali labai išsiplėsti gamyba, o šią plėtrą lems žymiai padidėjusi paklausa. Atitinkamai pašarinės ir maistinės kilmės kuras neturėtų būti skatinamas. Direktyvoje (ES) 2018/2001 jau apribotas tokio biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės indėlis į išmetamo ŠESD kiekio mažinimo rodiklius kelių ir geležinkelių transporto sektoriuje ir nustatoma jo riba, nes šis kuras duoda mažiau naudos aplinkai, menkiau prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo ir kelia platesnių tvarumo problemų;

(13) tačiau šis požiūris laivybos sektoriuje turi būti griežtesnis. Laivybos sektoriui šiuo metu tenka nežymi maistinės ir pašarinės kilmės biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro paklausos dalis, nes daugiau kaip 99 proc. šiuo metu naudojamo laivų kuro yra iškastinės kilmės. Taigi, maistinės ir pašarinės kilmės kuro netinkamumas pagal šį reglamentą taip pat iki minimumo sumažina riziką, kad bus lėčiau mažinama transporto sektoriaus priklausomybė nuo iškastinio kuro, nes kitais atvejais augalinės kilmės biokuras iš kelių transporto sektoriaus būtų perkeltas į laivybos sektorių. Tokį

perkėlimą būtina kuo labiau sumažinti, nes kelių transportas šiuo metu tebėra daug taršesnis negu bet kuris kitas transporto sektorius, o jūrų transporto sektoriuje daugiausia naudojamas iškastinės kilmės kuras. Todėl tikslinga nesukurti galimai didelės maistinės ir pašarinės kilmės biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro paklausos – šiuo reglamentu neskatinti jų naudoti. Taigi, dėl visų rūšių pašarinės ir maistinės kilmės kuro deginimo papildomai išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir biologinės įvairovės nykimo būtina laikyti, kad šio kuro išmetamųjų teršalų faktoriai atitinka mažiausiai palankų teršalų išmetimo scenarijų;

(14) ilgas laukimo laikas, susijęs su jūrų transportui skirtų naujų rūšių kuro ir energetinių sprendinių kūrimu ir diegimu, verčia greitai imtis veiksmų ir parengti aiškią ir prognozuojamą ilgalaikę reglamentavimo sistemą, padedančią visiems suinteresuotiesiems subjektams planuoti ir investuoti. Aiški ir stabili ilgalaikė reglamentavimo sistema padės kurti ir diegti jūrų transportui skirtą naujų rūšių kurą ir energetinius sprendinius ir skatins suinteresuotuosius subjektus investuoti. Tokioje sistemoje turėtų būti apibrėžtos laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribos iki 2050 m. Per tam tikrą laikotarpį, atsižvelgiant į tikėtiną technologijų plėtrą ir didesnę atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio laivų kuro gamybą, tas ribas reikėtų mažinti;

(15) šiuo reglamentu reikėtų nustatyti metodiką ir formulę laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutiniam metiniam intensyvumui apskaičiuoti. Ši formulė turėtų būti grindžiama laivų ataskaitose nurodomu kuro sunaudojimu ir apimti atitinkamus šio kuro išmetamųjų teršalų faktorius. Metodikoje taip pat turėtų būti atsižvelgiama į pakaitinių energijos šaltinių, tokių kaip vėjo ar elektros energija, naudojimą;

(16) siekiant susidaryti išsamesnį įvairių energijos šaltinių aplinkosauginio veiksmingumo vaizdą, kuro efektyvumas ŠESD išmetimo požiūriu turėtų būti vertinamas pagal WtW, atsižvelgiant į energijos gamybos, transporto, paskirstymo ir naudojimo laive poveikį. Taip siekiama skatinti technologijas ir gamybos scenarijus, paliekančius mažesnį ŠESD pėdsaką ir teikiančius realią naudą, palyginti su esamu tradiciniu kuru;

(17) atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro WtW efektyvumas turėtų būti nustatomas pagal standartinius arba faktinius ir sertifikuotus išmetamųjų teršalų faktorius, apimančius WtT ir TtW išmetamuosius teršalus. Tačiau iškastinio kuro efektyvumas turėtų būti vertinamas tik pagal standartinius išmetamųjų teršalų faktorius, kaip numatyta šiame reglamente;

(18) siekiant skatinti naudoti bendrą mažesnį ŠESD pėdsaką paliekančius energijos išteklius, reikia taikyti visapusišką požiūrį į visus aktualiausius ŠESD teršalus (CO_2, CH_4 ir N_2O). Todėl, siekiant atsižvelgti į metano ir azoto suboksido potencialą skatinti visuotinį atšilimą, šiame reglamente nustatyta riba turėtų būti išreiškiama CO_2 ekvivalentu;

(19) naudojant atsinaujinančiuosius energijos išteklius ir alternatyvią varomąją jėgą, pvz., vėjo ir saulės energiją, labai sumažinamas bendram laive sunaudojamos energijos kiekiui tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas. Tai, kad tiksliai išmatuoti ir kiekybiškai išreikšti šiuos energijos šaltinius sunku (energijos naudojimo pauzės, tiesioginis, kaip varomosios jėgos, perdavimas ir kt.), neturėtų trukdyti juos apskaičiuoti kaip bendro laive sunaudojamos energijos kiekio dalį, aproksimuojant jų indėlį į laivo energijos balansą;

(20) prisišvartavusių laivų keliama oro tarša (sieros oksidai, azoto oksidai ir kietosios dalelės) kelia didelę problemą pakrančių vietovėms ir uostamiesčiams. Todėl, siekiant sumažinti prisišvartavusių laivų, buvimo uoste metu naudojančių savo variklių energiją, išmetamų teršalų kiekį, turėtų būti nustatyti konkretūs griežti įpareigojimai. Remiantis pagal Reglamentą (ES) 2015/757 2018 m. surinktais duomenimis, didžiausią vienam prisišvartavusiam laivui tenkantį išmetamą teršalų kiekį išmetančių laivų kategorijos yra keleiviniai laivai ir konteinervežiai. Taigi, iš šių kategorijų laivų išmetamų teršalų problema turėtų būti sprendžiama prioritetine tvarka;

(21) naudojantis nuo kranto tiekiama elektra sumažinama laivų keliama oro tarša ir jūrų transporto išmetamas ŠESD kiekis. Nuo kranto tiekiama elektra yra vis švaresnė energija, kuria gali naudotis prisišvartavę laivai, nes atsinaujinančiųjų energijos išteklių dalis ES elektros energijos rūšių derinyje auga. Nors Direktyvoje 2014/94/ES (Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva) įtvirtinta tik nuostata dėl nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo taškų, šios technologijos paklausa ir atitinkamai jos diegimas tebėra riboti. Todėl turėtų būti nustatytos konkrečios taisyklės, kuriomis taršiausi laivai būtų įpareigojami naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą;

(22) suteikti lygiavertę naudą uostų aplinkai galbūt būtų galima naudojantis ne tik nuo kranto tiekiama elektra, bet ir kitomis technologijomis. Kai įrodoma, kad naudojimasis alternatyvia technologija yra lygiavertis naudojimuisi nuo kranto tiekiama elektra, laivas nuo pareigos naudotis nuo kranto tiekiama elektra turėtų būti atleistas;

(23) Nuo kranto tiekiamos elektros naudojimo išimtys taip pat turėtų būti suteikiamos dėl tam tikrų objektyvių priežasčių, kurias patvirtintų įplaukimo uosto valdymo įstaiga ir jos būtų taikomos tik nereguliariam įplaukimui dėl saugos ar gyvybės gelbėjimo jūroje priežasčių, kai laivas prisišvartuoja trumpam, mažiau nei dviem valandoms, nes tai yra minimalus prisijungimui būtinas laikas, ir kai laive energija gaminama avariniais atvejais;

