EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 14.7.2021.
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Jūras transports, kas veido aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no ES iekšējās tirdzniecības apjoma, ir būtisks Eiropas transporta sistēmas komponents, un tam ir izšķiroša nozīme Eiropas ekonomikā. Katru gadu aptuveni 400 miljoni pasažieru iekāpj kuģī vai izkāpj krastā ES ostās, un to vidū ir aptuveni 14 miljoni kruīza kuģu pasažieru. Jūras transportam ir svarīga nozīme salu un perifēro piejūras reģionu savienošanā ar pārējo vienoto tirgu[1]. Efektīvi jūras transporta savienojumi ir ļoti svarīgi ES iedzīvotāju mobilitātei, ES reģionu attīstībai un ES ekonomikai kopumā.

Jūras transporta nozare darbojas atvērtu tirgu un starptautiska mēroga konkurences apstākļos. Jūras transporta pakalpojumu tirgus ES ir pieejams visiem ES kuģu īpašniekiem, un jūras transporta pārvadājumus starp ES dalībvalstīm un starp ES dalībvalstīm un trešām valstīm (valstīm, kuras nav ES dalībvalstis) var veikt visu valstu pārvadātāji. Lai ES jūras transporta tirgus varētu sekmīgi funkcionēt, izšķiroši svarīgi ir nodrošināt vienlīdzīgus kuģu operatoru un kuģošanas uzņēmumu konkurences apstākļus.

2020. gada septembrī Komisija pieņēma priekšlikumu līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55 %[2] un ievirzīt ES uz atbildīga ceļa, kas ļautu tai līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam jāsamazina par 90 %. Visiem transporta veidiem, tostarp jūras transportam, būs jāpiedalās emisiju samazināšanas centienos.

Lai būtiski samazinātu starptautiskā jūras transporta CO_2 emisijas, ir jāizmanto gan mazāk enerģijas (jāuzlabo energoefektivitāte), gan tīrāki enerģijas veidi (atjaunīgās un mazoglekļa degvielas). Paziņojumā par 2030. gada klimata mērķrādītāja plānu[3] ir paskaidrots, ka: *"Gan aviācijas, gan kuģniecības nozarē būs jākāpina centieni uzlabot gaisakuģu, kuģu un to darbības efektivitāti un paplašināt ilgtspējīgi saražotu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantojumu. Sīkāk tas tiks novērtēts iniciatīvu* ReFuelEU Aviation *un* FuelEU Maritime *sakarā; to mērķis ir palielināt ilgtspējīgu alternatīvo degvielu ražošanu un izmantošanu šajos sektoros. Lai varētu sagatavoties daudz straujākām pārmaiņām pēc 2030. gada, vajadzīgajai tehnoloģiju attīstībai un ieviešanai jānotiek jau līdz tam."*

Lai veicinātu SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju sasniegšanu visas ES ekonomikas mērogā, atkarībā no politikas scenārijiem, kas novērtēti 2030. gada klimata mērķrādītāja plāna (KMP) satvarā un ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas atbalstam, atjaunīgo un mazoglekļa degvielu īpatsvaram 2030. gadā vajadzētu būt 6–9 % no starptautiskā jūras transporta degvielu struktūras un līdz 2050. gadam — 86–88 %[4].

KMP norādīts, ka atjaunīgo energoresursu īpatsvars transporta nozarē ir jāpalielina, holistiskas un integrētas pieejas satvarā attīstot elektrifikāciju, modernas biodegvielas un citas

---

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.

4 Scenārijā, kurā tiek novērtēts oglekļa cenas noteikšanas un regulatīvo pasākumu apvienojums (tā dēvētajā "MIX scenārijā"), prognozēts, ka īpatsvars 2030. gadā būs 7,5 % un līdz 2050. gadam — 86 %.

atjaunīgās un mazoglekļa degvielas, un ka sintētiskajām degvielām uz ūdeņraža bāzes būs izšķirīga nozīme dekarbonizācijā, jo īpaši aviācijas un jūrniecības nozarē.

Arī starptautiskā līmenī jūras transporta nozare tiek mudināta izmantot tīrākas degvielas. Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) 2018. gadā pieņēma sākotnējo stratēģiju kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai. Identificēto tuvākajā laikā veicamo kandidātpasākumu sarakstā SJO ietver alternatīvu mazoglekļa un bezoglekļa degvielu izmantošanas veicināšanu un krasta elektroenerģijas nodrošināšanu.

Pašlaik jūrniecības nozares degvielu struktūra ir pilnībā atkarīga no fosilajām degvielām. Šo situāciju var izskaidrot ar to, ka operatoriem nav pietiekamu stimulu samazināt emisijas un ka šajā nozarē trūkst pietiekami izstrādātu, cenas ziņā pieejamu un globāli izmantojamu tehnoloģisko alternatīvu fosilajām degvielām. Šo problēmu daļējs cēlonis un pastiprinošs faktors ir vairākas tirgus nepilnības. To vidū ir:

– degvielu piedāvājuma, izplatīšanas un pieprasījuma savstarpējā atkarība,

– nepietiekama informācija par gaidāmajām regulatīvajām prasībām,

– aktīvu (kuģu un bunkurēšanas infrastruktūras) ilgais ekspluatācijas laiks.

Iniciatīvā "FuelEU Maritime" ir ierosināts kopējs ES tiesiskais regulējums, kura mērķis ir, neradot šķēršļus vienotajam tirgum, palielināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu īpatsvaru starptautiskā jūras transporta degvielu struktūrā.

Apsvērumi, kas saistīti ar iespējamiem šķēršļiem vienotajam tirgum, operatoru konkurences izkropļojumiem un tirdzniecības maršrutu novirzīšanu, ir sevišķi svarīgi attiecībā uz prasībām degvielas kontekstā, jo degvielas izmaksas veido būtisku daļu no kuģu operatoru izmaksām. Degvielas izmaksu īpatsvars kuģu ekspluatācijas izmaksās var būt diapazonā no aptuveni 35 % no kravas pārvadājumu likmes mazam tankkuģim līdz aptuveni 53 % — konteinerkuģiem/beramkravu kuģiem. Tāpēc kuģu degvielas cenas svārstības var būtiski ietekmēt kuģu operatoru ekonomiskos rādītājus.

Vienlaikus joprojām pastāv liela cenas atšķirība starp fosilas izcelsmes tradicionālajām kuģu degvielām un atjaunīgām mazoglekļa degvielām. Lai saglabātu nozares konkurētspēju, vienlaikus virzot nozari uz pārkārtošanos degvielas jomā, kura tai nenovēršami jāveic, ir vajadzīgi skaidri un vienādi pienākumi attiecībā uz atjaunīgo mazoglekļa degvielu izmantošanu uz kuģiem.

Gaidāms, ka tiesiskā regulējuma lielāka paredzamība stimulēs tehnoloģiju attīstību un degvielas ražošanu un palīdzēs nozarei izkļūt no apburtā loka, kas patlaban ir izveidojies starp atjaunīgo un mazoglekļa degvielu pieprasījumu un piedāvājumu. Skaidri un vienādi pienākumi attiecībā uz enerģijas izmantošanu uz kuģiem vajadzīgi, lai mazinātu oglekļa emisiju pārvirzes risku, ko rada jūras transportam piemītošais starptautiskais raksturs un iespēja veikt degvielas bunkurēšanu ārpus ES. Ņemot vērā jūras transporta pārrobežu un globālo dimensiju, priekšroka dodama kopīgai jūrniecības nozares regulai, nevis tiesiskajam regulējumam, kas ES dalībvalstīm prasa ES tiesību aktus transponēt valsts tiesību aktos, jo tā rezultātā varētu tikt izveidoti daudzi un dažādi valstu pasākumi ar atšķirīgām prasībām un mērķrādītājiem.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Iniciatīva "FuelEU Maritime" ir daļa no pasākumu kopuma, kas paredzēts, lai novērstu jūras transporta radītās emisijas, vienlaikus saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Tā pilnībā saskan ar citiem pasākumiem, kuri iesniegti kā daļa no paketes "Gatavi mērķrādītājam

55 %", un pamatojas uz esošajiem politikas instrumentiem, piemēram, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757[5], ar ko izveido ES sistēmu, kuras mērķis ir veikt monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (MZV) attiecībā uz CO_2 emisijām un citu attiecīgu informāciju no lieliem kuģiem, kas izmanto ES ostas.

Tiek uzskatīts, ka pasākumu kopums ir vajadzīgs, lai novērstu dažādas atšķirīgas tirgus nepilnības, kas kavē klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumu izvēršanu jūrniecības nozarē. Papildus iniciatīvai "FuelEU Maritime", kuras mērķis ir palielināt pieprasījumu pēc atjaunīgām un mazoglekļa degvielām, Komisija ierosina attiecināt Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu (ETS)[6] uz jūrniecības nozari un pārskatīt Enerģijas nodokļu direktīvu (END)[7]. Šīm divām iniciatīvām būtu jānodrošina izmaksefektīvs emisiju samazinājums nozarē un tas, ka transporta cena atspoguļo tā ietekmi uz vidi, veselību un enerģētisko drošību.

Turklāt pasākumu kopums paredz pārskatīt vairākas citas direktīvas, tostarp:

– Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīvu (*AFID*)[8] un

– Atjaunīgo energoresursu direktīvu (AED II)[9].

Līdztekus šiem pārskatītajiem tiesību aktiem Komisija aplūkos vajadzību pēc papildu pētniecības un inovācijas darbībām, jo īpaši izmantojot kopīgi plānoto bezemisiju partnerību ūdenstransporta jomā, ko ierosinājusi Ūdenstransporta tehnoloģiju platforma programmas "Apvārsnis Eiropa" satvarā[10]. Komisija arī pārskatīs Pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai un enerģētikai[11] saskaņā ar Eiropas zaļā kursa politikas mērķiem, un tam būtu jānodrošina pietiekams finansējums nozares zaļajai pārveidei (tostarp krasta uzlādes infrastruktūras izvēršanai), vienlaikus izvairoties no konkurences izkropļojumiem.

Sīkāk aplūkojot ierosinātās darbības, redzams, ka pašlaik ne SJO līmenī, ne ES līmenī nav mehānisma, kas nozarē novērstu negatīvas papildu sekas (netiešās emisiju izmaksas, kas citādi netiek ņemtas vērā). Tas liedz operatoriem darbības un investīciju izvēlē ņemt vērā savas aktivitātes sociālās izmaksas klimata pārmaiņu un gaisa piesārņojuma izteiksmē Ekonomikas literatūrā norādīts, ka cenas noteikšanas mehānismi ir vispiemērotākie ārējo izmaksu internalizācijas instrumenti. Kā galvenie piemēri būtu jāmin nodoklis, kas noteikts ārējo izmaksu līmenī, vai emisiju ierobežošanas un tirdzniecības instruments, piemēram, ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (ETS), kas nosaka kopējo emisiju robežvērtību un ļauj tirgum noteikt atbilstošo cenu. Tie abi tiek raksturoti kā tirgus instrumenti.

