EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2019 02 04
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo, deramai atsižvelgiant į pasaulinę laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistemą, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/757

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Klimato kaita – vienas iš pagrindinių nedelsiant spręstinų uždavinių. Todėl Paryžiaus susitarimu siekiama užtikrinti, kad pasaulio temperatūros padidėjimas būtų gerokai mažesnis nei 2°C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu, ir toliau siekti, kad, visose šalyse gerokai sumažinus išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, temperatūra nepadidėtų daugiau kaip 1,5°C, palyginti su ikipramoninio laikotarpio lygiu.

Dėl visame pasaulyje vykdomos laivybos veiklos išmetamas didelis kiekis šiltnamio efektą sukeliančių dujų, nes laivybai naudojama daug iškastinio kuro, ir taip skatinama klimato kaita. Apskaičiuota, kad tarptautinio jūrų transporto išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sudaro apie 2–3 proc. viso visame pasaulyje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio. Šis kiekis viršija bet kurios ES valstybės narės išmetamą teršalų kiekį. Jeigu laivybos sektorius būtų šalis, pagal išmetamą teršalų kiekį jam tektų šešta vieta pasaulyje. Šio sektoriaus poveikis ES lygmeniu taip pat didžiulis: 2015 m. jam teko 13 proc. viso ES transporto sektoriaus išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio[1]. Tačiau jūrų transportas yra vienintelis sektorius, kurio atžvilgiu aiškiai nenustatyti ES išmetamųjų teršalų mažinimo tikslai arba konkrečios poveikio švelninimo priemonės.

Ateityje prekybos, kai prekės vežamos jūra, mastas greičiausiai didės, ir jeigu greitai nebus įdiegta poveikio švelninimo priemonių, jūrų transporto išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis labai padidės. Remiantis Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) atliktu tyrimu[2], dėl pasaulinės laivybos veiklos išmetamas teršalų kiekis iki 2050 m. gali išaugti 50–250 proc. – tai priklausys nuo būsimos ekonominės ir energetikos plėtros. ES lygmeniu jūrų transporto išmetamas CO_2 kiekis nuo 1990 iki 2008 m. padidėjo 48 proc., ir manoma, kad iki 2050 m. jis padidės 86 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, nors 2011 m. TJO ir patvirtino naujiems laivams taikytinus būtiniausius laivų efektyvumo standartus[3]. Jeigu nieko nebus daroma šiam išmetamam teršalų kiekiui sumažinti, kils pavojus Paryžiaus susitarimo tikslams ir kituose sektoriuose dedamoms pastangoms.

Remdamasi 2011 m. ES baltąja knyga dėl transporto politikos Europos Sąjunga 2013 m. patvirtino strategiją dėl jūrų transporto išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo įtraukimo į ES išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo politiką[4]. Pirmiausia Europos Parlamentas ir Taryba 2015 m. balandžio mėn. priėmė Reglamentą (ES) 2015/757[5] dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (toliau – ES SAT reglamentas), o 2016 m. šis reglamentas buvo papildytas dviem

---

1 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.

2 http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx.

3 TJO rezoliucija MEPC.203(62).

4 COM(2013) 479.

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

deleguotaisiais[6] ir dviem įgyvendinimo[7] reglamentais. ES SAT reglamentas buvo parengtas siekiant:

– rinkti patikimus ir patikrintus duomenis apie iš visų į Europos ekonominės erdvės (EEE) uostus įplaukiančių laivų (kurių bendroji talpa didesnė nei 5 000) išmetamą CO_2 kiekį, įskaitant uostuose šių laivų išmetamą CO_2 kiekį;

– teikti patikimą informaciją, kuria būtų galima remtis ateityje priimant su politikos formavimu susijusius sprendimus ir įgyvendinant politikos priemones, taip pat kuri padėtų įgyvendinti tarptautinius tikslus arba priemones (pvz., energijos vartojimo efektyvumo);

– užtikrinti būtiną skaidrumą, susijusį su duomenimis, kuriais skatinamas naujų technologijų ir veiklos priemonių taikymas, kad laivai taptų ekologiškesni.

ES SAT reglamente nustatyta, kad laivybos bendrovės turi pranešti savo metinį išmetamą CO_2 kiekį ir kitą svarbią informaciją, susijusią su jų laivų reisais į EEE uostus, iš tų uostų ir būnant tuose uostuose. Laivybos bendrovės joms nustatytas prievoles turėjo pradėti vykdyti 2017 m. (pirmiausia jos turėjo parengti ir akredituotiems tikrintojams pateikti stebėsenos planus). Kuro sąnaudų, išmetamo CO_2 kiekio ir energijos vartojimo efektyvumo stebėsena pradėta vykdyti 2018 m., o pirmosios išmetamųjų teršalų ataskaitos turi būti pateiktos 2019 m. balandžio mėn.

