Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

P9_TA(2022)0367

Ilgtspējīgas jūras transporta degvielas (iniciatīva "*FuelEU Maritime*") ***I

Eiropas Parlamenta 2022. gada 19. oktobrī pieņemtie grozījumi priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)) [1]

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

(2023/C 149/13)

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

1. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(1) Jūras transports veido aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no ES iekšējās tirdzniecības apjoma. ***Vienlaikus kuģu satiksme uz un no Eiropas Ekonomikas zonas ostām veido aptuveni 11 % no visām transporta radītajām 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.	(1) Jūras transports veido aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no ES iekšējās tirdzniecības apjoma. 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 ***pasaules mērogā***. 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***, darbvietu skaitu*** un iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieejamo savienojamību.

[1] Jautājums tika nodots atpakaļ atbildīgajai komitejai starpiestāžu sarunām saskaņā ar 59. panta 4. punkta ceturto daļu (A9-0233/2022).

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums

1.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(1a) Jūrniecības nozarē nodarbināti 2 miljoni eiropiešu, un tās devums ekonomikā ir 149 miljardi EUR. Uz katru miljonu euro, ko rada kuģniecības nozare, citās ES ekonomikas nozarēs tiek radīti 1,8 miljoni EUR [1a].
	[1a] Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas ziņojums "The Economic Value of the EU Shipping Industry" ("ES kuģniecības nozares ekonomiskā vērtība"), 2020.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums

1.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(1b) Jūras transports ir videi visdraudzīgākais transporta veids un salīdzinājumā ar citiem veidiem rada ievērojami mazāk siltumnīcefekta gāzu emisiju uz tonnu pārvadāto kravu [1a]. 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. Paredzams, ka jūras transporta radītās CO_2 emisijas palielināsies, ja netiks veikti turpmāki pasākumi. Kā noteikts Regulā (ES) 2021/1119, visām tautsaimniecības nozarēm ir jāsniedz ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju ātrā samazināšanā, lai vēlākais līdz 2050. gadam panāktu neto nulles emisijas. Tāpēc ir svarīgi, lai Savienība izstrādātu vērienīgu plānu ātrai ekoloģiskai pārejai jūrniecības nozarē, kas palīdzētu arī saglabāt un turpmāk veicināt tās vadošo lomu pasaulē videi nekaitīgu tehnoloģiju, pakalpojumu un risinājumu jomā, kā arī turpmāk stimulēt darbvietu radīšanu saistītajās vērtību ķēdēs, vienlaikus saglabājot konkurētspēju.
	[1a] Eiropas Vides aģentūras pētījums, 2020, https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums

2. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(2) Lai stiprinātu saistības klimata jomā, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un noteiktu pasākumus, kas jāveic, lai līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti, un politisko apņemšanos pārvērstu par juridisku pienākumu, Komisija pieņēma (grozītu) priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par klimatneitralitātes panākšanas satvara izveidi un Regulas (ES) 2018/1999 grozīšanu (Eiropas Klimata akts) ([19]), kā arī paziņojumu "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana" ([20]). Tas ietver arī mērķrādītāju — līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tādēļ ir vajadzīgi dažādi komplementāri politikas instrumenti, ***kas motivētu izmantot*** ilgtspējīgi ***ražotas atjaunīgās*** un mazoglekļa ***degvielas, arī*** jūras transporta nozarē. ***Lai varētu sagatavoties*** daudz straujākām pārmaiņām pēc ***2030. gada, vajadzīgo tehnoloģiju attīstībai*** un ***izvēršanai jānotiek jau līdz tam***.	(2) Lai stiprinātu saistības klimata jomā, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un noteiktu pasākumus, kas jāveic, lai ***vēlākais*** līdz 2050. gadam panāktu klimatneitralitāti, un politisko apņemšanos pārvērstu par juridisku pienākumu, Komisija pieņēma (grozītu) priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par klimatneitralitātes panākšanas satvara izveidi un Regulas (ES) 2018/1999 grozīšanu (Eiropas Klimata akts) ([19]), kā arī paziņojumu "Eiropas 2030. gada klimatisko ieceru vēriena kāpināšana" ([20]). Tas ietver arī mērķrādītāju — līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Tādēļ ir vajadzīgi dažādi komplementāri politikas instrumenti, ***lai veicinātu un paātrinātu*** ilgtspējīgi ***ražotu atjaunīgo*** un mazoglekļa ***degvielu ražošanu un izmantošanu*** jūras transporta nozarē***, vienlaikus ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Nepieciešamā tehnoloģiju izstrāde un ieviešana jāatbalsta pēc iespējas ātrāk, un tai jānotiek līdz 2030. gadam, lai sagatavotos*** daudz straujākām pārmaiņām pēc ***tam***. ***Ļoti svarīgi ir arī veicināt inovāciju un atbalstīt pētniecību saistībā ar jaunām un nākotnes inovācijām, piemēram, jaunām alternatīvām degvielām, ekodizainu, bioloģiskiem materiāliem, vēja piedziņu un ar vēja enerģiju atbalstītiem dzinējiem.***