Lai gan emisijas kvotu tirdzniecība var izmaksefektīvi samazināt SEG emisijas un sniegt vienādu cenas signālu, kas ietekmē operatoru, investoru un patērētāju lēmumus, tomēr ar to vien nepietiek, lai novērstu visus šķēršļus mazemisiju un bezemisiju risinājumu izvēršanai.

Ir vajadzīgi papildu politikas pasākumi, kas nodrošinātu vienlīdzīgu konkurences apstākļu saglabāšanu, vienlaikus novēršot šķēršļus, kuri kavē investīcijas tīrās enerģijas tehnoloģijās un infrastruktūrā, un tādējādi savukārt samazinot piesārņojuma mazināšanas izmaksas un

---

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

6 Direktīva 2003/87/EK.

7 Padomes Direktīva 2003/96/EK.

8 Direktīva 2014/94/ES.

9 Direktīva (ES) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/

11 Komisijas paziņojums (2014/C 200/01).

papildinot ES ETS darbību. Tas ir sevišķi svarīgi nolūkā atbalstīt tādus mazināšanas pasākumus, piemēram, atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transporta nozarē, kuriem piemīt liels potenciāls samazināt emisijas nākotnē, bet kuri pašlaik saskaras ar augstām piesārņojuma mazināšanas izmaksām, kā arī īpašiem tirgus šķēršļiem.

Lai gan ES ETS attiecināšana uz jūrniecības nozari vēl vairāk veicinās energoefektivitātes uzlabojumus un samazinās cenas atšķirības starp tradicionālajām un mazemisiju tehnoloģijām, tās spēja atbalstīt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu tehnoloģiju ātru izvēršanu jūrniecības nozarē lielā mērā ir atkarīga no tās faktiskā cenu līmeņa, kas īstermiņā vai vidējā termiņā, visticamāk, nesasniegs šim nolūkam pietiekamu līmeni.

Līdzīgā kārtā arī tiesību akti, kas attiecas uz degvielas *piegādi* (AED II) un *infrastruktūru* (*AFID*), nav būtiski ietekmējuši atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūrniecības nozarē, un tie jāpapildina ar pasākumiem, kuri spēj radīt *pieprasījumu* pēc mazoglekļa degvielām. Turklāt AED II pārskatīšana nespētu novērst augsto risku, ko kuģniecības nozarē rada degvielas bunkurēšana ārpus ES.

Pašlaik nav ES tiesiskā regulējuma, kas konkrēti attiektos uz atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā. Šīs iniciatīvas mērķis ir novērst šo trūkumu, jūras transporta nozarē palielinot pieprasījumu pēc atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām un vienlaikus saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus un labi funkcionējošu ES kuģu degvielas un jūras transporta tirgu.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Šīs iniciatīvas mērķis ir palielināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu ES jūras transportā, vienlaikus saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus gan jūrā, gan ostās, un veicināt ES un starptautisko klimatisko un vidisko mērķu sasniegšanu. Lai gādātu par to, ka nozare palīdz īstenot ieceri līdz 2050. gadam panākt Eiropas klimatneitralitāti, kā noteikts Eiropas zaļajā kursā, ir izšķiroši svarīgi nodrošināt daudzveidīgāku degvielu struktūru un plašāku atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izplatību. Vienlaikus ir svarīgi piemērot diferencētu pieeju atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanai kuģošanas laikā un ostās, lai ņemtu vērā atšķirīgo ietekmi uz gaisa piesārņojumu, tālab paredzot stingrākas prasības kuģiem ostās, un tehnoloģiju atšķirīgo pieejamību (plašāka izvēle kuģiem ostās).

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šīs iniciatīvas mērķis ir saglabāt augstu savienojamības līmeni un aizsargāt jūrniecības nozares konkurētspēju, vienlaikus palielinot tās ilgtspēju. Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 100. panta 2. punkts pilnvaro Savienību pieņemt attiecīgus noteikumus jūras transporta jomā.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Jūras transports pēc būtības ir starptautiska nozare. Eiropā aptuveni 75 % no reisiem, par kuriem ziņots saskaņā ar MZV, tiek veikti Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ) (un tādējādi tie varētu būt ES iekšējās satiksmes aizstājējs), un tiek lēsts, ka tikai aptuveni 9 % no satiksmes ir vietējie reisi (starp vienas ES dalībvalsts ostām). Tāpēc nozares pārrobežu dimensija ir ļoti būtiska un prasa koordinētu rīcību ES līmenī.

Bez rīcības ES līmenī dažādu atšķirīgu reģionālu vai valsts prasību kopums ES dalībvalstīs varētu radīt risku, ka tiek izstrādāti tehniskie risinājumi, kas ne vienmēr ir saderīgi. Vairākas ES dalībvalstis jau izstrādā valsts jūrniecības stratēģijas, kas ietver īpašas pieejas attiecībā uz

kuģu emisijām un jo sevišķi alternatīvo degvielu izmantošanu[12] un kas var radīt neparedzētu ietekmi un tirgus izkropļojumus. Tā kā šā priekšlikuma kontekstā apzinātie problēmu cēloņi dažādās ES dalībvalstīs būtiski neatšķiras, ņemot vērā nozares darbību pārrobežu dimensiju, šos jautājumus vislabāk var risināt ES līmenī. ES rīcība var arī sniegt iedvesmu un pavērt ceļu turpmāku pasākumu izstrādei, paātrinot alternatīvo degvielu ieviešanu pasaules mērogā[13].

Agrākā ES rīcība SEG jautājumos jau ir veicinājusi attiecīgu SJO reakciju, jo īpaši, drīz pēc tam, kad ES pieņēma Regulu par kuģu radīto SEG emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, SJO pieņēma līdzīgu obligātu globālo SEG datu vākšanas sistēmu. ES dalībvalstu koordinēta pieeja, reaģējot uz SEG emisiju samazināšanas norisēm SJO, nesen ir nodrošinājusi obligātu operatīvu energoefektivitātes pasākumu iekļaušanu SJO īstermiņa darbībās, kuru mērķis ir samazināt SEG emisijas. Vērā ņemamas SJO dalībvalstu grupas kopīga viedokļa izteikšana SJO forumos nozīmē, ka ES var būtiski ietekmēt SJO diskusiju virzienu un iznākumu.

- **Proporcionalitāte**

Šī iniciatīva jāīsteno ES līmenī, lai panāktu apjomradītus ietaupījumus atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanā jūras transportā, kā arī novērstu oglekļa emisiju pārvirzi un nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus operatoriem, kuru kuģi piestāj ES ostās, un pašām ES ostām. Piemēram, valsts līmenī noteikti pienākumi attiecībā uz atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu varētu novirzīt satiksmi uz konkurējošām citu dalībvalstu ostām un izkropļot konkurenci. Attiecīgi saskaņošana ES līmenī ir vajadzīga, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visiem jūrniecības nozares dalībniekiem (jo īpaši operatoriem, ostām un degvielas piegādātājiem).

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Ietekmes novērtējumā tika konstatēts, ka mērķu sasniegšanai ir vajadzīgi saistoši reglamentējoši pasākumi. Regula ir vispiemērotākais instruments, ar ko nodrošināt paredzēto pasākumu kopīgu īstenošanu, vienlaikus samazinot vienotā tirgus izkropļojumu risku, kuru varētu radīt ES dalībvalstu tiesību aktu prasību atšķirības. Tā kā pārejai uz atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām ir vajadzīgas ievērojamas degvielas piegādātāju investīcijas, degvielas izplatīšana, kā arī skaidrs un nepārprotams pieprasījuma spiediens, ir ļoti svarīgi, lai tiesiskais regulējums nodrošinātu vienotu, ilgtermiņa stabilu noteikumu kopumu visiem investoriem visā ES. Sevišķi svarīgi ir izvairīties no dažādu atšķirīgu pasākumu izveides valstu līmenī, kas varētu notikt tad, ja īstenošana tiktu veikta saskaņā ar starpnozaru direktīvu.

Priekšlikums ir ļoti tehnisks, un pastāv liela iespējamība, ka tas būs regulāri jāgroza, lai atspoguļotu tehnisko un juridisko attīstību. Ņemot to vērā, tiek plānoti arī vairāki īstenošanas pasākumi. Tie jo īpaši būs vērsti uz tehniskajām specifikācijām funkcionālo prasību īstenošanai.

---

12 Tas ietver valsts plānus, ko izstrādā Nīderlande, Zviedrija un Itālija (kā ostu sistēmas iestāžu enerģētikas un vides plānošanas dokumentu vadlīnijas (*DEASP*)). Arī trešās valstis, piemēram, Apvienotā Karaliste un Norvēģija, ir izstrādājušas savus plānus. Ir svarīgi tos minēt šajā kontekstā, jo to mērķi var ietekmēt tuvsatiksmes kuģošanas satiksmi uz ES un no tās.

13 Pašlaik šie pasākumi ir iekļauti SJO sākotnējā stratēģijā kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai kā vidēja termiņa kandidātpasākumi, t. i., pasākumi, par kuriem SJO jāvienojas 2023.–2030. gadā.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Tā kā šis ir jauns priekšlikums, nav veikta ne izvērtēšana, ne atbilstības pārbaude.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Komisija aktīvi sadarbojās ar ieinteresētajām personām un rīkoja visaptverošas apspriešanās visā ietekmes novērtējuma procesā. Ieinteresēto personu viedokļus sāka apkopot pēc sākotnējā ietekmes novērtējuma publicēšanas (2020. gada martā un aprīlī). Kopumā tika saņemta 81 atbilde, un atbildes tika ņemtas vērā priekšlikuma projekta izstrādes procesā un palīdzēja pilnveidot pieeju un labāk apzināt šķēršļus, kuri kavē atjaunīgo un mazoglekļa degvielu pašreizējo izmantošanu jūrniecības nozarē.

Citi apspriešanās pasākumi priekšlikuma sagatavošanas gaitā bija:

– Komisijas rīkota atklāta sabiedriskā apspriešana, kura norisinājās no 2020. gada 2. jūlija līdz 2020. gada 10. septembrim. Kopumā tika saņemtas 136 atbildes no dažādām ieinteresēto personu grupām. Atbildes sniedza kuģu īpašnieki un kuģu pārvaldnieki (40), enerģijas ražotāji un degvielas piegādātāji (37), tuvsatiksmes kuģošanas sabiedrības (25), valsts sektora iestādes (15), interešu organizācijas (14), ostu pārvaldnieki un administratori (13), ostas termināļu operatori un citi ostas pakalpojumu sniedzēji (13), akadēmisko pētniecības un inovācijas aprindu pārstāvji (12), iekšējo ūdensceļu nozares dalībnieki (11), kuģubūves uzņēmumi un kuģu aprīkojuma ražotāji (10), reģionālās vai vietējās publiskās iestādes (9), loģistikas pakalpojumu sniedzēji, kravu nosūtītāji un kravu īpašnieki (9), tehniskās standartizācijas struktūras un klasifikācijas sabiedrības (2), investori un finansētāji (2), un citi respondenti (17)[14],

– mērķorientēta apspriešanās ar ieinteresētajām personām, kuru organizēja par ietekmes novērtējuma atbalsta pētījumu atbildīgais konsultants un kura norisinājās no 2020. gada 18. augusta līdz 2020. gada 18. septembrim un bija vērsta uz Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības foruma (*ESSF*) ekspertiem. Konsultants no 2020. gada 10. jūlija līdz 2020. gada 1. decembrim arī intervēja vairākas ieinteresētās personas, to vidū nozares pārstāvjus un valstu iestādes,

– ieinteresēto personu apaļā galda diskusijā, kuru Komisija organizēja 2020. gada 18. septembrī un kurā piedalījās Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības foruma[15] (*ESSF*) un Eiropas Ostu foruma[16] (*EPF*) dalībnieki,

– regulāras ekspertu grupas sanāksmes *ESSF* apakšgrupā, kas izskata jautājumus saistībā ar ilgtspējīgu alternatīvo enerģiju kuģniecībai.