2016 m., įsigaliojus Paryžiaus susitarimui ir priėmus ES SAT reglamentą, TJO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas (MEPC) priėmė Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL) pakeitimus, kuriais nustatytas pasaulinės duomenų apie tam tikrų laivų kuro sąnaudas rinkimo sistemos (toliau – pasaulinė TJO duomenų rinkimo sistema) teisinis pagrindas. Dėl pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos elementų ir įgyvendinimo būdų buvo susitarta vėliau MEPC 70-ajame posėdyje, vykusiame 2016 m. spalio mėn., ir 71-ajame posėdyje, vykusiame 2017 m. liepos mėn., patvirtinus gaires. Taikant pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą, stebėsenos prievolės pradedamos vykdyti 2019 m., o ataskaitos turi būti pateiktos 2020 m.

Taigi nuo 2019 m. sausio mėn. su EEE susijusią jūrų transporto veiklą vykdantys laivai turės laikytis stebėsenos bei ataskaitų teikimo reikalavimų ir pagal ES SAT reglamentą, ir taikant pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą.

Tai, kad ES ir pasauliniu lygmenimis vienu metu turės būti taikomos šios dvi stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, buvo numatyta ir ES SAT reglamente. Reglamento 22

---

[6] Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2072 dėl tikrinimo veiklos ir tikrintojų akreditavimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 (*OL L 320, 2016 11 26, p. 5)* ir 2016 m. rugsėjo 22 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2071, kuriuo iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757 nuostatos dėl išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos metodų ir kitos susijusios informacijos stebėsenos taisyklių *OL L 320, 2016 11 26, p. 1)*.

[7] 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1927 dėl stebėsenos planų, išmetamųjų teršalų ataskaitų ir atitikties patvirtinimo dokumentų šablonų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo *(OL L 299, 2016 11 5, p. 1–21)* ir 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1928 dėl kitų nei keleiviniai, ro-ro laivai ir konteinervežiai laivų vežamo krovinio nustatymo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo *(OL L 299, 2016 11 5, p. 22–25)*.

straipsnyje nurodyta, kad „[p]asiekus tarptautinį susitarimą dėl pasaulinės išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos <...>, Komisija peržiūri šį reglamentą ir prireikus pasiūlo šio reglamento pakeitimų, kad užtikrintų jo suderinamumą su tuo tarptautiniu susitarimu“.

Todėl pagrindinis šio pasiūlymo tikslas yra iš dalies pakeisti ES SAT reglamentą siekiant tinkamai atsižvelgti į naująją pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą, kad būtų galima supaprastinti ir sumažinti įmonėms ir administravimo institucijoms tenkančią administracinę naštą, kartu išsaugant ES SAT reglamento tikslus.

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

Siūlomi ES SAT reglamento pakeitimai atitinka esamas šios srities politikos nuostatas, nes jais neturėtų būti keliamas pavojus pagrindiniams tikslams, kurių siekiama ES SAT sistema, o plačiau vertinant, šie pakeitimai dera su ES klimato politika. Visų pirma, pasiūlymu siekiama išsaugoti numatytą teigiamą ES SAT reglamento poveikį, susijusį su patikimų ir patikrintų duomenų rinkimu, informacijos, kuria būtų galima remtis ateityje priimant su politikos formavimu susijusius sprendimus, teikimu ir efektyvaus energijos vartojimo priemonių naudojimo bei su tuo susijusios elgsenos skatinimu laivybos sektoriuje.

Be to, šiuo pasiūlymu laikomasi požiūrio, nustatyto kituose ES išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo politikos dokumentuose ir grindžiamo tuo, kad išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenai, ataskaitų teikimui ir tikrinimui tenka svarbus vaidmuo užtikrinant veiksmingą ES klimato politikos įgyvendinimą, pavyzdžiui, taikant šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (ES ATLPS). Pasiūlymas atitinka ES ATLPS skaidrumo nuostatas, įskaitant reikalavimą, kad tikrinimą atliktų trečiosios šalys.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

ES 2015 m. kovo mėn. Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos (UNFCCC) sekretoriatui pateikė nacionaliniu lygmeniu nustatytus įpareigojančius ES ir jos valstybių narių veiksmus – nustatytas privalomas tikslas iki 2030 m. ES visos ekonomikos mastu išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, atsižvelgiant į 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategiją, Europos Vadovų Tarybos patvirtintą 2014 m. spalio mėn. ir vėliau perkeltą į teisės aktus[8]. Pereinant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos ir įgyvendinant Paryžiaus susitarimą turi dalyvauti visi sektoriai.