(24) nuo kranto tiekiamos elektros nebuvimo ar nesuderinamumo atveju išimtys turėtų būti taikomos tik po to, kai laivo eksploatuotojai ir uosto veiklos vykdytojai turėjo pakankamai laiko reikiamoms investicijoms atlikti, kad toms investicijoms būtų suteiktos reikiamos paskatos ir būtų išvengta nesąžiningos konkurencijos. Nuo 2035 m. laivų eksploatuotojai turėtų atidžiai planuoti savo įplaukimus į uostą siekdami užtikrinti, kad jie savo veiklą galėtų vykdyti neišmesdami oro teršalų ir ŠESD, kol yra prisišvartavę, ir neblogindami pakrančių vietovių ir uostamiesčių aplinkos būklės. Turėtų būti išlaikytas ribotas nuo kranto tiekiamos elektros nebuvimo ar nesuderinamumo atveju taikytinų išimčių skaičius, siekiant numatyti galimybę retkarčiais paskutinę minutę pakeisti įplaukimo į uostus tvarkaraščius ir įplaukti į nesuderinamą įrangą turinčius uostus;

(25) siekiant atsekti, ar laikomasi šio reglamento nuostatų, juo turėtų būti numatyta patikima stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema. Tokia sistema turėtų būti nediskriminuojant taikoma visiems laivams ir joje turėtų būti reikalaujama, kad tikrinimą atliktų trečioji šalis ir taip būtų užtikrintas šioje sistemoje pateiktų duomenų tikslumas. Kad būtų lengviau pasiekti šio reglamento tikslą, tikrinant, ar šio reglamento laikomasi, prireikus turėtų būti naudojamasi visais duomenimis, kurie jau yra pateikti pagal Reglamentą (ES) 2015/757, – taip būtų sumažinama bendrovėms, tikrintojams ir laivybos institucijoms tenkanti administracinė našta;

(26) bendrovės turėtų būti atsakingos už plaukiojimo ir švartavimosi metu laive naudojamos energijos kiekio ir rūšies, taip pat kitos aktualios informacijos, pvz., informacijos apie laivo variklio tipą ar pagalbinių vėjo technologijų buvimą, stebėseną

ir nurodymą ataskaitose, siekiant įrodyti, kad laikomasi šiame reglamente nustatytos laivo sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribos. Siekiant palengvinti šių stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievolių vykdymą ir tikrintojų atliekamą tikrinimą, panašiai kaip pagal Reglamentą (ES) 2015/757, bendrovės turėtų stebėsenos plane įforminti numatytą stebėsenos metodą ir pateikti daugiau duomenų apie šio reglamento taisyklių taikymą. Stebėsenos planas ir, jei taikytina, vėlesni jo pakeitimai turėtų būti pateikiami tikrintojui;

(27) norint pasiekti šio reglamento tikslus ir garantuoti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro, kurį tikimasi diegti laivybos sektoriuje, aplinkosauginį naudingumą, kurą būtina sertifikuoti. Toks sertifikavimas turėtų būti atliekamas vadovaujantis skaidria, nediskriminacine procedūra. Siekiant palengvinti sertifikavimą ir sumažinti administracinę naštą, biokuras, biodujos, nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių kuras ir perdirbtos anglies kuras turėtų būti sertifikuojami vadovaujantis Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatytomis taisyklėmis. Ši sertifikavimo koncepcija taip pat turėtų būti taikoma už Sąjungos ribų bunkeriuojamam kurui, kuris turėtų būti laikomas importuotu kuru, panašiai kaip Direktyvoje (ES) 2018/2001. Kai bendrovės ketina nukrypti nuo toje direktyvoje arba šioje naujoje sistemoje numatytų standartinių verčių, tai turėtų būti daroma tik tuo atveju, kai vertes galima sertifikuoti pagal vieną iš savanoriškų schemų, pripažįstamų pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 (WtT verčių atveju) arba atlikus laboratorinius bandymus ar tiesioginius išmetamųjų teršalų matavimus (TtW);

(28) akredituotiems tikrintojams atliekant tikrinimą turėtų būti užtikrintas bendrovių vykdomos stebėsenos ir teikiamų ataskaitų tikslumas bei išsamumas ir atitiktis šiam reglamentui. Siekiant užtikrinti nešališkumą, tikrintojai turėtų būti nepriklausomi ir kompetentingi juridiniai asmenys, akredituoti nacionalinių akreditavimo įstaigų, įsteigtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008[24];

(29) remdamiesi bendrovių stebimais ir ataskaitose nurodomais duomenimis ir informacija, tikrintojai turėtų apskaičiuoti ir nustatyti laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinį metinį intensyvumą ir laivo balansą nustatytos ribos atžvilgiu, įskaitant atitikties perteklių arba trūkumą, taip pat nustatyti, ar laikomasi reikalavimų prisišvartavus naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą. Tikrintojas turėtų šią informaciją pateikti atitinkamai bendrovei. Kai tikrintojas yra tas pats subjektas kaip ir tikrintojas Reglamento (ES) 2015/757 tikslais, tokia informacija galėtų būti pateikiama kartu su tame reglamente numatyta tikrinimo ataskaita. Tada atitinkama bendrovė tokią informaciją turėtų pateikti Komisijai;

(30) Komisija turėtų sukurti elektroninę duomenų bazę, kurioje būtų registruojami kiekvieno laivo rezultatai ir užtikrinama jo atitiktis šiam reglamentui, ir turėtų užtikrinti šios elektroninės duomenų bazės veikimą. Siekiant palengvinti ataskaitų teikimą ir sumažinti administracinę naštą bendrovėms, tikrintojams ir kitiems naudotojams, elektroninė duomenų bazė turėtų būti kuriama remiantis esamu THETIS-MRV moduliu ir turėtų būti atsižvelgiama į galimybę pakartotinai naudoti Reglamento (ES) 2015/757 tikslais surinktą informaciją ir duomenis;

(31) atitiktis šiam reglamentui priklausytų nuo elementų, kurių bendrovė gali nekontroliuoti, pvz., nuo aspektų, susijusių su kuro prieinamumu ar kuro kokybe.

[24] 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 339/93 (OL L 218, 2008 8 13).

Todėl bendrovėms turėtų būti suteikta lankstumo iš vienų metų į kitus perkelti atitikties perteklių arba laikantis tam tikrų ribų avansu pasiskolinti atitikties perteklių iš ateinančių metų. Siekiant vietos oro kokybės uostamiesčiuose ir pakrančių vietovėse labai svarbu, kad prisišvartavę laivai naudotų nuo kranto tiekiamą elektrą, todėl tokiam naudojimui panašios lankstumo nuostatos neturėtų būti taikomos;

(32) siekiant išvengti technologinio susaistymo ir toliau remti geriausių rezultatų teikiančių sprendinių diegimą, bendrovėms turėtų būti leidžiama sutelkti skirtingų laivų efektyvumą ir galimą vieno laivo perteklinį efektyvumą naudoti kito laivo nepakankamam efektyvumui kompensuoti. Taip sukuriama galimybė atlyginti už perteklinį efektyvumą ir skatinama investuoti į pažangesnes technologijas. Galimybė pasirinkti sutelktą atitiktį turėtų likti savanoriška ir priklausyti nuo atitinkamų bendrovių pritarimo;

(33) vadovaujantis šiuo reglamentu nustatytomis procedūromis tikrintojo išduotas atitikties patvirtinimo dokumentas („FuelEU“ atitikties sertifikatas) turėtų būti laikomas laive kaip įrodymas, kad laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas atitinka ribas ir laikomasi reikalavimų prisišvartavus naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą. Tikrintojai turėtų pranešti Komisijai apie tokių dokumentų išdavimą;