Ieinteresēto personu sniegtā informācija ļoti palīdzēja Komisijai precizēt politikas risinājumu koncepciju, kā arī novērtēt to ekonomisko, sociālo un vidisko ietekmi, salīdzināt tos un noteikt, kurš politikas risinājums, visticamāk, maksimāli optimizēs sabiedrības ieguvumu un izmaksu attiecību.

---

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

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

Apspriešanās parādīja, ka visas ieinteresēto personu grupas ir vienisprātis par to, cik svarīgi ir pievērsties atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanai jūras transportā, kā arī konkrētajām problēmām, kas konstatētas ietekmes novērtējumā.

Apspriešanās apstiprināja, ka visi pieci priekšlikuma ietekmes novērtējumā konstatētie problēmas virzītājspēki ir būtiski. Rezultāti liecina, ka dažādas ieinteresētās personas piekrīt, ka lielākie šķēršļi ir degvielas un investīciju lielās izmaksas, kā arī nenoteiktība, ar kuru saskaras investori. Runājot par politikas mērķiem, vissvarīgākais politikas mērķis, pēc ieinteresēto personu domām, šķiet "nodrošināt lielāku noteiktību par klimata un vidiskajām prasībām, kas piemērojamas ekspluatācijā esošiem kuģiem" .

Visas ieinteresēto personu grupas arī deva priekšroku uz mērķiem balstītai, nevis preskriptīvai politikai, un tas saskan arī ar citu prasību attiecībā uz politiku, ko pauda lielākā daļa ieinteresēto personu, proti, prasību par tehnoloģisko neitralitāti. Ieinteresētās personas no politikas pasākumiem visaugstāk novērtēja skaidras regulatīvās trajektorijas noteikšanu pašreizējās kuģu degvielas dekarbonizācijai. Ģeogrāfiskās darbības jomas ziņā netika dota acīmredzama priekšroka kādai pasākumu ģeogrāfiskajai darbības jomai. Runājot par ekoloģisko raksturlielumu mērīšanu un to, kā emisijas būtu jāiekļauj politikas satvarā, vairums ieinteresēto personu dod priekšroku pieejai "no urbuma līdz ķīļūdenim", jo tajā tiek ņemtas vērā ne tikai emisijas, ko rada degvielas sadedzināšana uz kuģa, bet arī augšposma emisijas, ko rada degvielu ražošana, transportēšana un izplatīšana. Attiecībā uz kuģiem pie piestātnes vai enkurvietā lielākā daļa ieinteresēto personu uzskata, ka prasības par krasta elektroapgādes izmantošanu ir būtiskas un nepieciešamas dekarbonizācijas mērķu sasniegšanai.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai atbalstītu ietekmes novērtējumu, kas ir priekšlikuma pamatā, ārējs līgumslēdzējs veica pētījumu. Šis pētījums sākās 2020. gada jūlijā un tika pabeigts 2021. gada martā. Pētījums sniedza vērtīgu ieskatu Komisijas dienestiem un jo īpaši palīdzēja izstrādāt politikas risinājumus, novērtēt dažus paredzamās ietekmes aspektus un apkopot tieši ietekmēto ieinteresēto personu viedokļus. Komisijas dienesti arī saņēma Eiropas Jūras drošības aģentūras (*EMSA*) atbalstu ar šo iniciatīvu saistītajos tehniskajos aspektos.

- **Ietekmes novērtējums**

Šajā priekšlikumā iekļautajos politikas pasākumos ir ņemti vērā ietekmes novērtējuma rezultāti. Ietekmes novērtējuma ziņojums [SWD(2021)635] saņēma pozitīvu Komisijas Regulējuma kontroles padomes atzinumu [SEC(2021)562]. Šī padome atzinumā sniedza vairākus ieteikumus par to, kā ietekmes novērtējuma ziņojumā izklāstīt argumentus. Šie ieteikumi ir ņemti vērā; ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. pielikumā sniegts šā procesa kopsavilkums.

Ietekmes novērtējuma kontekstā ir apsvērti trīs politikas risinājumi noteikto mērķu sasniegšanai. Visiem šiem trim politikas risinājumiem ir kopīgas divas galvenās iezīmes:

(1) regulatīvais raksturs juridiskās noteiktības nodrošināšanai un

(2) koncentrēšanās uz pieprasījuma aspektiem, lai stimulētu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ražošanu un izmantošanu, izkļūtu no apburtā loka un novērstu oglekļa emisiju pārvirzi.

Politikas risinājumi paredzēja dažādus pienākuma koncepcijas veidus, un jo īpaši atšķīrās to pieeja tehnoloģijas izvēlei un vajadzīgās veiktspējas panākšanai.

1. politikas risinājums izstrādāts kā preskriptīva pieeja, kas paredz konkrētu degvielu/degvielas veidu izmantošanu noteiktā īpatsvarā. Tas nozīmē, ka tehnoloģiju izvēlas regulators. 2. un 3. politikas risinājuma pamatā ir uz mērķiem balstīta pieeja, kas paredz noteikt uz kuģa patērētās enerģijas maksimālo gada vidējās SEG emisijas intensitātes robežvērtību. Tādējādi tehnoloģijas izvēle ir tirgus dalībnieku ziņā. Turklāt 3. politikas risinājums ietver arī mehānismus atalgošanai par mērķu pārsniegšanu (sakopošanu un reizinātājus bezemisiju tehnoloģijām), lai veicinātu tādu modernāku bezemisiju tehnoloģiju izstrādi, kuras ļauj samazināt gan gaisa piesārņotāju, gan siltumnīcefekta gāzu emisiju. Visi risinājumi paredz, ka vispiesārņojošākajiem kuģiem (konteinerkuģiem un pasažieru kuģiem) ostās ir jāizmanto krasta elektroapgāde (vai līdzvērtīga bezemisiju tehnoloģija).

Pēc novērtēšanas 3. politikas risinājums ir atzīts par vēlamo risinājumu, jo tas nodrošina visoptimālāko līdzsvaru starp mērķiem un kopējām īstenošanas izmaksām. Tas ne tikai apmierina vajadzību pēc elastīguma, ko ieinteresētās personas (jo īpaši operatori un ostas) ir uzsvērušas apspriešanās laikā, bet arī mazina tehnoloģiskās iesīkstes risku [un stimulē vismodernāko tehnoloģiju agrīnu ieviešanu].

Palielinoties atjaunīgo un mazoglekļa degvielu daļai jūras transporta degvielu struktūrā, būtiski samazināsies siltumnīcefekta gāzu emisijas un gaisa piesārņotāju emisijas. Tiek lēsts, ka ārējo izmaksu ietaupījumi saistībā ar gaisa piesārņojumu būs 10 miljardi EUR un saistībā ar klimata pārmaiņām — 138,6 miljardi EUR salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, izsakot pašreizējā vērtībā laikposmā no 2021. līdz 2050. gadam. Tie ir aprēķināti ietekmes novērtējumā, pamatojoties uz modelētajām atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izplatības prognozēm. Paredzams, ka darbības izmaksu (tehniskā apkope, apkalpe u. c.) samazinājums ļaus kuģu operatoriem ietaupīt 2,3 miljardus EUR. Šo samazinājumu veicinās nedaudz mazāka jūras transporta aktivitāte salīdzinājumā ar atsauces scenāriju. Vērā ņemama papildu ietekme attiecas uz modernu degvielu un dzinēju tehnoloģiju izmantošanu un netieši — uz tās ietekmi uz inovāciju. Paredzams, ka šī iniciatīva līdz 2050. gadam veicinās ar degvielas elementu darbināmu kuģu iekļaušanu flotē (18,9 %), kā arī elektrodzinēju izmantošanu (5,4 %) (salīdzinājumā ar atsauces scenāriju, saskaņā ar kuru šo tehnoloģiju izplatība nenotiek).

Galvenās izmaksas, kas izriet no ierosinātās intervences, sedz kuģu operatori, un to apmērs būs 89,7 miljardi EUR. Tās veido kapitāla izmaksu pieaugums (25,8 miljardi EUR) un degvielas izmaksu pieaugums (63,9 miljardi EUR) . Netiešās ostu izmaksas būs saistītas ar vajadzīgās degvielas bunkurēšanas infrastruktūras nodrošināšanu, un to aplēstais apmērs ir 5,7 miljardi EUR. Kuģu operatoru administratīvo izmaksu aplēstais apmērs ir 521,7 miljoni EUR, un tās veido datu vākšana, atbilstības nodrošināšanas plānu un ikgadējā enerģijas ziņojuma iesniegšana un verifikācija, sadarbība revīziju un inspekciju laikā, kā arī apkalpes apmācība. Konstatēts, ka vēl 1,8 miljoni EUR ir vajadzīgi ostu vadlīniju izstrādei, lai garantētu drošu darbu ar atjaunīgajām un mazoglekļa degvielām. Konkrētas izmaksas, kas saistītas ar degvielas sertifikāciju, nebija iespējams kvantificēt. Paredzams, ka izpildes nodrošināšanas izmaksas valsts sektora iestādēm būs ierobežotas (1,5 miljoni EUR) un saistītas ar nepieciešamo IT ziņošanas rīku nodrošināšanu. Tādējādi vēlamais risinājums iniciatīvas darbības laikā dod neto ieguvumu 58,4 miljardu EUR apmērā.