([19]) COM(2020)0563
([20]) COM(2020)0562

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums

2.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(2a) Sašķidrinātajai dabasgāzei (LNG), visticamāk, būs pārejas posma nozīme jūras transportā, ļaujot pakāpeniski pāriet uz bezemisiju alternatīvām, jo īpaši tur, kur pašlaik nav pieejama ekonomiski dzīvotspējīga bezemisiju piedziņas tehnoloģija. Paziņojumā par Viedas un ilgtspējīgas mobilitātes stratēģiju norādīts, ka bezemisiju jūras kuģi būs gatavi laišanai tirgū ap 2030. gadu. Ņemot vērā kuģu ilgo ekspluatācijas laiku, flotes pārveidošanai būtu jānotiek pakāpeniski. Transporta degvielas, piemēram, LNG, arvien vairāk ir jādekarbonizē, piemēram, piejaucot sašķidrinātu biometānu (bio-LNG) vai atjaunīgās un mazoglekļa sintētiskās gāzveida e-degvielas (e-gāzi).

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums

3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(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 — ***parasti 35–53 % no kuģniecības kravas pārvadājumu likmes. Tāpēc politikas pasākumiem jābūt izmaksu ziņā efektīviem, un tiem jābūt vērstiem uz to, lai panāktu pēc iespējas lielāku dekarbonizāciju ar iespējami zemākām 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***, kas arī varētu palielināt risku, ka Savienības ostas zaudē konkurētspēju salīdzinājumā ar ostām ārpus Savienības***. Tas var izraisīt oglekļa emisiju ***pārvirzi, uzņēmējdarbības*** 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***, ļaujot kuģniecības operatoriem izvēlēties degvielu ar zemākām emisiju samazināšanas izmaksām. Šāda iespēja ir būtiska, lai garantētu Eiropas kuģniecības nozares konkurētspēju un to loģistikas maršrutu nozīmīgumu, kas savieno Eiropas ostas ar pasaules tirdzniecību.***

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums

3.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(3a) Jūrniecības nozarei raksturīga sīva starptautiskā konkurence. Lielas regulatīvā sloga atšķirības karoga valstīs ir veicinājušas nevēlamu praksi, piemēram, kuģu karoga maiņu. Nozarei raksturīgais globālais raksturs nozīmē, ka ir svarīgi īstenot neitrālu pieeju attiecībā uz karoga valsti un veidot labvēlīgu regulatīvo vidi, kas ir priekšnosacījums jaunu investīciju piesaistei un Eiropas ostu, kuģu īpašnieku un operatoru konkurētspējas nodrošināšanai.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums

4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(4) Lai ietekmētu visas darbības jūras transporta nozarē, ir lietderīgi šo regulu attiecināt uz daļu no reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu un trešās valsts jurisdikcijā ostu. Tādējādi šai regulai būtu jāattiecas uz pusi no enerģijas, ko patērē kuģis, kurš veic 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.	(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. ***Ar šādu regulējumu būtu jāierobežo risks***, 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. ***Komisijai būtu jāizveido uzraudzības shēma, lai īpaši novērtētu oglekļa emisiju pārvirzi un uzņēmējdarbības pārvirzi, kā arī iespējamu izvairīšanās praksi, un jāizstrādā saraksts ar iespējamām saimnieciskajām darbībām, kas nav nozīmīgas saimnieciskās darbības, kuras veic ES kaimiņvalstu ostās. Ja tiek ziņots par būtisku oglekļa emisiju pārvirzi un uzņēmējdarbības pārvirzi, kā arī par izvairīšanās praksi, Komisijai būtu jāierosina pasākumi šo problēmu risināšanai.***