(34) tikrintojai reikalavimų neatitinkančius įplaukimus į uostą turėtų nustatyti remdamiesi aiškiais ir objektyviais kriterijais, kuriais būtų atsižvelgiama į visą aktualią informaciją, įskaitant lankymosi uoste laiką, sunaudotą kiekvieno tipo energijos kiekį ir galimų reikalavimų nesilaikymo sąlygų taikymą kiekvieno įplaukimo į uostą atveju. Šią informaciją bendrovės turėtų pateikti tikrintojams atitikčiai nustatyti;

(35) nedarant poveikio galimybei pasiekti atitiktį naudojantis lankstumo ir sutelkimo nuostatomis, laivams, neatitinkantiems laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinio metinio intensyvumo ribų, turėtų būti skiriamos atgrasomąjį poveikį turinčios nuobaudos. Nuobaudos dydis turėtų būti proporcingas reikalavimų nesilaikymo mastui ir pašalinti ekonominį reikalavimų nesilaikymo pranašumą, taip išsaugant vienodas sąlygas sektoriuje. Nuobaudos dydis turėtų būti grindžiamas atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro, kurį laivas būtų turėjęs sunaudoti, kad atitiktų reglamento reikalavimus, kiekiu ir kaina;

(36) už kiekvieną reikalavimų neatitinkantį įplaukimą į uostą skiriama nuobauda turėtų būti proporcinga elektros energijos naudojimo išlaidoms ir pakankama, kad atgrasytų nuo taršesnių energijos šaltinių naudojimo. Nuobauda turėtų priklausyti nuo laive įrengtos jėgainės galingumo, turėtų būti išreikšta megavatais ir padauginta iš pastovaus dydžio nuobaudos eurais už buvimo uoste valandą. Dėl tikslių Sąjungoje nuo kranto tiekiamos elektros energijos kainų duomenų trūkumo šis tarifas turėtų būti grindžiamas vidutine ES nebuitiniams vartotojams taikomos elektros energijos kaina, padauginta iš dviejų, siekiant atsižvelgti į kitas su paslaugos teikimu susijusias rinkliavas, įskaitant, be kita ko, sujungimo išlaidas ir investicijų susigrąžinimo elementus;

(37) iš sumokamų nuobaudų gaunamos pajamos turėtų būti naudojamos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro paskirstymui ir naudojimui laivybos sektoriuje skatinti ir siekiant padėti laivybos veiklos vykdytojams įvykdyti jų klimato srities ir aplinkosaugos tikslus. Šiuo tikslu minėtos pajamos turėtų būti skiriamos Direktyvos 2003/87/EB 10a straipsnio 8 dalyje nurodytam Inovacijų fondui;

(38) su šiuo reglamentu susijusių prievolių vykdymas turėtų būti užtikrinamas remiantis esamomis priemonėmis, t. y. priemonėmis, nustatytomis vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB[25] ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB[26]. Dokumentas, kuriuo patvirtinama laivo atitiktis šio reglamento reikalavimams, turėtų būti įtraukiamas į Direktyvos 2009/16/EB IV priede nurodytą liudijimų ir dokumentų sąrašą;

(39) dėl padarinių, kuriuos pagal šį reglamentą tikrintojų vykdomos priemonės gali turėti atitinkamoms bendrovėms, svarbos, ypač kai jie susiję su reikalavimų neatitinkančiais įplaukimais į uostą, nuobaudų sumų apskaičiavimu ir atsisakymu išduoti „FuelEU“ atitikties sertifikatą, tos bendrovės turėtų turėti teisę kreiptis į valstybės narės, kurioje tikrintojas buvo akredituotas, kompetentingą instituciją su prašymu peržiūrėti tokias priemones. Atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje įtvirtintą pagrindinę teisę į veiksmingą teisinę gynybą, kompetentingų institucijų ir uosto valdymo įstaigų pagal šį reglamentą priimami sprendimai turėtų būti peržiūrimi teisme pagal atitinkamos valstybės narės nacionalinę teisę;

(40) siekiant, kad veiksmingai veikiant šiam reglamentui būtų išlaikytos vienodos sąlygos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl WtW išmetamųjų teršalų faktorių sąrašo dalinio pakeitimo, taikytinų netaršių technologijų ar jų naudojimo kriterijų sąrašo dalinio pakeitimo, siekiant nustatyti taisykles, kaip atlikti laboratorinius bandymus ir tiesioginius išmetamųjų teršalų matavimus, pritaikyti nuobaudos koeficientą, akredituoti tikrintojus, pritaikyti nuobaudos koeficientą ir nuobaudų sumokėjimo būdus. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(41) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011[27]. Įgyvendinimo aktais nustatydama standartizuotų stebėsenos planų šablonus, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles, Komisija turėtų atsižvelgti į galimybę pakartotinai panaudoti Reglamento (ES) 2015/757 tikslais surinktą informaciją ir duomenis;

(42) dėl tarptautinių laivybos sektoriaus aspektų pageidautina taikyti visuotinį požiūrį į laivų sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribojimą, nes dėl platesnės taikymo srities jis galėtų būti laikomas efektyvesniu. Todėl, siekdama padėti Tarptautinei jūrų organizacijai (TJO)

---

25 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

26 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi (OL L 131, 2009 5 28, p. 132).

27 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

rengti tarptautines taisykles, Komisija turėtų dalytis svarbia šio reglamento įgyvendinimo informacija su TJO ir kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis ir teikti TJO atitinkamus duomenis. Kai šio reglamento atžvilgiu svarbiais klausimais pasiekiamas susitarimas dėl visuotinio požiūrio, Komisija turėtų persvarstyti šį reglamentą siekdama, kai tikslinga, jį suderinti su tarptautinėmis taisyklėmis;

(43) atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro ir pakaitinių energijos šaltinių naudojimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiuose, juose besilankančiuose ar iš jų išvykstančiuose laivuose diegimas visoje Sąjungoje nėra toks tikslas, kurį valstybės narės galėtų pakankamai gerai pasiekti nerizikuodamos sukelti kliūčių vidaus rinkai ir iškraipyti konkurenciją tarp uostų ir laivybos veiklos vykdytojų. Šį tikslą galima geriau pasiekti Sąjungos lygmeniu nustatant vienodas taisykles, kuriomis būtų sukurtos ekonominės paskatos laivybos veiklos vykdytojams toliau veikti be kliūčių, kartu įvykdant įpareigojimus naudoti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą. Todėl, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Tikslas ir paskirtis

Šiuo reglamentu nustatomos vienodos taisyklės, kuriomis nurodoma taikyti:

a) į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiame, juose besilankančiame ar iš jų išvykstančiame laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis (ŠESD) intensyvumo ribą ir

b) įpareigojimą valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą arba netaršią technologiją,

kad būtų padidintas nuoseklus atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro bei pakaitinių energijos šaltinių naudojimas visoje Sąjungoje, kartu užtikrinant sklandžią jūrų transporto veiklą ir vengiant iškraipyti vidaus rinką.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas visiems laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, neatsižvelgiant į jų vėliavą:

a) jiems lankantis valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame įplaukimo uoste sunaudojamai energijai,

b) visai energijai, sunaudojamai per reisus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą, ir

b) pusei energijos, sunaudojamos per reisus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto arba į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą, kai pirmesnis arba paskesnis įplaukimo uostas priklauso trečiosios šalies jurisdikcijai.