- **Pamattiesības**

Priekšlikums neietekmē pamattiesību aizsardzību.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Vēlamais risinājums ietekmēs Komisijas budžetu. Paredzamās IT pakalpojumu un IT sistēmu izstrādes izmaksas ir līdz 0,5 miljoniem EUR. Pamatojoties uz *THETIS-MRV* izmaksām un pieredzi, kas gūta saistībā ar esošajiem *THETIS-EU* moduļiem, kuri atbalsta dažādus ES tiesību aktus, šādas IT izstrādes izmaksas tiek lēstas 300 000 EUR apmērā. Vēlamajam politikas risinājumam būtu vajadzīga arī papildu funkcionalitāte, kas atbalstītu kuģu atbilstības bilanču sakopošanu. Tiek lēsts, ka šā papildu rīka izmaksas būs 200 000 EUR. IT izstrādes un iepirkuma izvēles iepriekš apstiprinās Eiropas Komisijas Informācijas tehnoloģiju un kiberdrošības padome.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija šā priekšlikuma virzību, ietekmi un rezultātus uzraudzīs, izmantojot uzraudzības/izvērtēšanas mehānismu kopumu. Komisija novērtēs progresu priekšlikuma konkrēto mērķu sasniegšanā, šādā nolūkā jo īpaši izmantojot datus, kas ik gadu tiek vākti ES monitoringa, ziņošanas un izvērtēšanas sistēmas ietvaros.

Informācijas pieprasījumi (ziņojumi, atbildes uz apsekojumiem) tiks rūpīgi līdzsvaroti, lai ieinteresētajām personām neuzliktu papildu slogu, radot nesamērīgus jaunus ziņojumu pieprasījumus.

Piecus gadus pēc tiesību akta priekšlikuma īstenošanas termiņa beigām Komisija noteikumus izvērtēs, lai pārbaudītu, vai iniciatīvas mērķi ir sasniegti. Izvērtējums tiks ņemts vērā turpmākos lēmumu pieņemšanas procesos, lai nodrošinātu vajadzīgos pielāgojumus izvirzīto mērķu sasniegšanai.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

1. pantā aprakstīts ierosinātās regulas priekšmets, proti, regulā ir izklāstīti noteikumi par tādas enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes samazināšanu, kuru patērē uz kuģiem, kas ienāk ES dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, atrodas tajās vai iziet no tām, nolūkā veicināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu harmonisku attīstību un konsekventu izmantošanu visā Savienībā, neradot šķēršļus vienotajam tirgum, lai panāktu jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu.

2. pantā noteikta darbības joma.

3. pantā noteiktas vairākas definīcijas.

4. pantā noteikta uz kuģa patērētās enerģijas gada siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība.

5. pantā noteiktas prasības konkrētiem kuģu tipiem par krasta elektroapgādes vai bezemisiju enerģijas izmantošanu pie piestātnes vai enkurvietā un norādīti iespējamie izņēmumi.

6. pantā noteikti kopēji atbilstības uzraudzības principi.

7. pantā noteikts, kas būtu jāiekļauj monitoringa plānos.

8. pantā norādītas situācijas, kurās monitoringa plāns būtu jāgroza.

9. pantā noteikti principi, kas saistīti ar biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un reciklēta oglekļa degvielu sertifikāciju.

10. pantā noteikta verificētāju veicamo verifikācijas darbību joma.

11. pantā noteikti verificētāju vispārīgie pienākumi un principi.

12. pantā izklāstīti galvenie principi, kas jāievēro verifikācijas procedūrās.

13. pantā izklāstīti noteikumi par verificētāju akreditāciju darbībām, kuras jāveic saskaņā ar šīs regulas darbības jomu.

14. pantā noteikti parametri, kuru monitorings un reģistrācija uzņēmumiem būtu jāveic, lai pierādītu atbilstību.

15. pantā noteikts verificētāju uzdevums saistībā ar uzņēmumu sniegto informāciju.

16. pantā paredzēta atbilstības datubāzes izveidošana un noteikti galvenie ziņošanas parametri.

17. pantā paredzēti elastīguma noteikumi, kas ļauj operatoriem noteiktā apmērā uzkrāt vai aizņemties atbilstības pārpalikumu atbilstības nodrošināšanai.

18. pantā izklāstīti iespējamās atbilstības bilanču sakopošanas galvenie principi un procedūras.

19. pantā izklāstīti nosacījumi "FuelEU" atbilstības sertifikāta izsniegšanai.

20. pantā noteiktas soda naudas, kas piemērojamas, ja nav panākta atbilstība.

21. pantā noteikti principi no soda naudām iegūto līdzekļu piešķiršanai atjaunīgo un mazoglekļa degvielu atbalstam jūrniecības nozarē.

22. pantā noteikts, ka uz kuģiem ir jābūt derīgam "FuelEU" atbilstības sertifikātam.

23. pantā izklāstīti kuģu inspekciju noteikumi.

24. pantā paredzētas tiesības pārskatīt lēmumus, kuri ietekmē uzņēmumus.

25. pantā noteikta prasība izraudzīties kompetentās iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanu un izpildes nodrošināšanu.

26. pantā paredzēti nosacījumi, ar kuriem Komisijai piešķir deleģētās pilnvaras saskaņā ar šo regulu.

27. pantā paredzēta komiteju procedūra, saskaņā ar kuru Komisija īsteno pilnvaras pieņemt īstenošanas aktus.

28. pantā prasīts Komisijai vismaz reizi piecos gados ziņot Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas piemērošanu.

29. pants groza Direktīvu 2009/16/EK, lai tās IV pielikumā iekļautu "FuelEU" atbilstības sertifikātu.

30. pantā noteikts šīs regulas spēkā stāšanās un piemērošanas sākuma datums.

I pielikumā noteiktas formulas un metodika uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes noteikšanai.

II pielikumā dots to standartvērtību saraksts, kuras var izmantot, lai noteiktu emisijas faktorus, ko izmanto I pielikumā aprakstītajā formulā.

III pielikumā dots to bezemisiju tehnoloģiju saraksts, kuras var izmantot kā alternatīvu pieslēgumam krasta elektroapgādei pie piestātnes vai enkurvietā, kā arī norādīti īpaši kritēriji to izmantošanai.

IV pielikumā noteikts elementu minimums sertifikātos, kas ostas pārvaldes iestādei jāizdod gadījumos, kad kuģi pamatotu iemeslu dēļ nevar izmantot krasta elektroapgādi.

V pielikumā noteiktas formulas kuģa atbilstības bilances un neatbilstības gadījumā piemērojamās soda naudas noteikšanai.

2021/0210 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA

par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[17],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[18],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Jūras transports veido aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no ES iekšējās tirdzniecības apjoma. Vienlaikus kuģu satiksme uz un no Eiropas Ekonomikas zonas ostām veido aptuveni 11 % no visām transporta radītajām CO_2 emisijām ES un 3–4 % no kopējām CO_2 emisijām ES. Katru gadu 400 miljoni pasažieru iekāpj kuģī vai izkāpj krastā dalībvalstu ostās, un to vidū ir aptuveni 14 miljoni kruīza kuģu pasažieru. Tādējādi jūras transports ir būtisks Eiropas transporta sistēmas komponents, un tam ir izšķiroša nozīme Eiropas ekonomikā. Savienībā un ārpus tās jūras transporta tirgū valda spēcīga konkurence starp ekonomikas dalībniekiem, un tiem ir nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi. Jūras transporta tirgus un tā dalībnieku stabilitāte un labklājība balstās uz skaidru un saskaņotu politikas satvaru, kas ļauj jūras transporta operatoriem, ostām un citiem nozares dalībniekiem darboties uz vienlīdzīgu iespēju pamata. Ja rodas tirgus izkropļojumi, tie rada risku, ka kuģu operatori vai ostas nonāk neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar konkurentiem jūras transporta nozarē vai citās transporta nozarēs. Tas savukārt var mazināt jūras transporta nozares konkurētspēju un iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieejamo savienojamību.

(2) Lai stiprinātu saistības klimata jomā, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un noteiktu pasākumus, kas jāveic, lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti, un politisko apņemšanos pārvērstu par juridisku pienākumu, Komisija pieņēma (grozītu) priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par klimatneitralitātes panākšanas satvara izveidi un Regulas (ES) 2018/1999 grozīšanu (Eiropas Klimata akts)[19], kā arī paziņojumu "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru

[17] OV C [...], [...], [...]. lpp.
[18] OV C [...], [...], [...]. lpp.
[19] COM(2020) 563 final.

vēriena kāpināšana"[20]. Tas ietver arī mērķrādītāju — līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tādēļ ir vajadzīgi dažādi komplementāri politikas instrumenti, kas motivētu izmantot ilgtspējīgi ražotas atjaunīgās un mazoglekļa degvielas, arī jūras transporta nozarē. Lai varētu sagatavoties daudz straujākām pārmaiņām pēc 2030. gada, vajadzīgo tehnoloģiju attīstībai un izvēršanai jānotiek jau līdz tam.

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

(4) Lai ietekmētu visas darbības jūras transporta nozarē, ir lietderīgi šo regulu attiecināt uz daļu no reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu un trešās valsts jurisdikcijā ostu. Tādējādi šai regulai būtu jāattiecas uz pusi no enerģijas, ko patērē kuģis, kurš veic reisus uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no trešās valsts jurisdikcijā esošas ostas, uz pusi no enerģijas, ko patērē kuģis, kurš veic reisus no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas uz trešās valsts jurisdikcijā esošu ostu, uz visu enerģiju, ko patērē kuģis, kurš veic reisus uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas, un uz visu enerģiju, kas tiek patērēta pie piestātnes vai enkurvietā dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Šāds īpatsvars attiecībā uz enerģiju, ko kuģis patērē ienākošajos un izejošajos reisos starp Savienību un trešām valstīm, nodrošina šīs regulas efektivitāti, tostarp palielina šā regulējuma pozitīvo vidisko ietekmi. Vienlaikus šāds regulējums ierobežo risku, ka kuģi piestāj ostās izvairīšanās nolūkā un pārkraušanas darbības tiek pārvietotas ārpus Savienības. Lai nodrošinātu raitu jūras satiksmes darbību un vienlīdzīgus jūras transporta operatoru un ostu konkurences apstākļus un novērstu iekšējā tirgus izkropļojumus, uz visiem braucieniem uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām vai no tām, kā arī uz kuģu stāvēšanu minētajās ostās būtu jāattiecina vienādi noteikumi, kas ietverti šajā regulā.

(5) Šajā regulā paredzētie noteikumi būtu bez diskriminācijas jāpiemēro visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga valsts. Lai nodrošinātu saskaņotību ar Savienības un starptautiskajiem noteikumiem jūras transporta jomā, šī regula nebūtu jāpiemēro karakuģiem, kara flotes palīgkuģiem, zivju zvejas un zivju apstrādes kuģiem un nekomerciāli izmantotiem valsts dienesta kuģiem.

(6) Personai vai organizācijai, kas atbild par atbilstību šai regulai, vajadzētu būt kuģošanas uzņēmumam, kas definēts kā kuģa īpašnieks, vai jebkurai citai organizācijai vai personai, piemēram, pārvaldniekam vai berbouta fraktētājam, kas no kuģa īpašnieka ir pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju un kas, pārņemot šādu

[20] COM(2020) 562 final.

atbildību, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas pārvaldības starptautiskais kodekss. Šīs definīcijas pamatā ir termina "uzņēmums" definīcija Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/757[21] 3. panta d) punktā, un tā ir saskanīga ar globālo datu vākšanas sistēmu, ko 2016. gadā izveidoja Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO). Saskaņā ar principu "piesārņotājs maksā" kuģošanas uzņēmums ar līgumisku vienošanos varētu likt subjektam, kas ir tieši atbildīgs par lēmumiem, kuri ietekmē uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti, uzņemties atbildību par atbilstības nodrošināšanas izmaksām saskaņā ar šo regulu. Šis subjekts parasti būtu subjekts, kas atbild par degvielas, maršruta un kuģa ātruma izvēli.