Pasiūlymas atitinka mažataršio judumo strategiją – joje nustatyti veiksmai, kuriais turėtų būti dar labiau mažinamas transporto išmetamas ŠESD kiekis ir kurie yra dalis platesnio masto ES pastangų ir įsipareigojimų mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, įskaitant pastangas ir įsipareigojimus, susijusius su laikotarpiu iki 2030 m.[9]

ES SAT reglamente nustatytas reikalavimas teikti patikimą informaciją apie pavienių laivų išmetamą CO_2 kiekį, taigi reglamentas yra svarbus šaltinis, dėl kurio ateityje bus lengviau šiame sektoriuje Sąjungos lygmeniu priimti sprendimus ir valdyti galimą būsimą klimato

[8] Direktyva (ES) 2018/410, Reglamentas (ES) 2018/842 ir Reglamentas (ES) 2018/841 dėl žemės naudojimo.

[9] COM(2016) 501.

politiką. Pasiūlymu užtikrinamas šio pagrindinio principo taikymas. ES SAT reglamentas, jau esama ES politikos priemonė, yra pirmas žingsnis reikiama kryptimi, ir juo, kaip pagrindu, reikia remtis politiką plėtojant toliau.

Pasiūlymas taip pat dera su energetikos sąjungos principu „pirmiausia – efektyvus energijos vartojimas“, nes juo turėtų būti gerinamas efektyvaus energijos vartojimo priemonių įgyvendinimas laivybos sektoriuje.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 191–193 straipsniuose patvirtinta ir sukonkretinta ES kompetencija klimato kaitos srityje. Teisinis šio pasiūlymo pagrindas yra SESV 192 straipsnis.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Laikantis Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, šio pasiūlymo tikslus galima pasiekti tik ES lygmeniu teikiamu Komisijos pasiūlymu, nes šiuo pasiūlymu ketinama iš dalies keisti esamą ES teisės aktą.

Duomenų apie laivų išmetamą teršalų kiekį ir efektyvų energijos vartojimą rinkimas ir skelbimas ES lygmeniu teikia pranašumą, nes visus rezultatus galima palyginti – visi jie grindžiami bendru reikalavimų rinkiniu. Taip dar labiau padedama šalinti rinkos kliūtis, kurių atsiranda dėl informacijos stokos.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą, nes juo neviršijama to, kas būtina ES SAT reglamento tikslams pasiekti, kartu užtikrinant tinkamą vidaus rinkos veikimą bei Europos laivybos sektoriaus konkurencingumą.

- **Priemonės pasirinkimas**

Šis reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas esamas reglamentas, pasiūlymas teikiamas dėl to, kad siūloma iš dalies pakeisti esamą ES SAT reglamentą.

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

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

Vertėtų paminėti, kad ES SAT reglamento peržiūra vykdoma prieš tai neatlikus vertinimo, nes atlikti vertinimą būtų galima tik 2019 m. pabaigoje, kai bus užbaigtas pirmasis atitikties ciklas. Todėl parengiamasis darbas neapėmė esamo ES SAT reglamento vertinimo, ir tas vertinimas neįtrauktas vertinant politikos galimybes.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Siūlomi ES SAT reglamento pakeitimai iš esmės atitinka suinteresuotųjų subjektų interesus, nurodytus atsakymuose, pateiktuose dalyvaujant internetu rengtose viešose konsultacijose ir tiksliniuose e. tyrimuose. Pilietinės visuomenės organizacijos, nacionalinės akreditavimo įstaigos, mokslinių tyrimų institucijos ir piliečiai arba asmenys plačiai pritaria tam, kad iš dalies keičiant ES SAT reglamentą reikia išsaugoti tam tikrus svarbius tikslus. Šie tikslai – didinti informuotumą išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo klausimais, rinkos dalyviams teikti patikimą informaciją apie kuro sąnaudas ir energijos vartojimo efektyvumą, taip pat rinkti duomenis, kuriais turėtų būti remiamasi priimant informacija grindžiamus sprendimus. Tačiau laivybos sektoriui pagrindinis prioritetas yra administracinės naštos mažinimas. EEE valstybės narės ir ES SAT tikrintojai taip pat plačiai pritaria šiems tikslams, visų pirma tikslui rinkti patikimus duomenis, kuriuos būtų galima naudoti ateityje formuojant politiką, ir labiau sumažinti administracines pastangas.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Išmetamųjų teršalų prognozių tyrimai buvo pagrįsti atitinkamais TJO 3-iojo ŠESD tyrimo duomenimis[10] ir į juos buvo atsižvelgta, visų pirma tai pasakytina apie tarptautinės laivybos išmetamųjų teršalų kiekį ir išmetamųjų teršalų kiekio prognozes, taip pat galimybes mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, taikant tarptautinės laivybos technines ir veiklos priemones.