Šis reglamentas netaikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniams laivams, žvejybos arba žuvų apdorojimo laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams arba valstybiniams laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

(a) išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis – anglies dioksido (CO_2), metano (CH_4) ir azoto oksidų (N_2O) išmetimas į atmosferą;

(b) biokuras – biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 33 punkte;

(c) biodujos – biodujos, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 28 punkte;

(d) perdirbtos anglies kuras – perdirbtos anglies kuras, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 35 punkte;

(e) iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras – iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 36 punkte;

(f) maistiniai ir pašariniai augalai – maistiniai ir pašariniai augalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 40 punkte;

(g) netarši technologija – III priedo reikalavimus atitinkanti technologija, kurią taikant iš laivų į atmosferą neišmetamos toliau nurodytos šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir oro teršalai: anglies dioksidas (CO_2), metanas (CH_4), azoto suboksidas (N_2O), sieros oksidai (SO_x), azoto oksidai (NO_x) ir kietosios dalelės (PM);

(h) pakaitiniai energijos šaltiniai – laive pagaminta atsinaujinančiųjų išteklių, t. y. vėjo arba saulės, energija arba nuo kranto tiekiama elektra;

(i) įplaukimo uostas – įplaukimo uostas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio b punkte;

(j) reisas – reisas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 2015/757 3 straipsnio c punkte;

(k) bendrovė – bendrovė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 2015/757 3 straipsnio d punkte;

(l) bendroji talpa (BT) – BT, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio e punkte;

(m) prisišvartavęs laivas – prisišvartavęs laivas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio n punkte;

(n) energijos sunaudojimas laive – energijos kiekis megadžauliais (MJ), kurį laivas sunaudoja varikliams ir laive esančiai įrangai tiek jūroje, tiek prisišvartavus eksploatuoti;

(o) laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas – išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išreikštas gramais WtW pagrindu nustatyto CO_2 ekvivalento, tenkančio vienam laive sunaudojamos energijos MJ;

(p) WtW – išmetamo teršalų kiekio apskaičiavimo metodas, kuriuo atsižvelgiama į šiltnamio efektą sukeliančių dujų poveikį energijos gamybai, transportui, paskirstymui ir naudojimui laive, taip pat ir degimo variklyje metu;

(q) išmetamųjų teršalų faktorius – vidutinė su sukėliklio veiklos duomenimis susijusių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sparta, jeigu daroma visiškos oksidacijos vykstant degimui ir visiškos kitų cheminių reakcijų konversijos prielaida;

(r) nuo kranto tiekiama elektra – žemos arba aukštos įtampos, kintamos arba nuolatinės srovės elektros energijos tiekimo prisišvartavusiems laivams sistema, apimanti laivo ir krantinės įrenginius, per kurią energija tiesiogiai tiekiama pagrindiniam laivo skirstomajam skydui ir naudojama viešbučiui, aptarnavimo darbams arba antriniams akumuliatoriams įkrauti;

(s) tikrintojas – tikrinimo veiklą vykdantis juridinis subjektas, nacionalinės akreditavimo įstaigos akredituotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ir šį reglamentą;

(t) ataskaitinis laikotarpis – ataskaitinis laikotarpis, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio m punkte;

(u) „FuelEU“ atitikties sertifikatas – laivui skirtas sertifikatas, kurį bendrovei išduoda tikrintojas ir kuriame patvirtinama, kad tas laivas atitinka šio reglamento reikalavimus tam tikru ataskaitiniu laikotarpiu;

(v) keleivinis laivas – laivas, vežantis daugiau kaip 12 keleivių, įskaitant kruizinius laivus, greitaeigius keleivinius laivus ir laivus, į kuriuos gali užvažiuoti ir nuo jų nuvažiuoti kelių ar geležinkelių transporto priemonės;

(w) konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams apatinėje laivo patalpoje ir denyje vežti;

(x) reikalavimų neatitinkantis įplaukimas į uostą – įplaukimas į uostą, kai laivas neatitinka 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo ir netaikoma nė viena iš 5 straipsnio 3 dalyje numatytų išimčių;

(y) mažiausiai palankus teršalų išmetimo scenarijus – daugiausiai anglies dioksido išmetantis bet kurio konkretaus kuro gamybos scenarijus;

(z) CO_2 ekvivalentas – parametras, naudojamas išmetamam CO_2, CH_4 ir N_2O kiekiui apskaičiuoti, remiantis jų visuotinio atšilimo potencialu, paverčiant CH_4 ir N_2O kiekį lygiaverčiu anglies dioksido kiekiu, turinčiu tokį patį visuotinio atšilimo potencialą;

(aa) atitikties balansas – pagal V priedą apskaičiuojamas laivo perteklinės atitikties arba nepakankamos atitikties, palyginti su laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinio metinio intensyvumo riba, rodiklis;

(bb) atitikties perteklius – teigiamos vertės atitikties balansas;

(cc) atitikties trūkumas – neigiamos vertės atitikties balansas;

(dd) bendras sutelktos atitikties balansas – visų į fondą įtrauktų laivų atitikties balansų suma;

(ee) uosto valdymo įstaiga – bet kuri viešoji arba privačioji įstaiga, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/352 2 straipsnio 5 punkte[28].

II SKYRIUS

REIKALAVIMAI DĖL LAIVUOSE NAUDOJAMOS ENERGIJOS

4 straipsnis

Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo riba

1. Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinis metinis intensyvumas neviršija 2 dalyje nustatytos ribos.

2. 1 dalyje nurodyta riba apskaičiuojama [X gramų CO_2 ekvivalento, tenkančio vienam MJ]* atskaitos vertę sumažinant toliau nurodyta procentine dalimi:

   – -2 proc. – nuo 2025 m. sausio 1 d.;

   – -6 proc. – nuo 2030 m. sausio 1 d.;

   – -13 proc. – nuo 2035 m. sausio 1 d.;

   – -26 proc. – nuo 2040 m. sausio 1 d.;

   – -59 proc. – nuo 2045 m. sausio 1 d.;

   – -75 proc. – nuo 2050 m. sausio 1 d.;

   [Žvaigždutė: Atskaitos vertė, kuri bus skaičiuojama vėlesniu teisėkūros procedūros etapu, atitinka 2020 m. viso laivyno laivuose sunaudotai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinį intensyvumą, nustatomą remiantis pagal Reglamentą (ES) 2015/757 stebėtais ir pateiktais duomenimis ir naudojantis to reglamento I priede nustatyta metodika ir standartinėmis vertėmis.]

3. Laive sunaudotai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas apskaičiuojamas pagal I priede nurodytą metodiką kaip išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tenkantis vienam energijos vienetui.

4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus II priedui pakeisti, siekiant įtraukti WtW išmetamųjų teršalų faktorius, susijusius su bet kuriais naujais energijos ištekliais, arba pritaikyti esamus išmetamųjų teršalų faktorius, kad būtų užtikrintas nuoseklumas su būsimais tarptautiniais standartais arba Sąjungos energetikos srities teisės aktais.

5 straipsnis

Papildomi prisišvartavusių laivų naudojamos energijos netaršumo reikalavimai

[28] 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

1. Nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste prisišvartavęs laivas prisijungia prie nuo kranto tiekiamos elektros ir, kol yra prisišvartavęs, naudojasi ja visiems energijos poreikiams patenkinti.

2. 1 dalis taikoma:

   (a) konteinervežiams;

   (b) keleiviniams laivams.

3. 1 dalis netaikoma laivams:

   (a) kurie būna prisišvartavę mažiau negu dvi valandas, skaičiuojant pagal išvykimo ir atvykimo valandas, kaip nurodyta 14 straipsnyje;

   (b) kurie naudoja netaršias technologijas, kaip nurodyta III priede;

   (c) kurie turi ne pagal tvarkaraštį įplaukti į uostą dėl saugos ar gyvybės gelbėjimo jūroje priežasčių;

   (d) kurie negali prisijungti prie nuo kranto tiekiamos elektros, nes uoste nėra prijungimo taškų;

   (e) kurie negali prisijungti prie nuo kranto tiekiamos elektros, nes uosto krantinės įrenginys yra nesuderinamas su laive esančia nuo kranto tiekiamos elektros įranga;

   (f) kuriems ribotą laiką tenka gaminti energiją laive, kilus avariniams atvejams, keliantiems tiesioginį pavojų gyvybei, laivui, aplinkai, ar dėl kitų *force majeure* priežasčių.