(7) Lai ierobežotu administratīvo slogu, jo īpaši mazākiem operatoriem uzlikto slogu, šī regula nebūtu jāpiemēro vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem un kuģiem bez mehāniskas piedziņas un tā būtu jāvērš uz kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnas. Lai gan šie pēdējie minētie kuģi ir tikai aptuveni 55 % no visiem kuģiem, kuri piestāj ostās un uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757, tie rada 90 % oglekļa dioksīda (CO_2) emisiju jūrniecības nozarē.

(8) Jaunu degvielas veidu un enerģētikas risinājumu izstrādei un izvēršanai ir vajadzīga koordinēta pieeja, ar ko saskaņo piedāvājumu, pieprasījumu un pienācīgas izplatīšanas infrastruktūras nodrošināšanu. Lai gan pašreizējais Eiropas tiesiskais regulējums jau daļēji pievēršas degvielas ražošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001[22] un izplatīšanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES[23], ir vajadzīgs arī instruments, kas veido aizvien lielāku pieprasījumu pēc atjaunīgām un mazoglekļa jūras transporta degvielām.

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

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

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

---

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

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

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

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

(12) Ja tradicionālo pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugu audzēšanu aizstāj ar tādu kultūraugu audzēšanu, kas paredzēti biodegvielām, bioloģiskajām šķidrajām degvielām un biomasas degvielām, notiek netieša zemes izmantošanas maiņa. Šāds papildu pieprasījums palielina spiedienu uz zemes platībām, un tā rezultātā lauksaimniecības zemes platības var izplesties uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums — tādu kā meži, mitrāji un kūdrāji —, radot papildu siltumnīcefekta gāzu emisijas un izraisot biodaudzveidības zudumu. Pētījumi liecina, ka ietekmes mērogs ir atkarīgs no dažādiem faktoriem, tostarp no degvielas ražošanai izmantojamo izejvielu veida, no biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas degvielu izmantošanas izraisītā papildu pieprasījuma pēc izejvielām un no tā, cik lielā mērā visā pasaulē tiek aizsargātas zemes platības, kurās ir liels oglekļa uzkrājums. Netiešas zemes izmantošanas maiņas radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju līmeni nevar nepārprotami noteikt ar tādu precizitāti, kas vajadzīga, lai noteiktu emisijas faktorus, kuri nepieciešami šīs regulas piemērošanai. Tomēr pierādījumi liecina, ka visas degvielas, kas ražotas no šādām izejvielām, dažādā apmērā izraisa netiešu zemes izmantošanas maiņu. Netiešā zemes izmantošanas maiņa ir ne tikai saistīta ar siltumnīcefekta gāzu emisijām, kas var samazināt vai pat novest līdz nullei siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījumu, ko dod atsevišķas biodegvielas, bioloģiskās šķidrās degvielas un biomasas degvielas, bet arī apdraud biodaudzveidību. Šis risks ir īpaši nozīmīgs sasaistē ar potenciāli lielu ražošanas paplašināšanos, ko nosaka ievērojams pieprasījuma pieaugums. Tāpēc nevajadzētu veicināt degvielu ražošanu no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem. Direktīva (ES) 2018/2001 jau ierobežo šādu biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas degvielu devumu SEG emisiju aiztaupījuma mērķrādītāja sasniegšanā autotransportā un dzelzceļa transportā un nosaka maksimālo ierobežojumu, ņemot vērā šo degvielu mazākos vidiskos ieguvumus, mazāko siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas potenciālu un plašākās ilgtspējas problēmas.

(13) Tomēr jūrniecības nozarē šai pieejai jābūt vēl stingrākai. Jūrniecības nozarē pašlaik ir nenozīmīgs pieprasījums pēc biodegvielām, bioloģiskajām šķidrajām degvielām un biomasas degvielām, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, jo vairāk nekā 99 % no pašlaik izmantotajām kuģu degvielām ir fosilas izcelsmes. Tāpēc no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotu biodegvielu neatzīšana par atbilstīgām saskaņā ar šo regulu arī līdz minimumam samazina transporta nozares dekarbonizācijas palēninašanās risku, kas pretējā gadījumā varētu rasties, ja no kultūraugiem ražotas biodegvielas tiktu pārvirzītas no autotransporta uz jūrniecības nozari. Ir ļoti svarīgi šādu pārvirzi samazināt līdz minimumam, jo autotransports joprojām ir vispiesārņojošākā transporta nozare un jūras transports pašlaik galvenokārt izmanto fosilas izcelsmes degvielas. Tāpēc ir lietderīgi atturēties ar šo regulu veicināt tādu biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas degvielu izmantošanu, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, un tādējādi radīt potenciāli lielu pieprasījumu pēc tām. Tāpēc, ņemot vērā papildu siltumnīcefekta gāzu emisijas un biodaudzveidības zudumu, ko rada visu veidu degvielas, kas ražotas no pārtikas un

dzīvnieku barības kultūraugiem, ir jāuzskata, ka šīm degvielām ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam ražošanas paņēmienam.

(14) Jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrāde un ieviešana jūras transporta vajadzībām prasa ilgstošu sagatavošanos, tāpēc vajadzīga ātra rīcība un skaidra un paredzama ilgtermiņa tiesiskā regulējuma izveide, kas atvieglotu plānošanu un veicinātu visu ieinteresēto personu investīcijas. Skaidrs un stabils ilgtermiņa tiesiskais regulējums veicinās jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrādi un ieviešanu jūras transportā un iedrošinās ieinteresētās personas investēt. Šādā regulējumā būtu jānosaka uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtības līdz 2050. gadam. Laika gaitā šīm robežvērtībām būtu jākļūst vērienīgākām, lai atspoguļotu paredzamo tehnoloģiju attīstību un atjaunīgo un mazoglekļa kuģu degvielu ražošanas paplašināšanos.

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

(16) Lai sniegtu pilnīgāku priekšstatu par dažādu energoresursu ekoloģiskajiem raksturlielumiem, būtu jānovērtē degvielu SEG raksturlielumi "no urbuma līdz ķīļūdenim", ņemot vērā ietekmi, ko rada enerģijas ražošana, transportēšana, sadale un izmantošana uz kuģa. Tādējādi tiktu stimulētas tehnoloģijas un ražošanas paņēmieni, kas nodrošina mazāku SEG pēdas nospiedumu un reālus ieguvumus salīdzinājumā ar esošajām tradicionālajām degvielām.

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

(18) Lai veicinātu tādu energoresursu izmantošanu, kuru SEG pēdas nospiedums kopumā ir mazāks, vajadzīga visaptveroša pieeja, kas attiektos uz visām būtiskākajām SEG emisijām (CO_2, CH_4 un N_2O). Lai atspoguļotu metāna un dislāpekļa oksīdu globālās sasilšanas potenciālu, šajā regulā noteiktā robežvērtība būtu jāizsaka kā "CO_2 ekvivalents".

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

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

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

(22) Papildus krasta elektroapgādei arī citas tehnoloģijas varētu sniegt līdzvērtīgus vidiskos ieguvumus ostās. Ja tiek pierādīts, ka alternatīvas tehnoloģijas izmantošana ir līdzvērtīga krasta elektroapgādes izmantošanai, kuģis būtu jāatbrīvo no krasta elektroapgādes izmantošanas pienākuma izpildes.

(23) Izņēmumi noteikumos par krasta elektroapgādes izmantošanu būtu jāparedz arī vairāku piestāšanas ostas pārvaldes iestādes apstiprinātu objektīvu iemeslu dēļ un jāattiecina tikai uz neplānotu piestāšanu ostā drošuma apsvērumu dēļ vai dzīvības glābšanai jūrā, kuģu īstermiņa stāvēšanu pie piestātnes vai enkurvietā mazāk nekā divas stundas, jo tas ir minimālais laiks, kas vajadzīgs pieslēgumam, un enerģijas ražošanu uz kuģa ārkārtas situācijās.

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

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

(26) Uzņēmumiem vajadzētu būt atbildīgiem par monitoringu un ziņošanu attiecībā uz tās enerģijas daudzumu un veidu, ko uz kuģiem patērē kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā, kā arī citu būtisku informāciju, piemēram, informāciju par kuģa dzinēja veidu vai vēja palīgtehnoloģiju izmantošanu uz kuģa, lai pierādītu atbilstību šajā regulā noteiktajai uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtībai. Lai atvieglotu šo monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi un verificētāju īstenoto verifikācijas procesu, līdzīgi kā Regulā (ES) 2015/757, uzņēmumiem būtu jādokumentē paredzētā monitoringa metode un monitoringa plānā jāsniedz sīkāka informācija par šīs regulas noteikumu piemērošanu. Monitoringa plāns, kā arī tā turpmākās izmaiņas, ja tādas ir, būtu jāiesniedz verificētājam.

(27) Lai sasniegtu šīs regulas mērķus un garantētu to atjaunīgo un mazoglekļa degvielu vidisko integritāti, kuras paredzēts ieviest jūrniecības nozarē, ļoti būtiska nozīme ir

degvielu sertifikācijai. Šāda sertifikācija būtu jāveic, izmantojot pārredzamu un nediskriminējošu procedūru. Lai atvieglotu sertifikāciju un samazinātu administratīvo slogu, biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un reciklēta oglekļa degvielas sertifikācijai būtu jābalstās uz noteikumiem, kas paredzēti Direktīvā (ES) 2018/2001. Šī sertifikācijas pieeja būtu jāpiemēro arī degvielām, kas bunkurētas ārpus Savienības un kas būtu jāuzskata par importētām degvielām, līdzīgi kā Direktīvā (ES) 2018/2001. Ja uzņēmumi plāno atkāpties no minētajā direktīvā vai šajā jaunajā regulējumā noteiktajām standartvērtībām, tas būtu jādara tikai tad, ja vērtības var sertificēt, izmantojot kādu no brīvprātīgajām shēmām, kas atzītas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 (vērtībām "no urbuma līdz tvertnei"), vai izmantojot laboratorisku testēšanu vai tiešus emisiju mērījumus (vērtībām "no tvertnes līdz ķīļūdenim").