- **Komisijos tarnybų darbinis dokumentas. Poveikio vertinimas**

Buvo parengtas poveikio vertinimas, kuriuo analizuota, kurios ES SAT reglamento savybės galėtų būti suderintos su TJO pasaulinės duomenų rinkimo sistemos savybėmis. Šiuo dokumentu yra papildomas poveikio vertinimas, kuris buvo pridėtas prie pasiūlymo 2013 m. ir kuriame buvo pateiktos apskaičiuotosios išlaidos, susijusios su ES SAT reglamentu. Be to, naujasis Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, kuriame pateikiamas šis poveikio vertinimas, yra pagrįstas įžanginiu poveikio vertinimu, paskelbtu 2017 m. birželio mėn., ir 2017 m. gruodžio mėn. vykusiomis viešomis konsultacijomis.

Europos Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba įvertino poveikio vertinimo projektą ir 2018 m. liepos 13 d. pateikė teigiamą nuomonę. Valdyba pateikė rekomendacijų, kaip dar labiau pagerinti ataskaitą, ir į tas rekomendacijas atsižvelgta pataisytoje redakcijoje. Poveikio vertinimo santrauką ir Reglamentavimo patikros valdybos nuomonę galima rasti Komisijos svetainėje[11].

Atsižvelgiant į tai, kad reikia išsaugoti svarbiausius ES SAT reglamento tikslus, dvi suderinimo galimybės, susijusios su valdymu ir CO_2 duomenų pranešimu, buvo iš anksto atmestos. Nemanyta, kad yra galimybė suderinti valdymą, nes tai reikštų, kad ES ir jos valstybės narės galėtų rinkti tik duomenis apie visų su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančių laivų išmetamuosius teršalus ir nerinktų duomenų apie su ES nepriklausančių valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų, kurių reiso dalis yra susijusi su EEE uostais, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Be to, CO_2 duomenų pranešimo suderinimas reikštų, kad nebus pranešami pavienių laivų išmetamo CO_2 kiekio duomenys. Tai visiškai neatitiktų paties ES SAT reglamento tikslo, susijusio su laivų išmetamu CO_2 kiekiu ir poveikiu aplinkai.

[10] http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/.Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf.

[11] http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia&language=lt.

Atsižvelgiant į šiuos apribojimus, atliekant poveikio vertinimą vertintos trys politikos galimybės:

1 galimybė. Atskaitos scenarijus

Ši galimybė atspindi, kokia būtų padėtis, jeigu nebūtų imtasi veiksmų.

2 galimybė. Supaprastinimas

Pagal šį scenarijų buvo vertintos įvairios suderinimo galimybės, susijusios su taikymo sritimi, apibrėžtimis, stebėsenos parametrais, stebėsenos planais ir šablonais, tikrinimu ir skaidrumu.

3 galimybė. Didelio masto konvergencija

Pasirinkus šią galimybę, ES SAT reglamentas būtų iš dalies pakeistas siekiant visus jo techninius aspektus suderinti su pasauline TJO duomenų rinkimo sistema, tačiau kiltų rizika pakenkti tikėtinam reglamento poveikiui rinkai.

Palyginus visas tris politikos galimybes padarytos toliau išdėstytos išvados.

Deramai suderinus apibrėžtis, stebėsenos parametrus ir stebėsenos planus bei šablonus būtų padedama mažinti laivybos bendrovių ir nacionalinių institucijų administracinę naštą ir palengvinamas prievolių teikti ataskaitas vykdymas pagal šias dvi sistemas.

Kartu tai nekelia pavojaus tikslams, kurių siekiama dabartiniu ES SAT reglamentu, ir numatomam teigiamam reglamento poveikiui.

Priešingai, tokių aspektų kaip taikymo sritis, tikrinimas ir skaidrumas suderinimas labai pakenktų tikslams, kurių siekiama ES SAT reglamentu, ir tai nebūtinai padėtų labai sumažinti administracinę naštą. Jeigu būtų reikalaujama vienodo skaidrumo, laivo lygmeniu turimais energijos vartojimo efektyvumo duomenimis nebebūtų galima pasinaudoti kaip paskata taikyti tokias priemones. O tikrinimo reikalavimų suderinimas reikštų, kad atsisakoma vienarūšės ir nepriklausomos trečiųjų šalių atliekamo tikrinimo sistemos. Galiausiai, suderinus taikymo sritį būtų surenkama ne visa informacija apie EEE tenkančią išmetamųjų teršalų dalį.