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums

4.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(4a) Tā kā šī regula nozarei radīs papildu izmaksas sakarā ar atbilstības nodrošināšanu, ir jāveic kompensējoši pasākumi nolūkā nepieļaut kopējā regulatīvā sloga līmeņa palielināšanos. Tāpēc pirms šīs regulas piemērošanas Komisijai būtu jāiesniedz priekšlikumi, ar kuriem kompensē ar šo regulu radīto regulatīvo slogu, grozot vai atceļot citu Savienības tiesību aktu noteikumus, kuri rada regulatīvo slogu jūrniecības nozarē.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums

4.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(4b) Lai nodrošinātu vajadzīgo juridiskās un investīciju noteiktības pakāpi, šī regula būtu cieši jāsaskaņo un jāpanāk tās konsekvence ar Regulu XXXX-XXX (Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula), Direktīvu 2003/87/EK (ES ETS), Direktīvu XXXX-XXX (Atjaunojamo energoresursu direktīva) un Direktīvu 2003/96/EK (Enerģijas nodokļu direktīva). Šādai saskaņošanai būtu jānoved pie konsekventa tiesiskā regulējuma kuģniecības nozarē, kas palīdzētu ievērojami palielināt ilgtspējīgu alternatīvu degvielu ražošanu, nodrošinātu nepieciešamās infrastruktūras ieviešanu un stimulētu šo degvielu izmantošanu arvien lielākā daļā kuģu. Būtu visaptveroši un pastāvīgi jāizvērtē minēto tiesību aktu vispārējā, kombinētā un kumulatīvā ietekme uz klimatu un ekonomiku, lai tā nodrošinātu vispārēju atbilstību Savienības klimata, konkurētspējas un ilgtspējīgas ekonomikas izaugsmes mērķiem.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums

4.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(4c) Ostu pienākums nodrošināt krasta elektropadevi būtu jāsasaista ar attiecīgu pienākumu kuģiem, kad tie ir pie piestātnes vai enkurvietā, pieslēgties uzlādes infrastruktūrai, kas paredzēta elektroenerģijas piegādei, lai nodrošinātu šīs infrastruktūras efektivitāti un novērstu balasta aktīvu risku. Turklāt, izdarot grozījumus Direktīvā XXXX-XXXX (Enerģijas nodokļu direktīva), būtu jācenšas samazināt ar krasta uzlādes infrastruktūru saistītās izmaksas, pastāvīgi atbrīvojot no nodokļiem kuģiem ostā piegādāto elektroenerģiju.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums

5.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(5a) Tā kā kuģiem, kas neatbilst šīs regulas prasībām, palielinās kuģošanas izmaksas, būtu jānovērš risks, ka iespējama izvairīšanās no šīs regulas noteikumu ievērošanas, un to apiešanas risks, jo īpaši līnijpārvadātāju konteineru tirdzniecības segmentā. Piestāšana Savienības tuvumā esošās ostās, lai ierobežotu izmaksas saistībā ar atbilstību šai regulai, ne tikai mazinātu paredzamos vidiskos ieguvumus un būtiski apdraudētu šajā regulā izvirzītos mērķus, bet varētu radīt papildu emisijas lieka attāluma dēļ, kas nobraukts nolūkā izvairīties no šīs regulas prasību ievērošanas. Tāpēc ir lietderīgi no piestāšanas ostas jēdziena izslēgt konkrētas piestāšanas ostās ārpus Savienības. Minētā izslēgšana būtu jāattiecina uz Savienības tuvumā esošām ostām, kurās ir vislielākais izvairīšanās risks. Samērīga reakcija uz šo risku būtu 300 jūras jūdžu ierobežojums, kas līdzsvarotu papildu slogu un izvairīšanās risku. Turklāt izslēgšana no piestāšanas ostas jēdziena būtu jāattiecina tikai uz konteinerkuģiem un ostām, kuru galvenā darbība ir konteineru pārkraušana. Attiecībā uz šādiem konteineru sūtījumiem izvairīšanās risks ir arī ostas mezgla pārvirzīšana uz ostām ārpus Savienības, tādējādi izvairīšanās sekas padarot vēl smagākas. Šā iemesla dēļ un tā kā nav obligātas SJO sistēmas par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu starptautiskajos reisos pasaules mērogā ar līdzīgi vērienīgām prasībām kā šajā regulā noteiktās, konteinerkuģu piestāšana kaimiņos esošā konteineru pārkraušanas ostā nebūtu jāuzskata par piestāšanu piestāšanas ostās šīs regulas nozīmē. Lai nodrošinātu, ka pasākums ir proporcionāls izvirzītajiem mērķiem un nodrošina vienlīdzīgu attieksmi, būtu jāņem vērā pasākumi trešās valstīs, kuru ietekme ir līdzvērtīga šīs regulas ietekmei.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums

5.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(5b) Lai ņemtu vērā salu reģionu īpašo situāciju, kā uzsvērts Līguma 174. pantā, un vajadzību saglabāt salu un perifēro reģionu savienojamību ar Savienības centrālajiem reģioniem, būtu jāatļauj pagaidu izņēmumi attiecībā uz reisiem, ko veic pasažieru kuģi, kas nav kruīza pasažieru kuģi, starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu un tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, kas atrodas salā, kurā ir mazāk nekā 100 000 pastāvīgo iedzīvotāju.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums

5.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(5c) Ņemot vērā Savienības tālāko reģionu īpatnības, jo īpaši to nošķirtību un izolētību, kā arī ierobežojumus, kas tos skar, īpaša uzmanība būtu jāpievērš to pieejamības saglabāšanai un iespējai tos efektīvi savienot ar jūras transportu. Tāpēc šīs regulas darbības jomā būtu jāiekļauj tikai puse no enerģijas, kas patērēta reisos, kuri iziet no tādas piestāšanas ostas vai ienāk tādā piestāšanas ostā, kas atrodas tālākajā reģionā. Tā paša iemesla dēļ būtu jāatļauj pagaidu izņēmumi attiecībā uz reisiem starp piestāšanas ostu, kas atrodas tālākajā reģionā, un citu piestāšanas ostu, kas atrodas tālākajā reģionā, un attiecībā uz enerģiju, kas patērēta, uzturoties attiecīgo tālāko reģionu piestāšanas ostā.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums

5.d apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(5d) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus ceļā uz, no vai starp dalībvalstu ostām esošiem kuģiem, tostarp kuģiem, kas būvēti darbībai ar ledu klātos ūdeņos, SEG emisiju samazinājuma aprēķinos par katru kuģi, kā arī datos, kurus monitorē un ziņo uz Regulas (ES) 2015/757 pamata, būtu jāņem vērā īpašā informācija par kuģa ledus klasi, kā arī tā kuģošanu ledus apstākļos.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums

6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(6) Personai vai organizācijai, kas atbild par atbilstību šai regulai, vajadzētu būt kuģošanas uzņēmumam, kas definēts kā kuģa īpašnieks, vai jebkurai citai organizācijai vai personai, piemēram, pārvaldniekam vai berbouta fraktētājam, kas no kuģa īpašnieka ir pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju un kas, ***pārņemot*** šādu atbildību, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas pārvaldības starptautiskais kodekss. 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.	(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, ***uzņemoties*** šādu atbildību, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas pārvaldības starptautiskais kodekss. Šīs definīcijas pamatā ir termina "uzņēmums" definīcija Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/757 ([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.
([21]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).	([21]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums

7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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 5 000 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.	(7) Lai ierobežotu administratīvo slogu, jo īpaši mazākiem operatoriem uzlikto slogu, šī regula nebūtu jāpiemēro vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem un tā būtu jāvērš uz kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5 000 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.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums

7.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(7a) Lai nodrošinātu šīs regulas pastāvīgu efektivitāti, Komisijai būtu jāuzrauga tās darbība, veicot ietekmes novērtējumus attiecībā uz bruto tilpības robežvērtību un kuģu tipiem, uz kuriem attiecas šī regula. Komisijai jo īpaši būtu jālemj, vai ir būtiski iemesli šīs regulas darbības jomā iekļaut mazākus kuģus un papildu kuģu tipus. Komisijai jo īpaši būtu jāņem vērā tādi apsvērumi kā attiecīgo datu pieejamība, iespējamais SEG emisiju samazinājums un darbības jomas paplašināšanas efektivitāte attiecībā uz ietekmi uz klimatu, administratīvā sloga apjoms, kā arī tā finansiālās un sociālās sekas.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(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. ***Šī pieeja būtu jāīsteno uz mērķiem balstītā, tehnoloģiski neitrālā un izmaksu ziņā efektīvā veidā.***

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(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. ***Tāpēc*** saskaņā ar ***Parīzes nolīguma mērķiem būtu jānosaka vērienīgi ierobežojumi attiecībā uz*** siltumnīcefekta gāzu ***intensitāti, ko rada uz kuģiem patērētā enerģija***, neparedzot kādas konkrētas degvielas vai tehnoloģijas izmantošanu.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

10.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(10a) Būtu jāizveido īpašs Okeāna fonds ar mērķi ieņēmumus, kas gūti jūrniecības kvotu izsolē ETS ietvaros, novirzīt atpakaļ jūrniecības nozarei. Okeāna fonda līdzekļi būtu jāizmanto, lai atbalstītu projektus un investīcijas saistībā ar kuģu un ostu energoefektivitātes uzlabošanu, inovatīvām tehnoloģijām un infrastruktūru jūras transporta dekarbonizēšanai, ilgtspējīgu alternatīvu degvielu ražošanai un ieviešanai, kā arī bezemisiju piedziņas tehnoloģiju izstrādei.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums

11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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 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.	(11) Lai apmierinātu nākotnes vajadzības, būtu jāveicina tādu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ***un piedziņas tehnoloģiju*** 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 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.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums

11.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(11a) Lai veicinātu ilgtspējīgāko un inovatīvāko degvielas tehnoloģiju ar izaugsmes potenciālu agrīnu attīstību un ieviešanu nākotnes vajadzību apmierināšanai, ir vajadzīgs īpašs stimuls nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām (RFNBO). Ir liels potenciāls, ka ar šo degvielu grupu kuģu bunkuru degvielu struktūrā var ieviest atjaunīgo enerģiju. Tā kā RFNBO ražošanas izmaksas īstermiņā un vidējā termiņā ir ievērojami augstākas, ir svarīgi nodrošināt tādu pieprasījuma līmeni, kas atbalsta investīcijas šādu degvielu grupā. Ar šo regulu ieviež pasākumu kopumu ar mērķi nodrošināt atbalstu ilgtspējīgu RFNBO izmantošanai. Tie ietver: a) multiplikatoru līdz 2035. gadam, lai atlīdzinātu uzņēmumiem, kas nolemj izvēlēties šo degvielu, neraugoties uz tās salīdzinoši augsto cenu, un b) no 2030. gada noteiktu minimālo RFNBO daļu degvielu struktūrā. Lai veicinātu atbilstību prasībai par RFNBO minimālo daļu, būtu jāpiemēro elastības pasākumi saskaņā ar šīs regulas 17. un 18. pantu. Uzņēmumi, izmantojot līgumiskas vienošanās, var prasīt, lai degvielas piegādātāji uzņemas atbildību par atbilstības nodrošināšanas izmaksām saskaņā ar šo regulu, ja RFNBO nav piegādāts saskaņā ar saskaņotiem nosacījumiem.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums

13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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 palēninā šanās 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.	(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 palēninā šanās 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 ***pārsvarā*** 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.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

14. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(14) Jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrāde un ieviešana jūras transporta vajadzībām prasa ilgstošu sagatavošanos, tāpēc vajadzīga ātra rīcība un skaidra un paredzama ilgtermiņa tiesiskā regulējuma izveide, kas atvieglotu plānošanu un veicinātu visu ieinteresēto personu investīcijas. Skaidrs un stabils ilgtermiņa tiesiskais regulējums veicinās jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrādi un ieviešanu jūras transportā un 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.	(14) Jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrāde un ieviešana jūras transporta vajadzībām prasa ilgstošu sagatavošanos, ***turklāt kuģiem ir ļoti ilgs vidējais darbmūžs, proti, no 25 līdz 30 gadiem,*** tāpēc vajadzīga ātra rīcība un skaidra un paredzama ilgtermiņa tiesiskā regulējuma izveide, kas atvieglotu plānošanu un veicinātu visu ieinteresēto personu investīcijas. 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 — ***gan kuģošanas laikā, gan pie piestātnes vai enkurvietā***. Laika gaitā šīm robežvērtībām būtu jākļūst vērienīgākām, lai atspoguļotu paredzamo tehnoloģiju attīstību un atjaunīgo un mazoglekļa kuģu degvielu ražošanas paplašināšanos. ***Lai nodrošinātu juridisko noteiktību un dotu nozarei pietiekami daudz laika plānot un sagatavoties ilgtermiņā, arī lai izvairītos no balasta aktīvu riska, jebkādiem turpmākiem priekšlikumiem grozīt šo regulu vajadzētu būt ar ierobežotu jomu un tiem nevajadzētu būtiski mainīt prasības.***

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums

15. apsvērums

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

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums

16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(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***, ņemot vērā dažādu degvielas aprites cikla posmu ietekmi uz vidi***. Tādējādi tiktu stimulētas tehnoloģijas un ražošanas paņēmieni, kas nodrošina mazāku SEG pēdas nospiedumu un reālus ieguvumus salīdzinājumā ar esošajām tradicionālajām degvielām.

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums

17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.***	(17) 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".

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 29

Regulas priekšlikums

21. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(21) Krasta elektroapgādes (OPS) izmantošana samazina gan kuģu radīto gaisa piesārņojumu, gan jūras transporta radīto SEG emisiju apjomu. Palielinoties atjaunīgo energoresursu īpatsvaram ES elektroenerģijas struktūrā, krasta elektroapgāde nodrošina aizvien tīrāku elektroapgādi kuģiem pie piestātnes vai enkurvietā. Direktīvā 2014/94/ES (Alternatīvo degvielu infrastruktūras direktīva (AFID)) paredzēta tikai krasta elektroapgādes pieslēgumpunktu nodrošināšana, tādējādi pieprasījums pēc šīs tehnoloģijas nav liels un līdz ar to tās izmantošana joprojām ir ierobežota. ***Tāpēc*** būtu jāizstrādā īpaši noteikumi, kas ***vispiesārņojošākajiem kuģiem paredzētu pienākumu*** izmantot ***krasta elektroapgādi***.	(21) Krasta elektroapgādes (OPS) izmantošana samazina gan kuģu radīto gaisa piesārņojumu ***pie piestātnes vai enkurvietā***, gan jūras transporta radīto SEG emisiju apjomu ***pie piestātnes vai enkurvietā***. Palielinoties atjaunīgo ***energoresursu un nefosilo*** 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. ***Lai nodrošinātu, ka tiek mazināts gaisa piesārņojums pie piestātnes vai enkurvietā un ka krasta elektroapgādes infrastruktūra ir ekonomiski dzīvotspējīga un nodrošina investīciju atdevi,*** būtu jāizstrādā īpaši noteikumi, ***lai noteiktu, ka kuģiem,*** kas ***rada vislielāko piesārņojumu, ir pienākums*** izmantot ***OPS gadījumos, kad šāda izmantošana efektīvi samazinātu emisijas par samērīgām izmaksām***.