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

(29) Pamatojoties uz datiem un informāciju, ko monitorējuši un paziņojuši uzņēmumi, verificētājiem būtu jāaprēķina un jānosaka uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte un kuģa bilance attiecībā uz robežvērtību, tostarp visi atbilstības pārpalikumi vai iztrūkumi, kā arī tas, kā ir izpildīta prasība izmantot krasta elektroapgādi pie piestātnes vai enkurvietā. Verificētājam šī informācija būtu jāpaziņo attiecīgajam uzņēmumam. Ja verificētājs ir tā pati struktūra, kas ir verificētājs Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā, šādu paziņošanu varētu veikt kopā ar verifikācijas ziņojumu saskaņā ar minēto regulu. Pēc tam attiecīgajam uzņēmumam šī informācija būtu jāpaziņo Komisijai.

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

(31) Atbilstība šai regulai būtu atkarīga no elementiem, kurus uzņēmums varētu nespēt ietekmēt, piemēram, no degvielas pieejamības vai degvielas kvalitātes problēmām. Tāpēc būtu jāļauj uzņēmumiem elastīgi pārnest atbilstības pārpalikumu no viena gada uz citu vai noteiktās robežās aizņemties atbilstības pārpalikuma avansu no nākamā gada. Uz krasta elektroapgādes izmantošanu pie piestātnes vai enkurvietā, kam ir liela nozīme ostas pilsētu un piekrastes teritoriju vietējā gaisa kvalitātē, nebūtu jāattiecina līdzīgi elastīguma noteikumi.

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

---

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

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

(34) Verificētājiem būtu jānosaka, cik ir bijis neatbilstīgu piestāšanu ostā, šādā nolūkā izmantojot skaidru un objektīvu kritēriju kopumu un attiecībā uz katru piestāšanu ostā Savienības teritorijā ņemot vērā visu attiecīgo informāciju, tajā skaitā stāvēšanas laiku, visus patērētās enerģijas veidus un to daudzumu un visu izslēgšanas nosacījumu piemērošanu. Uzņēmumiem šī informācija būtu jādara pieejama verificētājiem atbilstības noteikšanas vajadzībām.

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

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

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

(38) Ar šo regulu saistīto pienākumu izpildes nodrošināšanas pamatā vajadzētu būt esošajiem instrumentiem, proti, tiem, kas izveidoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK[25] un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/21/EK[26]. Dokuments, kas apliecina kuģa atbilstību šīs regulas prasībām, būtu jāiekļauj Direktīvas 2009/16/EK IV pielikumā norādītajā sertifikātu un dokumentu sarakstā.

(39) Ņemot vērā to, ka pasākumi, kurus verificētāji veic saskaņā ar šo regulu, jo īpaši nosakot neatbilstīgu piestāšanu ostā, aprēķinot soda naudu apmēru un atsakoties izdot “FuelEU” atbilstības sertifikātu, var būtiski ietekmēt attiecīgos uzņēmumus,

[25] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

[26] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.).

minētajiem uzņēmumiem vajadzētu būt tiesīgiem pieprasīt šādu pasākumu pārskatīšanu tās dalībvalsts kompetentajā iestādē, kurā verificētājs ir akreditēts. Ņemot vērā pamattiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību, kas nostiprinātas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, lēmumi, kurus kompetentās iestādes un ostas pārvaldes iestādes pieņēmušas saskaņā ar šo regulu, būtu jāpārskata tiesā saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību aktiem.

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

(41) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011[27]. Komisijai, ar īstenošanas aktiem nosakot standartizētu monitoringa plānu veidnes, tostarp tehniskos noteikumus to vienādai piemērošanai, būtu jāņem vērā iespēja atkalizmantot informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā.

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

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

[27] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

Mērķis un nolūks

Šajā regulā paredzēti vienādi noteikumi, ar ko nosaka:

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

b) pienākumu izmantot krasta elektroapgādi vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās,

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

2. pants

Darbības joma

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

a) enerģiju, kas patērēta, stāvot dalībvalsts jurisdikcijā esošā piestāšanas ostā;

b) visu enerģiju, kas patērēta reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, un

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

Šo regulu nepiemēro karakuģiem, kara flotes palīgkuģiem, zivju zvejas un zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem bez mehāniskas piedziņas un nekomerciāli izmantotiem valsts dienesta kuģiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

(a) “siltumnīcefekta gāzu emisija” ir oglekļa dioksīda (CO_2), metāna (CH_4) un dislāpekļa oksīdu (N_2O) izplūde atmosfērā;

(b) “biodegvielas” ir biodegvielas, kas definētas Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 33. punktā;

(c) “biogāze” ir biogāze, kas definēta Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 28. punktā;

(d) “reciklēta oglekļa degvielas” ir Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 35. punktā definētie “pārstrādāti oglekļa kurināmie/degvielas”;

(e) “nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas” ir Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 36. punktā definētās “no atjaunojamiem energoresursiem ražotas nebioloģiskas izcelsmes degvielas”;

(f) “pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugi” ir pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugi, kas definēti Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 40. punktā;

(g) “bezemisiju tehnoloģija” ir tehnoloģija, kas atbilst III pielikumā noteiktajām prasībām un neizraisa šādu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju izplūdi atmosfērā no kuģiem: oglekļa dioksīds (CO_2), metāns (CH_4), dislāpekļa oksīdi (N_2O), sēra oksīdi (SO_X), slāpekļa oksīdi (NO_X) un cietās daļiņas;

(h) “aizstājējenergoresursi” ir vēja vai saules atjaunīgā enerģija, kas ražota uz kuģa, vai elektroenerģija, kas piegādāta no krasta elektroapgādes;

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

(j) “reiss” ir reiss, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta c) punktā;

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

(l) “bruto tilpība” ir Regulas (ES) 2015/757 3. panta e) punktā definētā “bruto tonnāža”;

(m) “kuģis pie piestātnes vai enkurvietā” ir kuģis pie piestātnes, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta n) punktā;

(n) “uz kuģa patērētā enerģija” ir enerģijas daudzums, izteikts megadžoulos (MJ), kuru kuģis patērē piedziņai un kuģa aprīkojuma darbināšanai jūrā, pie piestātnes vai enkurvietā;

(o) “uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte” ir siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzums, izteikts CO_2 ekvivalenta gramos, izmantojot metodi “no urbuma līdz ķīļūdenim”, uz katru uz kuģa patērētās enerģijas MJ;

(p) “no urbuma līdz ķīļūdenim” ir emisiju aprēķināšanas metode, kurā ņemta vērā ietekme uz siltumnīcefekta gāzu emisijām, kuru rada enerģijas ražošana, transportēšana, sadale un izmantošana uz kuģa, tostarp sadedzināšana;

(q) “emisijas faktors” ir siltumnīcefekta gāzes vidējā emisijas intensitāte attiecībā pret avota plūsmas darbības datiem, pieņemot, ka sadedzināšanā notiek pilnīga oksidācija, bet visās pārējās ķīmiskajās reakcijās notiek pilnīga konversija;

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

(s) “verificētājs” ir tiesību subjekts, kas veic verifikāciju un ko akreditējusi valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008 un šo regulu;

(t) “ziņošanas laikposms” ir ziņošanas laikposms, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta m) punktā;

(u) ““FuelEU” atbilstības sertifikāts” ir konkrēta kuģa sertifikāts, ko verificētājs ir izdevis uzņēmumam un ar ko apliecina, ka minētais kuģis konkrētā ziņošanas laikposmā ir izpildījis šajā regulā noteiktās prasības;

(v) “pasažieru kuģis” ir kuģis, kas pārvadā vairāk nekā 12 pasažierus, arī kruīza kuģi, ātrgaitas pasažieru kuģi un kuģi ar aprīkojumu, kas ļauj autotransporta vai dzelzceļa transportlīdzekļiem uzbraukt uz kuģa un nobraukt no tā;

(w) “konteinerkuģis” ir kuģis, kas paredzēts vienīgi konteineru pārvadāšanai kravas telpās un uz klāja;

(x) “neatbilstīga piestāšana ostā” ir piestāšana ostā, kuras laikā kuģis neatbilst 5. panta 1. punktā noteiktajām prasībām un nav piemērojams neviens no 5. panta 3. punktā paredzētajiem izņēmumiem;

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

(z) “CO_2 ekvivalents” ir metriska mērvienība, ko izmanto CO_2, CH_4 un N_2O emisiju aprēķināšanai uz to globālās sasilšanas potenciāla pamata, CH_4 un N_2O daudzumu konvertējot ekvivalentā oglekļa dioksīda daudzumā ar tādu pašu globālās sasilšanas potenciālu;

(aa) “atbilstības bilance” ir mērs, ar ko novērtē kuģa atbilstību — proti, tās pārsniegumu vai nepietiekamību — uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtībām un ko aprēķina saskaņā ar V pielikumu;

(bb) “atbilstības pārpalikums” ir atbilstības bilance ar pozitīvu vērtību;

(cc) “atbilstības iztrūkums” ir atbilstības bilance ar negatīvu vērtību;

(dd) “kopējā kopas atbilstības bilance” ir visu kādā kopā iekļautu kuģu atbilstības bilanču summa;

(ee) “ostas pārvaldes iestāde” ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/352 2. panta 5. punktā[28].

II NODAĻA

PRASĪBAS UZ KUĢIEM PATĒRĒTAJAI ENERĢIJAI

4. pants

Uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība

1. Uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte ziņošanas laikposmā nepārsniedz 2. punktā noteikto robežvērtību.

2. Šā panta 1. punktā minēto robežvērtību aprēķina, atsauces vērtību [X grami CO_2 ekvivalenta uz MJ]* samazinot par šādu procentuālo daļu:

   – -2 % no 2025. gada 1. janvāra,

   – -6 % no 2030. gada 1. janvāra,

   – -13 % no 2035. gada 1. janvāra,

   – -26 % no 2040. gada 1. janvāra,

[28] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.).

– -59 % no 2045. gada 1. janvāra,

– -75 % no 2050. gada 1. janvāra.

[Zvaiznīte: atsauces vērtība, kuru aprēķinās likumdošanas procedūras vēlākā posmā, atbilst 2020. gadā uz flotes kuģiem patērētās enerģijas vidējai siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātei, kas noteikta, pamatojoties uz datiem, kurus monitorē un paziņo saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757, un izmantojot minētās regulas I pielikumā noteikto metodiku un standartvērtības.]

3. Uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti aprēķina kā siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzumu uz vienu enerģijas vienību saskaņā ar I pielikumā noteikto metodiku.

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

5. pants

Papildu prasības attiecībā uz bezemisiju enerģijas patērēšanu pie piestātnes vai enkurvietā

1. No 2030. gada 1. janvāra kuģim pie piestātnes vai enkurvietā dalībvalsts jurisdikcijā esošā piestāšanas ostā jāpieslēdzas krasta elektroapgādei un tā jāizmanto visām enerģijas vajadzībām, kamēr tas atrodas pie piestātnes vai enkurvietā.

2. Šā panta 1. punktu piemēro:

(a) konteinerkuģiem;

(b) pasažieru kuģiem.