Taigi, tinkamiausia yra 2 galimybė (supaprastinimas), ir siūloma atitinkamai suderinti tokius elementus kaip apibrėžtys, stebėsenos parametrai ir stebėsenos planai bei šablonai.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Siūlomu supaprastinimu būtų sumažintos reikalavimų laikymosi pastangos, palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi. Kaip paaiškinta pirmiau, supaprastinimu būtų padedama mažinti laivybos bendrovių administracinę naštą ir taptų lengviau vykdyti prievoles teikti ataskaitas pagal abi stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemas. Taigi, manoma, kad siūloma ES SAT reglamento peržiūra bus atlikta ir tai, ką reikia atlikti pagal programą REFIT – šia programa reikalaujama ieškoti galimybių supaprastinti ES teisės aktus ir padidinti jų efektyvumą.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme gerbiamos pagrindinės teisės ir ypač laikomasi Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje nustatytų principų. Konkrečiau, juo padedama siekti tikslo užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą pagal tvaraus vystymosi principą, kaip nustatyta Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 37 straipsnyje.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi jokio poveikio Sąjungos biudžetui.

5. KITI PLĖTOTINI ELEMENTAI

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Reaguodama į Jūrų aplinkos apsaugos komiteto (MEPC) pažangą, padarytą MEPC 2016 m. spalio mėn. ir 2017 m. liepos mėn. posėdžiuose priimant atitinkamas pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos gaires, Komisija pagal ES SAT reglamento 22 straipsnį atliko analizę.

Šiuo pasiūlymu siekiama sumažinti administracinę naštą, tenkančią jūrų transporto veiklą vykdantiems laivams, kuriems taikomas ir ES SAT reglamentas, ir pasaulinė TJO duomenų rinkimo sistema, kartu išsaugant konkrečius ES veiksmų šioje srityje tikslus.

Todėl siūloma padaryti šiuos pakeitimus:

1. nustatant terminų „bendrovė“ ir „ataskaitinis laikotarpis“ apibrėžtis, taip pat nustatant, kas turi vykdyti stebėsenos prievolę ir prievolę teikti ataskaitas tais atvejais, kai keičiasi bendrovė, turi būti atsižvelgiama į analogiškas pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos nuostatas. Taip bus užtikrinta, kad tie patys juridiniai subjektai vykdytų stebėseną ir teiktų ataskaitas remdamiesi panašiai apskaičiuotais ataskaitiniais laikotarpiais, ES SAT reglamentu ir pagal pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą nustatytus jų laivams, vykdantiems su EEE susijusią jūrų transporto veiklą. Dėl to bus iš dalies pakeistas ES SAT reglamento 3 straipsnis ir 11 straipsnio 2 dalis.
2. siekiant užtikrinti, kad apie laivų veiklą, kuriai taikomos abi sistemos, būtų renkami supaprastinti duomenys, reikėtų atsižvelgti į pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos nuostatas dėl duomenų, kuriuos reikia stebėti ir kasmet pranešti ataskaitose. Todėl terminas „dedveitas“ turėtų būti apibrėžtas kaip privalomas parametras ir dedveito duomenys turėtų būti pranešami ataskaitose, o terminas „pervežti kroviniai“ laikomas savanoriškai stebimu parametru, pranešamu tų bendrovių, kurios nori savo laivų vidutinį energijos vartojimo efektyvumą apskaičiuoti pagal pervežtus krovinius. ES laivybos srities terminas „jūroje praleistas laikas“ turėtų būti pakeistas pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos terminu „jūroje praleistos valandos“. Galiausiai, apskaičiuojant nuplauktą atstumą, kaip pagrindu turėtų būti remiamasi atitinkamose TJO duomenų rinkimo sistemos gairėse nustatytomis galimybėmis. Dėl to bus iš dalies pakeista ES SAT reglamento 6 straipsnio 3 dalis, 9 straipsnio 1 dalis, 10 straipsnis, 11 straipsnio 3 dalis, 21 straipsnio 2 dalis ir II priedo A dalies 1 punktas.
3. Stebėsenos planų minimalus turinys turėtų būti supaprastintas siekiant atsižvelgti į TJO laivų energijos vartojimo efektyvumo valdymo plano rengimo gaires, išskyrus nuostatas, kurios yra būtinos siekiant užtikrinti, kad pagal ES SAT reglamentą būtų stebimi ir ataskaitose pranešami tik su ES susiję duomenys. Dėl to bus iš dalies pakeista reglamento 6 straipsnio 3 dalis.