4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus III priedui pakeisti, siekiant į taikytinų netaršių technologijų arba jų naudojimo kriterijų sąrašą įtraukti nuorodas į naujas technologijas, jeigu nustatoma, kad, atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą, šios naujos technologijos yra lygiavertės tame priede išvardytoms technologijoms.

5. Įplaukimo uosto valdymo įstaiga nustato, ar taikytinos 3 dalyje nurodytos išimtys, ir pagal IV priede išdėstytus reikalavimus išduoda arba atsisako išduoti sertifikatą.

6. Nuo 2035 m. sausio 1 d. 3 dalies d ir e punktuose išvardytos išimtys negali būti taikomos konkrečiam laivui iš viso daugiau negu penkis kartus per vienus ataskaitinius metus. Šios nuostatos įvykdymo tikslu įplaukimas į uostą neskaičiuojamas, jeigu bendrovė įrodo, kad ji pagrįstai negalėjo žinoti, kad laivas negalės prisijungti dėl 3 dalies d ir e punktuose nurodytų priežasčių.

7. Avariniai atvejai, dėl kurių tenka naudotis laive esančiais generatoriais, kaip nurodyta 3 dalies f punkte, įforminami ir apie juos laivas praneša uosto valdymo įstaigai.

III SKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI IR SERTIFIKAVIMAS

6 straipsnis

Bendrieji stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai

1. Pagal 7–9 straipsnius bendrovės vykdo savo kiekvieno laivo atitinkamų parametrų stebėseną ir teikia ataskaitas ataskaitiniu laikotarpiu. Jos vykdo tą stebėseną ir teikia ataskaitas visuose valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose ir per atvykimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą ar išvykimo iš tokio uosto reisus.

2. Stebėsena ir ataskaitų teikimas turi būti išsamūs ir apimti tiek jūroje esančių, tiek prisišvartavusių laivų sunaudojamą energiją. Bendrovės imasi reikiamų priemonių, kad ataskaitiniu laikotarpiu nesusidarytų duomenų spragų.

3. Stebėsena ir ataskaitos turi būti nuoseklios ir palyginamos su kitų laikotarpių stebėsena ir ataskaitomis. Tuo tikslu bendrovės taiko vienodą stebėsenos metodiką ir naudoja vienodus duomenų rinkinius, kurie gali būti keičiami gavus tikrintojo įvertinimą. Bendrovės suteikia galimybę pagrįstai įsitikinti, ar duomenys, kurie turi būti stebimi ir apie kuriuos turi būti teikiamos ataskaitos, yra teisingi.

4. Bendrovės turi skaidriai ir tiksliai rinkti, registruoti, kaupti, analizuoti ir dokumentais patvirtinti stebėsenos duomenis, pateikdamos prielaidas, nuorodas, išmetamųjų teršalų faktorius ir veiklos duomenis, kad tikrintojas galėtų nustatyti laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą.

5. Vykdant šio reglamento 7–9 ir 14 straipsniuose nustatytą stebėsenos ir ataskaitų teikimo veiklą, kai tinkama, naudojamasi Reglamento (ES) 2015/757 tikslais surinkta informacija ir duomenimis.

7 straipsnis

Stebėsenos planas

1. Iki 2024 m. rugpjūčio 31 d. bendrovės tikrintojams pateikia kiekvieno savo laivo stebėsenos planą, kuriame nurodomas iš I priede išdėstytų metodų pasirinktas laive sunaudojamos energijos kiekio, rūšies, išmetamųjų teršalų faktoriaus ir kitos aktualios informacijos stebėsenos ir pateikimo metodas.

2. Laivams, po 2024 m. rugpjūčio 31 d. pirmą kartą patenkantiems į šio reglamento taikymo sritį, skirtą stebėsenos planą bendrovės tikrintojui pateikia nepagrįstai nedelsdamos ir ne vėliau kaip per du mėnesius nuo kiekvieno laivo pirmojo įplaukimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą.

3. Stebėsenos plane pateikiami išsamūs ir aiškūs dokumentai ir bent visa ši informacija:

   (a) laivo identifikavimo duomenys ir tipas, įskaitant jo pavadinimą, TJO jam suteiktą identifikavimo numerį, jo registracijos arba prirašymo uostą ir laivo savininko pavadinimą (vardą ir pavardę);

   (b) bendrovės pavadinimas ir kontaktinio asmens adresas, telefonas, ir elektroninio pašto duomenys;

   (c) laive įrengtų energijos konversijos sistemų aprašas ir atitinkamas megavatais (MW) išreikštas galingumas;

   (d) aprašas, kuriame nurodoma, kad laive įrengta ir sertifikuota įranga, kuria galima prisijungti prie nuo kranto tiekiamos tam tikros įtampos ir dažnio elektros energijos, įskaitant IEC/IEEE 80005-1 (aukšta įtampa) ir IEC/IEEE 80005-3 (žema įtampa) įrangą, arba yra įrengti pakaitiniai energijos šaltiniai arba netarši technologija, kaip nurodyta III priede;

(e) plaukiojimo metu ir prisišvartavus planuojamų laive naudoti energijos šaltinių aprašas 4 ir 5 straipsniuose išdėstytiems reikalavimams įvykdyti;

(f) laivo kuro sunaudojimo ir pakaitinių energijos šaltinių arba netaršios technologijos, kaip nurodyta III priede, tiekiamos energijos stebėsenos procedūrų aprašas;

(g) II priede nurodyti WtW išmetamųjų teršalų faktoriai;

(h) procedūrų, taikomų atliekant reisų sąrašo išsamumo stebėseną, aprašas;

(i) kiekvieno reiso veiklos duomenų nustatymo procedūrų aprašas, įskaitant procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus jūroje praleistam laikui plaukiant iš išvykimo uosto į atvykimo uostą ir prisišvartavus praleistam laikui nustatyti ir užregistruoti;

(j) procedūrų, sistemų ir pareigų, naudotų išmetamo stebėsenos plane nurodytiems duomenims atnaujinti ataskaitiniu laikotarpiu, aprašas;

(k) metodo, kuris turi būti taikomas siekiant nustatyti pakaitinius duomenis, skirtus duomenų spragoms užpildyti, aprašas;

(l) persvarstymo duomenų lapas, kuriame būtų registruojama visa ankstesnių persvarstymų informacija.

4. Bendrovės naudoja standartizuotus stebėsenos planus, grindžiamus šablonais. Komisija įgyvendinimo aktais nustato tuos šablonus, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8 straipsnis

Stebėsenos plano pakeitimai

1. Bendrovės reguliariai ir ne rečiau kaip kartą per metus tikrina, ar laivo stebėsenos planas atitinka laivo pobūdį ir eksploatavimo būdą ir ar jame esančius duomenis galima pagerinti.

2. Bendrovės daro stebėsenos plano pakeitimus šiais atvejais:

(a) jei bendrovė pakeičiama;

(b) jei naudojamos naujos energijos konversijos sistemos, naujų rūšių energija, įskaitant iš pakaitinių šaltinių gautą arba pasitelkiant netaršią technologiją pagamintą energiją, kaip nurodyta III priede;

(c) jei dėl naujo tipo matavimo įrangos naudojimo arba naujų ėminių ėmimo ar analizės metodų taikymo, arba dėl kitų priežasčių pasikeitus galimybei gauti duomenų gali būti padarytas poveikis renkamų duomenų tikslumui;

(d) jei nustatoma, kad pagal taikytą stebėsenos metodą gauti duomenys buvo neteisingi;

(e) jei nustatoma, kad kuri nors stebėsenos plano dalis neatitinka šio reglamento reikalavimų, ir tikrintojas pareikalauja, kad bendrovė tą planą patikslintų.

3. Bendrovės nepagrįstai nedelsdamos praneša tikrintojams apie pasiūlymus padaryti stebėsenos plano pakeitimų.

4. Tikrintojas įvertina pagal šio straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus padarytus stebėsenos plano pakeitimus. Atlikęs įvertinimą tikrintojas atitinkamai bendrovei praneša, ar tie pakeitimai atitinka 6 straipsnio reikalavimus.