3. Šā panta 1. punktu nepiemēro kuģiem:

(a) kas pie piestātnes vai enkurvietā stāv mazāk nekā divas stundas, šo laikposmu aprēķinot, pamatojoties uz iziešanas un ienākšanas stundu, kuru monitorē saskaņā ar 14. pantu;

(b) kas izmanto bezemisiju tehnoloģijas, kuras norādītas III pielikumā;

(c) kam drošuma apsvērumu dēļ vai dzīvības glābšanai jūrā jāveic neplānota piestāšana ostā;

(d) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo ostā nav pieejami pieslēgumpunkti;

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

(f) kam ierobežotu laiku nepieciešams ražot enerģiju uz kuģa ārkārtas situācijās, kuras rada tūlītēju risku dzīvībai, kuģim, videi, vai citu nepārvaramas varas apstākļu dēļ.

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību, piemērojamo bezemisiju tehnoloģiju un to izmantošanas kritēriju sarakstā iekļaut atsauces uz

jaunām tehnoloģijām, ja šīs jaunās tehnoloģijas ir atzītas par līdzvērtīgām minētajā pielikumā uzskaitītajām tehnoloģijām.

5. Piestāšanas ostas pārvaldes iestāde nosaka, vai ir piemērojami 3. punktā paredzētie izņēmumi, un izdod vai atsakās izdot sertifikātu saskaņā ar IV pielikumā noteiktajām prasībām.

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

7. Šā panta 3. punkta f) apakšpunktā minētās ārkārtas situācijas, kuru dēļ nepieciešams izmantot ģeneratorus uz kuģa, dokumentē un par tām ziņo ostas pārvaldes iestādei.

III NODAĻA

VISPĀRĪGIE PRINCIPI UN SERTIFIKĀCIJA

6. pants

Monitoringa un ziņošanas vispārīgie principi

1. Uzņēmumi saskaņā ar 7.–9. pantu attiecībā uz katru no saviem kuģiem ziņošanas laikposmā monitorē attiecīgos datus un ziņo par tiem. Minēto monitoringu un ziņošanu tie veic visās dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās un par visiem reisiem uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu vai no tās.

2. Monitorings un ziņošana ir pilnīgi un aptver enerģiju, ko patērē uz kuģiem, kamēr kuģi ir jūrā, kā arī pie piestātnes vai enkurvietā. Uzņēmumi veic atbilstīgus pasākumus, lai nepieļautu datu nepietiekamību ziņošanas laikposmā.

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

4. Lai verificētājs varētu noteikt uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti, uzņēmumi pārredzami un precīzi iegūst, reģistrē, apkopo, analizē un dokumentē monitoringa datus, tostarp pieņēmumus, atsauces, emisijas faktorus un darbības datus.

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

7. pants

Monitoringa plāns

1. Līdz 2024. gada 31. augustam uzņēmumi verificētājiem iesniedz monitoringa plānu par katru savu kuģi, norādot, kuru no I pielikumā noteiktajām metodēm tie izvēlējušies, lai monitorētu un ziņotu uz kuģiem patērētās enerģijas daudzumu, veidu un emisijas faktoru, kā arī citu attiecīgu informāciju.

2. Par kuģiem, uz kuriem šī regula pirmo reizi attiecināma pēc 2024. gada 31. augusta, uzņēmumi monitoringa plānu verificētājam iesniedz bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc katra kuģa pirmās piestāšanas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.

3. Monitoringa plānu veido pilnīga un pārredzama dokumentācija, un tajā ir ietverti vismaz šādi elementi:

   (a) kuģa identifikācijas dati un tips, ietverot kuģa vārdu, tā SJO identifikācijas numuru, pieraksta ostu vai piederības ostu un kuģa īpašnieka nosaukumu;

   (b) uzņēmuma nosaukums un kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs un e-pasta adrese;

   (c) uz kuģa uzstādīto enerģijas pārveides sistēmu apraksts un saistītā jauda, izteikta megavatos (MW);

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

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

   (f) kuģa degvielas patēriņa, kā arī enerģijas, kuru nodrošina aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija, kas norādīta III pielikumā, patēriņa monitoringa procedūras apraksts;

   (g) emisijas faktori “no urbuma līdz ķīļūdenim”, kas minēti II pielikumā;

   (h) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai uzraudzītu, vai reisu saraksts ir pilnīgs;

   (i) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai noteiktu darbības datus par katru reisu, ietverot procedūras, pienākumus, formulas un datu avotus, ko izmanto, lai noteiktu un reģistrētu jūrā starp iziešanas ostu un ienākšanas ostu pavadīto laiku un pie piestātnes vai enkurvietā pavadīto laiku;

   (j) to procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, ko izmanto monitoringa plānā ietverto datu atjaunināšanai ziņošanas laikposmā;

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

   (l) pārskata diagramma, kurā detalizēti reģistrē pilnīgu pārskata vēsturi.

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

8. pants

Monitoringa plāna izmaiņas

1. Uzņēmumi regulāri un vismaz reizi gadā pārbauda, vai kuģa monitoringa plāns atspoguļo kuģa raksturlielumus un funkcionēšanu un vai varētu pilnveidot tajā ietvertos datus.

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

   (a) ja mainās uzņēmums;

   (b) ja tiek izmantotas jaunas enerģijas pārveides sistēmas, jauni enerģijas veidi, tostarp aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija, kas norādīta III pielikumā;

   (c) ja mainās datu pieejamība, jo tiek izmantoti jauni mērinstrumentu veidi, jaunas paraugu ņemšanas metodes vai analīzes metodes, vai citu iemeslu dēļ, un tas var ietekmēt savākto datu precizitāti;

   (d) ja dati, kas iegūti ar izmantoto monitoringa metodi, ir atzīti par nepareiziem;

   (e) ja kāda no monitoringa plāna daļām ir atzīta par neatbilstīgu šīs regulas prasībām un verificētājs prasa uzņēmumam to pārskatīt.

3. Uzņēmumi bez liekas kavēšanās paziņo verificētājiem visus monitoringa plāna izmaiņu priekšlikumus.

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

9. pants

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

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

   (a) siltumnīcefekta gāzu emisijas faktorus biodegvielām un biogāzei, kas atbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 29. pantā noteiktajiem ilgtspējas un siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma kritērijiem, nosaka saskaņā ar minētajā direktīvā izklāstīto metodiku;

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

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

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

2. Uzņēmumi sniedz precīzus un uzticamus datus par SEG emisijas intensitāti un ilgtspējas raksturlielumiem, kas piemīt biodegvielām, biogāzei, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām un reciklēta oglekļa degvielām un kas pārbaudīti, izmantojot shēmu, kuru Komisija atzinusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu.

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

IV NODAĻA

VERIFIKĀCIJA UN AKREDITĀCIJA

10. pants

Verifikācijas darbības

1. Verificētājs novērtē monitoringa plāna atbilstību 6.–9. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētājs novērtējumā konstatē neatbilstību minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums attiecīgi pārskata savu monitoringa plānu un pirms ziņošanas laikposma sākuma iesniedz pārskatīto plānu verificētājam galīgā novērtējuma veikšanai. Attiecīgais uzņēmums ar verificētāju vienojas par minētajai pārskatīšanai vajadzīgo termiņu. Minētais termiņš nekādā gadījumā nevar būt vēlāk par ziņošanas laikposma sākumu.

2. Pirms 15. panta 2. punktā izklāstīto darbību veikšanas verificētājs novērtē paziņotās informācijas atbilstību 6.–9. pantā un I, II un III pielikumā noteiktajām prasībām.

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

11. pants

Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi

1. Verificētājs ir neatkarīgs no uzņēmuma vai kuģa operatora un sabiedrības interesēs veic darbības, kas prasītas saskaņā ar šo regulu. Minētajā nolūkā ne verificētājs, ne kāda no tā paša tiesību subjekta daļām nav ne uzņēmums vai kuģa operators, vai uzņēmuma īpašnieks, ne arī ir to īpašumā, un verificētājam nav tādu attiecību ar uzņēmumu, kas varētu ietekmēt tā neatkarību un objektivitāti.

2. Verificētājs novērtē to datu un informācijas uzticamību, ticamību un precizitāti, kas saistīti ar uz kuģiem patērētās enerģijas daudzumu, veidu un emisijas faktoru, jo īpaši aplūkojot:

   (a) degvielas patēriņa un aizstājējenergoresursu izmantošanas attiecināšanu uz reisiem;

   (b) paziņotos degvielas patēriņa datus un attiecīgos mērījumus un aprēķinus;

   (c) emisijas faktoru izvēli un izmantošanu;

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

3. Šā panta 2. punktā minētā novērtējuma pamatā ir šādi apsvērumi:

(a) paziņotie dati ir saskanīgi ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda;

(b) paziņotie dati nesatur nekonsekvences, jo īpaši, ja salīdzina gadā katram kuģim iepirktās degvielas kopējo daudzumu un kopējo degvielas patēriņu reisos;

(c) datu vākšana ir notikusi saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem; un

(d) attiecīgie kuģa reģistri ir pilnīgi un konsekventi.

12. pants

Verifikācijas procedūras

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

2. Verificētājs identificē iespējamos riskus, kas saistīti ar dažādiem aprēķināšanas posmiem, šādā nolūkā izskatot visus uzņēmuma izmantotos datu avotus un metodiku.

3. Verificētājs ņem vērā visas efektīvās riska kontroles metodes, kuras attiecīgais uzņēmums izmantojis, lai samazinātu nenoteiktības līmeni, kas saistīts ar izmantoto monitoringa metožu precizitāti.

4. Attiecīgais uzņēmums sniedz verificētājam visu papildu informāciju, kas tam ļauj īstenot verifikācijas procedūras. Verificētājs verifikācijas procesa laikā var veikt pārbaudes paziņoto datu un informācijas uzticamības noteikšanai.

13. pants

Verificētāju akreditācija

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

2. Ja šajā regulā nav paredzēti konkrēti noteikumi par verificētāju akreditāciju, piemēro attiecīgos Regulas (EK) Nr. 765/2008 noteikumus.

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

V NODAĻA

ATBILSTĪBAS REĢISTRĒŠANA, VERIFIKĀCIJA, PAZIŅOŠANA UN NOVĒRTĒŠANA

14. pants

Monitorings un reģistrēšana

1. Pamatojoties uz 7. pantā minēto monitoringa plānu un pēc tam, kad minēto plānu ir novērtējis verificētājs, uzņēmumi par katru kuģi, kas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā piestāšanas ostā vai izbrauc no tās, un par katru reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu vai no tās reģistrē šādu informāciju:

   (a) iziešanas osta un ienākšanas osta, ietverot iziešanas un ienākšanas datumu un laiku un pie piestātnes vai enkurvietā pavadīto laiku;

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

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

   (d) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā degvielas veida emisijas faktori "no urbuma līdz ķīļūdenim" sadalījumā "no urbuma līdz tvertnei" un "no tvertnes līdz ķīļūdenim" un fugitīvās emisijas, aptverot visas attiecīgās siltumnīcefekta gāzes;

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

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

3. Katru gadu līdz 30. martam uzņēmumi 1. punktā minēto informāciju iesniedz verificētājam.

15. pants

Verifikācija un aprēķināšana

1. Pēc 10.–12. pantā noteiktās verifikācijas verificētājs novērtē tās informācijas kvalitāti, pilnīgumu un precizitāti, ko uzņēmums sniedzis saskaņā ar 14. panta 3. punktu.