Kita vertus, turėtų būti išsaugoti tam tikri svarbūs ES SAT reglamento elementai. Tai:

1. taikymo sritis, susijusi su laivais ir veikla, kuriai taikomas ES SAT reglamentas, bus palikta (taigi bus aprėpta dauguma laivų, kurių bendroji talpa didesnė nei 5 000 ir kurie jūrų transporto veiklos tikslais įplaukia į ES uostus). Laivų veiklai, nelaikomai jūrų transporto veikla, pavyzdžiui, dugno gilinimui, vamzdynų tiesimui ir pagalbinei su jūroje esančiais įrenginiais susijusiai veiklai, stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimai ir toliau netaikomi.
2. Laivų išmetamas CO_2 kiekis Sąjungos uostuose taip pat turi būti atskirai stebimas ir pranešamas ataskaitose, kad būtų skatinama naudoti esamas ES uostuose išmetamo CO_2 kiekio mažinimo priemones ir dar geriau informuoti apie laivybos sektoriuje išmetamus teršalus. Be to, turi būti stebimi ir ataskaitose pranešami vidaus reisų bet kurioje ES valstybėje narėje duomenys, kad valstybių narių institucijos galėtų gauti patikimų ir palyginamų duomenų apie savo šalies laivybos sektoriuje išmetamus teršalus. Dabartinės SAT nuostatos, kuriomis reikalaujama, kad duomenis tikrintų akredituotos trečiosios šalys, turi būti paliktos, kad būtų išsaugotas ES tikslas teikti patikimą informaciją, kurią būtų galima palyginti su kitų laikotarpių informacija ir kuria būtų remiamasi ateityje priimant ES arba pasaulinio lygio sprendimus.
3. ES SAT reglamento nuostatos dėl pavienių laivų išmetamo CO_2 kiekio ir energijos vartojimo efektyvumo duomenų skelbimo taip pat turi būti paliktos, siekiant padėti pašalinti rinkos kliūtis, kurios šiame sektoriuje trukdo plėtoti didesnio energijos vartojimo efektyvumo technologijas ir elgseną.

2019/0017 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo, deramai atsižvelgiant į pasaulinę laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistemą, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/757

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[12],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[13],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros[14],

kadangi:

(1) jūrų transportas dėl laivų išmetamo anglies dioksido (CO_2) kiekio daro poveikį pasaulio klimatui. 2015 m. jūrų transportui teko 13 proc. viso Sąjungos transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio[15]. Tarptautinis jūrų transportas tebėra vienintelė transporto rūšis, kurios neapima Sąjungos įsipareigojimas mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;

(2) visi ekonomikos sektoriai turėtų padėti mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, atsižvelgiant į teisėkūros institucijų įsipareigojimą, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/842[16] ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/410[17];

---

12 OL C […], […], p. […].

13 XXX

14 XXX

15 https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10.

16 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi įsipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 156, 2018 6 19, p. 26).

17 2018 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/410, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB siekiant ekonomiškai efektyviai dar labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir paskatinti investicijas į mažo anglies dioksido kiekio technologijas ir Sprendimas (ES) 2015/1814 (OL L 76, 2018 3 19, p. 3).

(3) 2014 m. vasario mėn. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos Komisija ir valstybės narės raginamos nustatyti privalomą 2030 m. Sąjungos tikslą sumažinti Sąjungos išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 40 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Be to, Europos Parlamentas pažymėjo, kad jeigu Sąjunga nori tinkamai prisidėti prie pasaulinių pastangų, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį būtina mažinti visuose ekonomikos sektoriuose;

(4) savo 2014 m. spalio 24 d. išvadose Europos Vadovų Taryba patvirtino privalomą Sąjungos tikslą iki 2030 m. savo išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m. Europos Vadovų Taryba taip pat nurodė, kad transporto sektoriuje svarbu mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, ir paragino Komisiją toliau nagrinėti įrankius ir priemones, kurių reikia visapusiškam ir technologiškai neutraliam požiūriui, kurio laikantis transporto sektoriuje skatinamas išmetamo teršalų kiekio mažinimas, atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimas ir energijos naudojimo efektyvumas;

(5) remdamasi 2011 m. Sąjungos baltąja knyga dėl transporto politikos[18] Komisija 2013 m. patvirtino strategiją dėl jūrų transporto išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslo laipsniško įtraukimo į Sąjungos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo politiką[19];

(6) Europos Parlamentas ir Taryba 2015 m. balandžio mėn. priėmė Reglamentą (ES) 2015/757[20] dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (toliau – ES SAT reglamentas), o 2016 m. šis reglamentas buvo papildytas dviem deleguotaisiais[21] ir dviem įgyvendinimo[22] reglamentais. ES SAT reglamentu siekiama, kad būtų renkami laivybos sektoriuje išmetamų teršalų duomenys, kuriuos vėliau būtų galima naudoti formuojant politiką, taip pat siekiama skatinti mažinti išmetamą teršalų kiekį atitinkamoms rinkoms teikiant informaciją apie laivų efektyvumą. ES SAT reglamentu bendrovės įpareigojamos užtikrinti jų laivų kuro sąnaudų, išmetamo CO_2 kiekio, taip pat energijos vartojimo efektyvumo per reisus į Europos ekonominės erdvės (EEE) uostus ir iš jų metinę stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą nuo 2018 m. Reglamentas taip pat taikomas EEE uostuose