9 straipsnis

Biokuro, biodujų, skystojo ir dujinio nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių transporto kuro ir perdirbtos anglies kuro sertifikavimas

1. Kai šio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nurodytais tikslais turi būti atsižvelgiama į biokurą, biodujas, nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių kurą ir perdirbtos anglies kurą, kaip apibrėžta Direktyvoje (ES) 2018/2001, taikomos šios taisyklės:

   (a) biokuro ir biodujų, atitinkančių Direktyvos (ES) 2018/2001 29 straipsnyje išdėstytus tvarumo ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo kriterijus, šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamųjų teršalų faktoriai nustatomi pagal toje direktyvoje išdėstytas metodikas;

   (b) nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių kuro ir perdirbtos anglies kuro, atitinkančio Direktyvos (ES) 2018/2001 27 straipsnio 3 dalyje nurodytas išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo ribas, šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetamųjų teršalų faktoriai nustatomi pagal toje direktyvoje išdėstytas metodikas;

   (c) laikoma, kad a punkto reikalavimų neatitinkančio arba iš maistinių ir pašarinių augalų pagaminto biokuro ir biodujų išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip mažiausiai palankų iškastinio kuro scenarijų atitinkančio šios rūšies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai;

   (d) laikoma, kad b punkto reikalavimų neatitinkančio nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių kuro ir perdirbtos anglies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip mažiausiai palankų iškastinio kuro scenarijų atitinkančio šios rūšies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai.

2. Bendrovės teikia tikslius ir patikimus duomenis apie taršos ŠESD intensyvumą ir biokuro, biodujų, nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių kuro ir perdirbtos anglies kuro tvarumo savybes, patikrintas pagal schemą, kurią Komisija pripažino pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis.

3. Įmonės turi teisę nukrypti nuo nustatytų WtW TtW išmetamųjų teršalų faktorių standartinių verčių, jeigu faktinės vertės sertifikuojamos laboratoriniais bandymais arba tiesioginiais išmetamųjų teršalų matavimais. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant laboratorinių bandymų ir tiesioginių išmetamųjų teršalų matavimų taisykles.

IV SKYRIUS

TIKRINIMAS IR AKREDITAVIMAS

10 straipsnis

Tikrinimo veikla

1. Tikrintojas įvertina stebėsenos plano atitiktį 6 ir 9 straipsniuose nustatytiems reikalavimams. Jei tikrinimo metu nustatoma neatitikimų tiems reikalavimams, atitinkama bendrovė atitinkamai patikslina savo stebėsenos planą ir šį patikslintą stebėsenos planą pateikia tikrintojui galutiniam įvertinimui prieš prasidedant ataskaitiniam laikotarpiui. Atitinkama bendrovė su tikrintoju susitaria dėl laikotarpio, būtino tiems patikslinimams padaryti. Tas laikotarpis negali trukti ilgiau nei iki ataskaitinio laikotarpio pradžios.

2. Prieš atlikdamas 15 straipsnio 2 dalyje nustatytas operacijas, tikrintojas įvertina pateiktos informacijos atitiktį 6–9 straipsniuose ir I, II ir III prieduose nustatytiems reikalavimams.

3. Jei tikrinimo įvertinime nustatoma, kad yra neteisingų teiginių arba neatitikčių šio reglamento reikalavimams, tikrintojas apie tai laiku informuoja atitinkamą bendrovę. Tada ta bendrovė ištaiso neteisingus teiginius ar neatitiktį, kad būtų galima laiku baigti tikrinimo procesą.

11 straipsnis

Bendrosios tikrintojų prievolės ir veiklos principai

1. Tikrintojas yra nepriklausomas nuo bendrovės arba laivo eksploatuotojo ir vykdo pagal šį reglamentą nustatytą veiklą viešojo intereso naudai. Tuo tikslu nei tikrintojas, nei bet kuris to paties juridinio subjekto padalinys negali būti bendrovė arba laivo eksploatuotojas, bendrovės savininkas arba nuosavybės teise jiems priklausantis subjektas; be to, tikrintojas negali turėti ryšių su bendrove, kurie galėtų pakenkti jo nepriklausomumui ir nešališkumui.

2. Tikrintojas įvertina duomenų ir informacijos, susijusių su laivuose sunaudojamos energijos kiekiu, rūšimi ir išmetamųjų teršalų faktoriumi, patikimumą, tikėtinumą ir tikslumą, visų pirma patikrindamas šiuos duomenis:

   (a) kuro sąnaudų ir pakaitinių energijos šaltinių priskyrimą reisams;

   (b) pateiktus duomenis apie kuro sąnaudas ir susijusius matavimus bei apskaičiavimus;

   (c) išmetamųjų teršalų faktorių pasirinkimą ir naudojimą;

   (d) naudojimąsi nuo kranto tiekiama elektra arba pagal 5 straipsnio 5 dalį patvirtintų išimčių buvimą.

3. 2 dalyje nurodytas vertinimas grindžiamas šiais sumetimais:

   (a) pateikti duomenys atitinka apytikriai apskaičiuotus duomenis, grindžiamus laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia;

   (b) pateiktuose duomenyse nėra neatitikimų, visų pirma, lyginant bendrą kiekvieno laivo kasmet įsigyjamą kuro kiekį ir sumines kuro sąnaudas reisų metu;

   (c) duomenys yra surinkti laikantis taikomų taisyklių ir

   (d) atitinkami laivo įrašai yra išsamūs ir nuoseklūs.

12 straipsnis

Tikrinimo procedūros

1. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūra, ataskaitoje pateiktą laivuose sunaudojamos energijos kiekį, rūšį ir išmetamųjų teršalų faktorių palygindamas su apytikriai apskaičiuotais duomenimis, grindžiamais laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia. Jei nustatoma didelių nukrypimų, tikrintojas atlieka išsamesnes analizes.

2. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su įvairiais skaičiavimo etapais, peržiūrėdamas visus bendrovės naudotus duomenų šaltinius bei taikytas metodikas.

3. Tikrintojas atsižvelgia į visus veiksmingus rizikos kontrolės būdus, kuriuos bendrovė taiko norėdama sumažinti neapibrėžtį, susijusius su konkrečių stebėsenos metodų tikslumu.

4. Bendrovė tikrintojui pateikia visą papildomą informaciją, kuri jam suteikia galimybę atlikti tikrinimo procedūras. Tikrinimo metu tikrintojas gali atlikti patikrinimus vietoje, kad nustatytų ataskaitoje pateiktų duomenų ir informacijos patikimumą.

13 straipsnis

Tikrintojų akreditavimas

1. Tikrintojus pagal šį reglamentą vykdomai veiklai akredituoja nacionalinė akreditavimo įstaiga pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008.

2. Tais atvejais, kai šiame reglamente nenustatoma konkrečių nuostatų dėl tikrintojų akreditavimo, taikomos atitinkamos Reglamento (EB) Nr. 765/2008 nuostatos.

3. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant papildomus tikrintojų akreditavimo metodus ir kriterijus. Tuose deleguotuosiuose aktuose nurodyti metodai grindžiami 10 ir 11 straipsniuose numatytais tikrinimo principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu pripažintais standartais.