2. Pamatojoties uz informāciju, kas verificēta saskaņā ar 1. punktu, verificētājs:

   (a) izmantojot I pielikumā norādīto metodi, aprēķina uz attiecīgā kuģa patērētās enerģijas gada vidējo siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti;

   (b) izmantojot V pielikumā norādīto formulu, aprēķina kuģa atbilstības bilanci;

   (c) aprēķina, cik neatbilstīgu piestāšanu ostā ir bijis iepriekšējā ziņošanas laikposmā, tostarp katrai neatbilstīgai piestāšanai ostā aprēķina pie piestātnes vai enkurvietā pavadīto laiku;

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

3. Verificētājs 2. punktā minēto informāciju paziņo uzņēmumam.

16. pants

Atbilstības datubāze un ziņošana

1. Lai uzraudzītu atbilstību 4. un 5. pantam, Komisija izstrādā elektronisku atbilstības datubāzi, nodrošina tās funkcionēšanu un atjauninājumus. Atbilstības datubāzi

izmanto, lai reģistrētu kuģu atbilstības bilances un 17. un 18. pantā noteikto elastīguma mehānismu izmantošanu. Tā ir pieejama uzņēmumiem, verificētājiem, kompetentajām iestādēm un Komisijai.

2. Komisija ar īstenošanas aktiem paredz noteikumus par piekļuves tiesībām un atbilstības datubāzes funkcionālās un tehniskās specifikācijas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

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

17. pants

Atbilstības pārpalikuma uzkrāšana un aizņemšanās starp ziņošanas laikposmiem

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

2. Ja kuģim ziņošanas laikposmā ir atbilstības iztrūkums, uzņēmums attiecīgajā daudzumā var aizņemties atbilstības pārpalikuma avansu no nākamā ziņošanas laikposma. Atbilstības pārpalikuma avansu pieskaita kuģa bilancei ziņošanas laikposmā un atskaita no tā paša kuģa bilances nākamajā ziņošanas laikposmā. Summa, kas jāatskaita nākamajā ziņošanas laikposmā, ir vienāda ar atbilstības pārpalikuma avansu, kas reizināts ar 1,1. Atbilstības pārpalikuma avansu nevar aizņemties:

   (a) daudzumā, kas par vairāk nekā 2 % pārsniedz 4. panta 2. punktā noteikto robežvērtību, reizinātu ar kuģa enerģijas patēriņu, kurš aprēķināts saskaņā ar I pielikumu;

   (b) divus secīgus ziņošanas laikposmus

3. Līdz tā gada 30. aprīlim, kas seko ziņošanas laikposmam, uzņēmums atbilstības pārpalikuma avansu reģistrē atbilstības datubāzē pēc tam, kad to ir apstiprinājis verificētājs.

18. pants

Atbilstības sakopošana

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

2. Līdz tā gada 30. martam, kas seko ziņošanas laikposmam, uzņēmums paziņo verificētājam nodomu iekļaut kādā kopā kuģa atbilstības bilanci par šo iepriekšējo ziņošanas laikposmu. Ja kuģus, kas piedalās attiecīgā kopā, pārvalda divi vai vairāki uzņēmumi, šie uzņēmumi sniedz kopīgu paziņojumu verificētājam.

3. Līdz tā gada 30. aprīlim, kas seko ziņošanas laikposmam, verificētājs kopu reģistrē atbilstības datubāzē. Pēc minētās dienas kopas sastāvu nedrīkst mainīt.

4. Ja tiek veikta atbilstības sakopošana saskaņā ar šā panta 1. punktu un 15. panta 2. punkta b) apakšpunkta piemērošanas nolūkā, uzņēmums var nolemt, kā kopējo kopas atbilstības bilanci iedalīt katram konkrētam kuģim, ar nosacījumu, ka tiek ievērota kopējā kopas atbilstības bilance. Ja kuģus, kas piedalās attiecīgā kopā, pārvalda divi vai vairāki uzņēmumi, kopējo kopas atbilstības bilanci iedala saskaņā ar kopīgajā paziņojumā norādīto metodi.

5. Ja kopas vidējā atbilstības bilance rada atbilstības pārpalikumu konkrētam kuģim, piemēro 17. panta 1. punktu.

6. Šīs regulas 17. panta 2. punktu nepiemēro kuģim, kas piedalās kādā kopā.

7. Pēc "FuelEU" atbilstības sertifikāta izdošanas uzņēmums vairs nedrīkst kuģa atbilstības bilanci iekļaut kādā kopā.

19. pants

"FuelEU" atbilstības sertifikāts

1. Līdz tā gada 30. jūnijam, kas seko ziņošanas laikposmam, verificētājs attiecīgajam kuģim izdod "FuelEU" atbilstības sertifikātu ar nosacījumu, ka kuģim pēc 17. un 18. panta iespējamas piemērošanas nav atbilstības iztrūkuma un ka kuģim nav neatbilstīgu piestāšanu ostā.

2. "FuelEU" atbilstības sertifikātā ietver šādu informāciju:

   (a) kuģa identifikācijas dati (vārds, SJO identifikācijas numurs un pieraksta osta vai piederības osta);

   (b) kuģa īpašnieka nosaukums, adrese un galvenā darījumdarbības vieta;

   (c) verificētāja identifikācijas dati;

   (d) šā sertifikāta izdošanas datums, derīguma termiņš un ziņošanas laikposms, uz kuru tas attiecas.

3. "FuelEU" atbilstības sertifikāts ir derīgs 18 mēnešus pēc ziņošanas laikposma beigām.

4. Verificētājs par "FuelEU" atbilstības sertifikāta izdošanu nekavējoties informē Komisiju un karoga valsti.

5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem izveido "FuelEU" atbilstības sertifikāta modeļus, tostarp elektroniskos modeļus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 27. panta 2. punktā.

20. pants

Soda naudas

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

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

3. Neatkarīgi no 19. panta 1. punkta verificētājs izdod "FuelEU" atbilstības sertifikātu, tiklīdz ir samaksātas šā panta 1. un 2. punktā minētās soda naudas. Šajā pantā

minētās darbības, kā arī saskaņā ar 21. pantu veikto finansiālo maksājumu pierādījumus reģistrē "FuelEU" atbilstības sertifikātā.

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

21. pants

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

1. No 20. panta 1. punktā un 20. panta 2. punktā minētajām soda naudām iegūtos līdzekļus piešķir, lai atbalstītu kopīgus projektus, kuru mērķis ir jūrniecības nozarē strauji ieviest atjaunīgās un mazoglekļa degvielas. Projekti, ko finansē ar līdzekļiem, kuri iegūti no soda naudām, stimulē atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ražošanu lielākos daudzumos jūrniecības nozares vajadzībām, veicina piemērotu bunkurēšanas iekārtu būvi vai elektroenerģijas pieslēgumpunktu ierīkošanu ostās un atbalsta visnovatoriskāko Eiropas tehnoloģiju izstrādi, testēšanu un ieviešanu flotē, lai panāktu ievērojamus emisiju samazinājumus.

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

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

22. pants

Pienākums uz kuģa turēt derīgu "FuelEU" atbilstības sertifikātu

1. Uz kuģiem, kas piestāj dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, jābūt derīgam "FuelEU" atbilstības sertifikātam.

2. "FuelEU" atbilstības sertifikāts, kas attiecīgajam kuģim izdots saskaņā ar 19. pantu, ir pierādījums par atbilstību šai regulai.

23. pants

Izpildes nodrošināšana

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis minētos noteikumus paziņo Komisijai līdz [dd/mm/20xx], kā arī bez kavēšanās paziņo Komisijai par visiem turpmākiem grozījumiem.

2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka visas kuģa inspekcijas tās jurisdikcijā esošā ostā, kuras veic saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, ietver pārbaudi, vai uz kuģa ir derīgs "FuelEU" atbilstības sertifikāts.

3. Ja divus vai vairākus secīgus ziņošanas laikposmus uz kuģa nav derīga “FuelEU” atbilstības sertifikāta un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši atbilstību, piestāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, var izdot izraidīšanas rīkojumu. Dalībvalsts kompetentā iestāde par izraidīšanas rīkojumu paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Visas dalībvalstis, izņemot dalībvalsti, ar kuras karogu kuģis kuģo, atsaka kuģim, uz ko attiecas izraidīšanas rīkojums, iebraukšanu jebkurā no savām ostām līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus. Ja kuģis kuģo ar dalībvalsts karogu, attiecīgā dalībvalsts pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, izdod rīkojumu par karoga aizturēšanu līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus.

4. Minēto pienākumu izpildi apliecina paziņojums par derīgu “FuelEU” atbilstības sertifikātu, ko sniedz kompetentajai valsts iestādei, kura izdevusi izraidīšanas rīkojumu. Šis punkts neskar starptautisko tiesību noteikumus, kas piemērojami briesmās esošiem kuģiem.

5. Par dalībvalsts sankcijām pret konkrētu kuģi paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij.

24. pants

Tiesības uz pārskatīšanu

1. Uzņēmumiem ir tiesības pieprasīt, lai tiktu pārskatīti aprēķini un pasākumi, kurus verificētājs tiem adresējis saskaņā ar šo regulu, tostarp atteikums izdot “FuelEU” atbilstības sertifikātu saskaņā ar 19. panta 1. punktu.

2. Pārskatīšanas pieteikumu viena mēneša laikā pēc tam, kad verificētājs ir paziņojis aprēķina rezultātu vai pasākumu, iesniedz tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā verificētājs ir akreditēts. Kompetentās iestādes lēmumu var pārskatīt tiesā.

3. Lēmumus, ko ostas pārvaldes iestāde pieņem saskaņā ar šo regulu, var pārskatīt tiesā.

25. pants

Kompetentās iestādes

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

VI NODAĻA

DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

26. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

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

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

4. Pirms deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas paredzēti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 4. panta 7. punktu, 5. panta 4. punktu, 9. panta 3. punktu, 13. panta 3. punktu, 20. panta 4. punktu un 21. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisijai par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

27. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (*COSS*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002[29]. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu. Ja komitejas atzinums jāsaņem rakstiskā procedūrā, minēto procedūru izbeidz, nepanākot rezultātu, ja atzinuma sniegšanas termiņā tā nolemj komitejas priekšsēdētājs.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

28. pants

Ziņošana un pārskatīšana

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

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

[29] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (*COSS*) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.).

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

(c) 5. panta 3. punktā norādītos izņēmumus.

29. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvas 2009/16/EK IV pielikumā sniegtajā sarakstā pievieno šādu punktu: “51. “FuelEU” atbilstības sertifikāts, kas izdots saskaņā ar Regulu (ES) xxxx par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā”.

30. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. To piemēro no 2025. gada 1. janvāra.

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

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*