---

18 https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

19 COM(2013) 479.

20 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB *(OL L 123, 2015 5 19, p. 55).*

21 Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2072 dėl tikrinimo veiklos ir tikrintojų akreditavimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (*OL L 320, 2016 11 26, p. 5);* 2016 m. rugsėjo 22 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2071, kuriuo iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757 nuostatos dėl išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos metodų ir kitos susijusios informacijos stebėsenos taisyklių *OL L 320, 2016 11 26, p. 1).*

22 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1927 dėl stebėsenos planų, išmetamųjų teršalų ataskaitų ir atitikties patvirtinimo dokumentų šablonų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 299, 2016 11 5, p. 1–21); 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1928 dėl kitų nei keleiviniai, ro-ro laivai ir konteinervežiai laivų vežamo krovinio nustatymo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 299, 2016 11 5, p. 22–25).

išmetamam CO_2 kiekiui. Pirmosios išmetamo teršalų kiekio ataskaitos turi būti pateiktos iki 2019 m. balandžio 30 d.;

(7) ES SAT reglamento 22 straipsnyje nustatyta, kad, pasiekus tarptautinį susitarimą dėl pasaulinės išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, Komisija peržiūrės ES SAT reglamentą ir prireikus pasiūlys jo pakeitimų, kad užtikrintų jo suderinamumą su tuo tarptautiniu susitarimu;

(8) Paryžiaus susitarimu, priimtu 2015 m. gruodžio mėn. vykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje (JTBKKK)[23], Sąjunga ir jos valstybės narės prisiėmė tikslą išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti visos ekonomikos mastu. Dedamos pastangos, pasitelkiant Tarptautinę jūrų organizaciją (TJO), apriboti jūrų sektoriuje tarptautiniu mastu išmetamą teršalų kiekį, ir tos pastangos turėtų būti skatinamos. TJO 2016 m. spalio mėn. patvirtino[24] laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistemą (toliau – pasaulinė TJO duomenų rinkimo sistema);

(9) atsižvelgdama į tai, kad vienu metu taikomos abi šios stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, Komisija pagal ES SAT reglamento 22 straipsnį vertino, kaip jas abi suderinti, kad būtų sumažinta laivams tenkanti administracinė našta, kartu išsaugant ES SAT reglamento tikslus;

(10) poveikio vertinime nurodyta, kad iš dalies suderinus abi stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemas galima padėti sumažinti laivybos bendrovėms tenkančią administracinę naštą, kartu išsaugant pagrindinius ES SAT reglamento tikslus. Tačiau tokiu daliniu suderinimu neturėtų būti pakeisti ES SAT reglamente nustatyti valdymo, taikymo srities, tikrinimo, skaidrumo arba CO_2 duomenų teikimo reikalavimai, nes tai labai pakenktų reglamento tikslams ir neigiamai paveiktų galimybę ateityje priimant su politikos formavimu susijusius sprendimus remtis reglamentu ir laivybos sektoriuje skatinti efektyvaus energijos vartojimo priemones bei elgseną. Vadinasi, bet kurie ES SAT reglamento pakeitimai turėtų būti riboti ir apimti tik apibrėžčių, stebėsenos parametrų, stebėsenos planų bei šablonų suderinimą su pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos apibrėžtimis, stebėsenos parametrais, stebėsenos planais bei šablonais;

(11) todėl ES SAT reglamento pakeitimais turėtų būti užtikrinta, kad, kai laivų veiklai taikomos abi sistemos, už stebėseną, apimančią panašiai apskaičiuotus ataskaitinius laikotarpius, būtų atsakingi tie patys juridiniai subjektai. Taigi su bendrovėmis ir ataskaitiniais laikotarpiais, įskaitant ataskaitų teikimo atvejus, kai pasikeičia bendrovės, susijusias apibrėžtis reikėtų iš dalies pakeisti atsižvelgiant į TJO nuostatas;

(12) siekiant užtikrinti, kad apie laivų veiklą, kuriai taikomos abi sistemos, būtų renkami supaprastinti duomenys, reikėtų atsižvelgti į pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos nuostatas dėl duomenų, kuriuos reikia stebėti ir kasmet pranešti ataskaitose. Todėl parametras „dedveitas“ turėtų būti pranešamas, o parametras „pervežti kroviniai“ turėtų ir toliau būti teikiamas savanoriškai. Terminas „jūroje praleistas laikas“ turėtų būti pakeistas pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos terminu „jūroje praleistos valandos“. Galiausiai, siekiant sumažinti administracinę naštą, apskaičiuojant nuplauktą atstumą turėtų būti remiamasi pasauline TJO duomenų rinkimo sistema[25];