V SKYRIUS

ATITIKTIES REGISTRAVIMAS, TIKRINIMAS, NURODYMAS ATASKAITOSE IR VERTINIMAS

14 straipsnis

Stebėsena ir registravimas

1. Kai tikrintojas įvertina 7 straipsnyje nurodytą stebėsenos planą, remdamosi tuo planu, įmonės registruoja toliau nurodytą kiekvieno laivo, atvykstančio į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą arba iš jo išvykstančio, ir kiekvieno reiso, per kurį atvykstama į tokį uostą arba iš jo išvykstama, informaciją:

   (a) išvykimo uostą ir atvykimo uostą, įskaitant išvykimo ir atvykimo dieną ir laiką ir prisišvartavus praleistą laiką;

   (b) 5 straipsnio 1 dalyje nurodyto reikalavimo taikymo kiekvienam laivui faktą, prisijungimą prie nuo kranto tiekiamos elektros ir jos naudojimą arba kurios nors iš 5 straipsnio 3 dalyje nurodytų išimčių buvimą;

   (c) kiekvienos rūšies kuro, sunaudoto prisišvartavus ir jūroje, kiekį;

(d) kiekvienos rūšies kuro, sunaudoto prisišvartavus ir jūroje, taip pat WtW išmetamųjų teršalų faktorius, išskirstytus pagal WtW, TtW ir nevaldomuosius išmetamuosius teršalus, apimančius visas atitinkamas šiltnamio efektą sukeliančias dujas;

(e) kiekvienos rūšies pakaitinių šaltinių energijos, sunaudotos prisišvartavus ir jūroje, kiekį.

2. Bendrovės kartą per metus skaidriai registruoja 1 dalyje nurodytą informaciją ir duomenis, kad tikrintojas galėtų patikrinti atitiktį šiam reglamentui.

3. Iki kiekvienų metų kovo 30 d. bendrovės pateikia tikrintojui 1 dalyje nurodytą informaciją.

15 straipsnis

Tikrinimas ir apskaičiavimas

1. Atlikęs 10–12 straipsniuose nustatytą tikrinimą, tikrintojas įvertina pagal 14 straipsnio 3 dalį bendrovės pateiktos informacijos kokybę, išsamumą ir tikslumą.

2. Remdamasis pagal 1 dalį patikrinta informacija, tikrintojas:

(a) pagal I priede nurodytą metodiką apskaičiuoja atitinkamame laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinį metinį intensyvumą;

(b) pagal V priede nurodytą formulę apskaičiuoja laivo atitikties balansą;

(c) apskaičiuoja reikalavimų neatitinkančius įplaukimus į uostą praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu, įskaitant laiką, praleistą prisišvartavus uoste, į kurį įplaukiama neatitinkant reikalavimų;

(d) apskaičiuoja 20 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų nuobaudų sumą.

3. Tikrintojas bendrovei pateikia 2 dalyje nurodytą informaciją.

16 straipsnis

Atitikties duomenų bazė ir ataskaitų teikimas

1. Komisija atitikčiai 4 ir 5 straipsniams stebėti parengia elektroninę duomenų bazę, užtikrina jos veikimą ir ją atnaujina. Atitikties duomenų bazė naudojama laivų atitikties balansui registruoti ir 17 bei 18 straipsniuose išdėstytiems lankstumo mechanizmams taikyti. Ji yra prieinama bendrovėms, tikrintojams, kompetentingoms institucijoms ir Komisijai.

2. Komisija įgyvendinimo aktais nustato taisykles, kaip naudotis teisėmis prisijungti prie atitikties duomenų bazės, ir funkcines bei technines atitikties duomenų bazės specifikacijas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Iki kiekvienų metų balandžio 30 d. bendrovė atitikties duomenų bazėje registruoja 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą tikrintojo nustatytą kiekvieno savo laivo informaciją kartu su informacija, pagal kurią galima identifikuoti laivą, bendrovę ir nustatyti vertinimą atlikusio tikrintojo tapatybę.

17 straipsnis

Atitikties pertekliaus perkėlimas ir skolinimasis tarp ataskaitinių laikotarpių

1. Kai laivas ataskaitiniu laikotarpiu turi atitikties perteklių, bendrovė gali jį perkelti į ateinančio ataskaitinio laikotarpio laivo atitikties balansą. Tikrintojui sutikus, bendrovė atitikties pertekliaus perkėlimą į ateinančio ataskaitinio laikotarpio atitikties balansą užregistruoja atitikties duomenų bazėje. Kai išduodamas „FuelEU“ atitikties sertifikatas, bendrovė atitikties pertekliaus perkelti nebegali.

2. Kai laivas ataskaitiniu laikotarpiu turi atitikties trūkumą, bendrovė gali atitinkamo dydžio avansinį atitikties perteklių pasiskolinti iš ateinančio ataskaitinio laikotarpio. Avansinis atitikties perteklius pridedamas prie ataskaitinio laikotarpio laivo balanso ir atimamas iš to paties laivo ateinančio ataskaitinio laikotarpio balanso. Iš ateinančio ataskaitinio laikotarpio atimtina suma yra lygi avansiniam atitikties pertekliui, padaugintam iš 1,1. Negalima pasiskolinti atitikties pertekliaus

   (a) dydžio, daugiau kaip 2 proc. viršijančio 4 straipsnio 2 dalyje nurodytą ribą, padauginto iš laivo energijos sąnaudų, apskaičiuotų pagal I priedą;

   (b) du ataskaitinius laikotarpius iš eilės.

3. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, balandžio 30 d., tikrintojui sutikus, įmonė užregistruoja avansinį atitikties perteklių atitikties duomenų bazėje.

18 straipsnis

Atitikties telkimas

1. Dviejų ar daugiau laivų, kuriuos tikrina tas pats tikrintojas, atitikties balansus galima sutelkti 4 straipsnio reikalavimams įvykdyti. Laivo atitikties balanso tuo pačiu ataskaitiniu laikotarpiu negalima įtraukti daugiau negu į vieną fondą.

2. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, kovo 30 d. bendrovė tikrintojui praneša apie ketinimą laivo atitikties balansą įtraukti į praėjusio atitikties laikotarpio fondą. Tais atvejais, kai fonde dalyvaujančius laivus valdo dvi arba daugiau bendrovių, bendrovės tikrintojui pateikia bendrą pranešimą.

3. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, balandžio 30 d., tikrintojas fondą užregistruoja atitikties duomenų bazėje. Nuo tos dienos fondo sudėtis nekinta.

4. Kai atitiktis sutelkiama pagal šio straipsnio 1 dalį ir 15 straipsnio 2 dalies b punkto tikslais, bendrovė gali nuspręsti, kaip kiekvienam konkrečiam laivui paskirstyti bendrą fondo atitikties balansą, jeigu laikomasi bendro fondo atitikties balanso. Tais atvejais, kai fonde dalyvaujančius laivus valdo dvi arba daugiau bendrovių, bendras fondo atitikties balansas paskirstomas taikant bendrame pareiškime nurodytą metodą.

5. Jeigu vidutinės fondo atitikties balansas konkrečiam laivui suteikia atitikties perteklių, taikoma 17 straipsnio 1 dalis.

6. 17 straipsnio 2 dalis fonde dalyvaujančiam laivui netaikoma.

7. Kai išduodamas „FuelEU“ atitikties sertifikatas, bendrovė laivo atitikties balanso į fondą įtraukti nebegali.

19 straipsnis

„FuelEU“ atitikties sertifikatas

1. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, birželio 30 d. tikrintojas išduoda atitinkamam laivui „FuelEU“ atitikties sertifikatą, jeigu, pritaikius galimas 17 ir 18 straipsnių sąlygas, tas laivas neturi atitikties trūkumo ir nėra įplaukęs į uostą neatitikdamas reikalavimų.

2. „FuelEU“ atitikties sertifikate pateikiama ši informacija:

   (a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, TJO identifikavimo numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);

   (b) laivo savininko pavadinimas (vardas ir pavardė), adresas ir pagrindinė verslo vieta;

   (c) tikrintojo tapatybė;

   (d) šio sertifikato išdavimo data, jo galiojimo laikotarpis ir susijęs ataskaitinis laikotarpis.

3. „FuelEU“ atitikties sertifikatas galioja 18 mėnesių nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.