---

23 Paryžiaus susitarimas (*OL L 282, 2016 10 19, p. 4–18).*

24 TJO rezoliucija MEPC.278(70), kuria iš dalies keičiamas MARPOL VI priedas.

25 TJO rezoliucija MEPC 282 (70).

(13) stebėsenos planų turinys turėtų būti supaprastintas siekiant atsižvelgti į pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą, išskyrus plano dalis, kurios yra būtinos siekiant užtikrinti, kad pagal ES SAT reglamentą būtų stebimi ir ataskaitose pranešami tik su Sąjunga susiję duomenys. Todėl visos nuostatos, kuriomis reikalaujama teikti kiekvieno reiso duomenis, turėtų ir toliau būti įtrauktos į stebėsenos planą;

(14) siekiant užtikrinti, kad tebevykdoma stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo veikla ataskaitiniu laikotarpiu būtų vykdoma sistemingai, būtina atidėti taikymo datą;

(15) Reglamento (ES) 2015/757 tikslas yra užtikrinti į EEE uostus įplaukiančių laivų išmetamo CO_2 kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą, ir tai yra pirmas etapais grindžiamo metodo, kuriuo siekiama sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, etapas. Valstybės narės negali to deramai pasiekti, ir dėl masto bei poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Reikėtų atsižvelgti į pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą, ir šiuo reglamentu užtikrinama galimybė nuolat palyginti pagal bendrą reikalavimų rinkinį surinktus duomenis, taip pat užtikrinamas tokių duomenų patikimumas. Sąjunga gali patvirtinti priemones, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

(16) todėl Reglamentas (ES) 2015/757 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

(1) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) d punktas pakeičiamas taip:

„d) bendrovė – laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas arba laivo be įgulos frachtuotojas, iš laivo savininko perėmę atsakomybę už laivo veiklą ir sutikę perimti visas pareigas ir atsakomybę, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 336/2006;“;

(b) m punktas pakeičiamas taip:

„m) ataskaitinis laikotarpis – laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d. imtinai. Tuo atveju, kai reisas prasideda vienais, o baigiasi kitais kalendoriniais metais, atitinkami duomenys priskiriami atitinkamiems kalendoriniams metams;“;

(c) straipsnis papildomas nauju p punktu:

„p) dedveitas – į vandenį, kurio santykinis tankis yra 1 025 kg/m^3, iki vasaros grimzlės panirusio pakrauto laivo vandentalpos ir tuščio laivo svorio skirtumas tonomis. Pakrauto laivo vasaros grimzlė turėtų būti maksimali vasaros pakrauto grimzlė, nurodyta administracijos arba jos pripažintos organizacijos patvirtintoje stovumo informacijos knygelėje.“;

(2) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 3 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a, b ir c punktai pakeičiami taip:

„a) informacija apie laivą, įskaitant jo pavadinimą, TJO identifikavimo numerį, laivo tipą ir bendrovės pavadinimą;“;

„b) laivo variklių ir kitų kurą naudojančių dalių, taip pat kuro rūšių aprašas;“;

„c) išmetamųjų teršalų faktoriai;“;

ii) d punktas išbraukiamas;

iii) g punktas išbraukiamas;

iv) h punkto iii papunktis pakeičiamas taip:

„iii) procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus jūroje praleistoms valandoms nustatyti ir užregistruoti;“;

v) i punktas pakeičiamas taip:

i) duomenų kokybė, įskaitant procedūras, taikomas duomenų spragoms nustatyti ir ištaisyti;“;

(3) 9 straipsnio 1 dalis iš dalies keičiama taip:

(a) e ir f punktai pakeičiami taip:

„e) jūroje praleistas valandas;“;

„f) pervežtus krovinius (ši informacija stebima savanoriškai);“;

(4) 10 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) h punktas pakeičiamas taip:

„h) visas jūroje praleistas valandas;“;

(5) 11 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 2 punktas pakeičiamas taip:

„2. Pasikeitus bendrovei, ankstesnė bendrovė kiek įmanoma greičiau po pasikeitimo dienos, bet ne vėliau nei praėjus trims mėnesiams nuo tos dienos Komisijai ir atitinkamoms vėliavos valstybės narės institucijoms pateikia ataskaitą, kurioje pranešami tie patys duomenys kaip ir išmetamųjų teršalų ataskaitoje ir kuri apima tik laikotarpį, per kurį ta bendrovė buvo atsakinga už vykdomą veiklą.“;

(b) 3 dalies a punktas papildomas nauju xi papunkčiu:

„xi) laivo dedveitą;“;

(6) 21 straipsnio 2 dalies g punktas pakeičiamas taip:

„g) bendros jūroje per metus praleistos valandos;“;

(7) II priedas iš dalies keičiamas pagal šio reglamento priedą.

2 straipsnis

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo metų, einančių po metų, kuriais įsigalioja šis teisės aktas, sausio 1 d. Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*