4. Tikrintojas nedelsdamas informuoja Komisiją ir vėliavos valstybę apie „FuelEU“ atitikties sertifikato išdavimą.

5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi „FuelEU“ atitikties sertifikato pavyzdžiai, įskaitant elektroninius pavyzdžius. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

20 straipsnis

Nuobaudos

1. Kai metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, gegužės 1 d. laivas turi atitikties trūkumą, bendrovė sumoka nuobaudą. Tikrintojas nuobaudos sumą apskaičiuoja pagal V priede nurodytą formulę.

2. Bendrovė nuobaudą sumoka už kiekvieną reikalavimų neatitinkantį įplaukimą į uostą. Tikrintojas nuobaudos sumą apskaičiuoja 250 EUR sumą padaugindamas iš laive įrengtos galios megavatais ir iš prisišvartavus praleistų valandų skaičiaus.

3. Nepaisant 19 straipsnio 1 dalies, tikrintojas išduoda „FuelEU“atitikties sertifikatą, kai sumokamos šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytos nuobaudos. Šiame straipsnyje nurodyti veiksmai ir pagal 21 straipsnį atliktų mokėjimų įrodymai įrašomi į „FuelEU“ atitikties sertifikatą.

4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus V priedui pakeisti, siekiant pritaikyti šio straipsnio 1 dalyje nurodytą formulę ir pakeisti šio straipsnio 1 dalyje nustatytą pastovaus dydžio nuobaudos sumą, atsižvelgiant į energijos kainų tendencijas.

21 straipsnis

Nuobaudų paskirstymas siekiant laivybos sektoriuje remti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą

1. 20 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytos nuobaudos paskirstomos taip, kad būtų remiami bendri projektai, kuriais siekiama laivybos sektoriuje greitai diegti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą. Iš nuobaudų surinktomis

lėšomis finansuojamais projektais skatinama gaminti daugiau laivybos sektoriui skirto atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro, palengvinti tinkamų bunkeriavimo infrastruktūros objektų arba elektros prijungimo taškų statybą uostuose ir remti novatoriškiausių visame laivyne Europos technologijų kūrimą, bandymus ir diegimą, kad būtų gerokai sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis.

2. Iš 1 dalyje nurodytų nuobaudų surinktos pajamos skiriamos Direktyvos 2003/87/EB 10a straipsnio 8 dalyje nurodytam Inovacijų fondui. Šios pajamos laikomos Finansinio reglamento 21 straipsnio 5 dalyje nurodytomis išorės asignuotosiomis pajamomis ir panaudojamos pagal Inovacijų fondui taikytinas taisykles.

3. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nuostatomis dėl 20 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų nuobaudų mokėjimo būdų.

22 straipsnis

Prievolė laive turėti galiojantį „FuelEU“ atitikties sertifikatą

1. Į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą įplaukiantys laivai vežiojasi galiojantį „FuelEU“ atitikties sertifikatą.

2. Pagal 19 straipsnį atitinkamam laivui išduotas „FuelEU“ atitikties sertifikatas yra atitikties šiam reglamentui įrodymas.

23 straipsnis

Vykdymo užtikrinimas

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Šios sankcijos turi būti efektyvios, proporcingos ir atgrasios. Valstybės narės apie tas nuostatas ne vėliau kaip [20xx/mm/dd] praneša Komisijai ir nedelsdamos praneša Komisijai apie vėlesnius pakeitimus.

2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad pagal Direktyvą 2009/16/EB atliekant bet kokį laivo patikrinimą jos jurisdikcijai priklausančiame uoste, būtų patikrinta, ar laive yra galiojantis „FuelEU“ atitikties sertifikatas.

3. Jeigu laivas du ar daugiau vienas po kito einančių ataskaitinių laikotarpių nepateikė galiojančio „FuelEU“ atitikties sertifikato ir jeigu kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėms atitikties užtikrinti nepavyko, įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija, suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti pastabų, gali priimti įsakymą išvykti. Valstybės narės kompetentinga institucija apie įsakymą išvykti praneša Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei. Kiekviena valstybė narė, išskyrus laivo vėliavos valstybę narę, neleidžia nė į vieną savo uostą atvykti laivui, kuriam taikomas įsakymas išvykti, kol įmonė įvykdo savo prievoles. Kai laivas plaukioja su valstybės narės vėliava, atitinkama valstybė narė, suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti pastabų, įsako nuimti vėliavą, kol bendrovė įvykdys prievoles.

4. Tų prievolių įvykdymas patvirtinamas pateikiant įsakymą išvykti priėmusiai nacionalinei kompetentingai institucijai pranešimą apie galiojantį „FuelEU atitikties sertifikatą“. Šia dalimi nedaroma poveikio tarptautinės teisės nuostatoms, taikytinoms nelaimės ištiktiems laivams.

5. Apie konkrečiam laivui valstybės narės taikytas sankcijas pranešama Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei.

24 straipsnis

Teisė į peržiūrą

1. Bendrovės turi teisę prašyti, kad būtų peržiūrėti pagal šį reglamentą tikrintojo joms adresuoti apskaičiavimai ir taikytos priemonės, įskaitant atsisakymą išduoti „FuelEU“ atitikties sertifikatą pagal 19 straipsnio 1 dalį.
2. Peržiūros prašymas per vieną mėnesį nuo tos dienos, kai tikrintojas pateikia apskaičiavimo rezultatą arba praneša apie priemonę, pateikiamas valstybės narės, kurioje tikrintojas akredituotas, kompetentingai institucijai. Kompetentingos institucijos sprendimą gali peržiūrėti teismas.
3. Pagal šį reglamentą uosto valdymo įstaigos priimtus sprendimus gali peržiūrėti teismas.

25 straipsnis

Kompetentingos institucijos

Valstybės narės paskiria vieną ar kelias kompetentingas institucijas, atsakingas už šio reglamento taikymą ir vykdymo užtikrinimą (toliau – kompetentingos institucijos). Jos minėtų institucijų pavadinimus ir kontaktinę informaciją perduoda Komisijai. Komisija savo interneto svetainėje skelbia kompetentingų institucijų sąrašą.

VI SKYRIUS

DELEGUOTIEJI IR ĮGYVENDINIMO ĮGALIOJIMAI IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

26 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 4 straipsnio 6 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 3 dalyje, 13 straipsnio 3 dalyje, 20 straipsnio 4 dalyje ir 21 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo datos].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu panaikinti 4 straipsnio 7 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 3 dalyje, 13 straipsnio 3 dalyje, 20 straipsnio 4 dalyje ir 21 straipsnio 3 dalyje nurodytus įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 4 straipsnio 7 dalį, 5 straipsnio 4 dalį, 9 straipsnio 3 dalį, 13 straipsnio 3 dalį, 20 straipsnio 4 dalį ir 21 straipsnio 3 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų, arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

27 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002[29]. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis. Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas.

3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

28 straipsnis

Ataskaita ir peržiūra

1. Komisija iki 2030 m. sausio 1 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento veikimo vertinimo rezultatus ir praneša apie laivybos sektoriui skirtų atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro technologijų ir rinkos raidą ir jos poveikį Sąjungos laivybos sektoriui. Komisija apsvarsto galimybę pakeisti:

   (a) 4 straipsnio 2 dalyje nurodytą ribą;

   (b) laivų, kuriems taikoma 5 straipsnio 1 dalis, tipus;

   (c) 5 straipsnio 3 dalyje išvardytas išimtis.

29 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB daliniai pakeitimai

[29] 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiantis Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) ir iš dalies keičiantis saugios laivybos ir teršimo iš laivų prevencijos reglamentus (EB OL L 324, 2002 11 29, p. 1).

Direktyvos 2009/16/EB IV priede pateikiamas sąrašas papildomas šiuo punktu: „51. „FuelEU“ atitikties sertifikatas, išduotas pagal Reglamentą (ES) xxxx dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje

30 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Jis taikomas nuo 2025 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*