Grozījums Nr. 30

Regulas priekšlikums

22. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(22) Papildus krasta elektroapgādei arī citas ***bezemisiju*** tehnoloģijas varētu sniegt līdzvērtīgus vidiskos ieguvumus ostās. Ja tiek pierādīts, ka alternatīvas tehnoloģijas izmantošana ir līdzvērtīga krasta elektroapgādes izmantošanai ***gaisa piesārņojuma un SEG emisiju samazināšanas ziņā***, kuģis būtu jāatbrīvo no krasta elektroapgādes izmantošanas pienākuma izpildes.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 31

Regulas priekšlikums

23. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(23) Izņēmumi noteikumos par krasta elektroapgādes izmantošanu būtu jāparedz arī vairāku piestāšanas ostas pārvaldes iestādes***, termināļu operatora un/vai kompetentās iestādes (atkarībā no ostu pārvaldības modeļa dažādās dalībvalstīs)*** apstiprinātu objektīvu iemeslu dēļ***. Šādi izņēmumi būtu*** 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. ***Ja ar ostu savienotā vietējā tīkla jaudas trūkuma dēļ pietiekama krasta elektroapgāde nav iespējama, nevajadzētu uzskatīt, ka osta vai kuģa īpašnieks, vai operators tādējādi neatbilst šīs regulas prasībām, ja tīkla pārvaldītājs verificētājiem ir pienācīgi apliecinājis, ka vietējā tīkla jauda ir nepietiekama.***

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums

24. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(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. ***Lai pilnībā nodrošinātu sadarbspēju, ostām savas piestātnes un enkurvietas un kuģu īpašniekiem savi kuģi būtu jāaprīko ar elektroenerģijas iekārtām, kas atbilst piemērojamajiem standartiem.*** No 2035. gada kuģu operatoriem būtu rūpīgi jāplāno piestāšana ***TEN-T*** ostās***, uz kurām attiecas Regula XXXX-XXX (Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula)***, 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. ***Lai mazinātu balasta aktīvu risku, OPS nesaderību uz kuģa un piestātnē vai enkurvietā, kā arī alternatīvo degvielu pieprasījuma un piedāvājuma nelīdzsvarotību, būtu jārīko biežas apspriešanās sanāksmes starp attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai apspriestu prasības un turpmākos plānus un pieņemtu lēmumus par tiem.***

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums

24.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(24a) Regulā XXXX-XXX (Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula) noteiktajos OPS nodrošināšanas mērķrādītājos ņem vērā apkalpoto kuģu veidus un attiecīgos satiksmes apjomus jūras ostās. Prasība kuģiem pieslēgties OPS, kamēr tie ir pie piestātnes vai enkurvietā, nebūtu jāpiemēro kuģiem, kad tie piestāj ostās, kuras ir atbrīvotas no minētajā regulā noteiktās OPS prasības, ja vien ostā OPS nav uzstādīta un pieejama attiecīgajā piestātnē. Ja kuģis piestāj ostā, kas nav TEN-T osta un kurā ir pieejama OPS, kuģim, atrodoties pie piestātnes vai enkurvietā, būtu jāpieslēdzas OPS.

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums

24.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(24b) Kaut arī OPS ir svarīgs rīks, ar ko samazināt vietējās gaisa piesārņotāju emisijas, tās potenciāls samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas ir pilnībā atkarīgs no piegādātās enerģijas energoresursu struktūras. Lai pilnībā izmantotu OPS potenciālu klimata un vides jomā, dalībvalstīm būtu jāpalielina elektrotīklu jauda un savienojamība un jāturpina samazināt savas energoresursu struktūras SEG intensitāte, lai tā nodrošinātu ostas ar cenas ziņā pieejamu, plānojamu un nefosilu elektroenerģiju.

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

24.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(24c) Šīs regulas īstenošanā būtu pienācīgi jāņem vērā daudzveidīgie ostu pārvaldības modeļi Savienībā, jo īpaši attiecībā uz pienākumu izdot sertifikātu, kas kuģi atbrīvo no pienākuma pieslēgties krasta elektroapgādei.

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

24.d apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(24d) Lai ostās pieslēgšanās krasta elektroapgādei noritētu raiti, izšķirīgi svarīga ir koordinācija starp ostām un kuģu operatoriem. Kuģu operatoriem būtu jāinformē ostas, kurās tie piestāj, par nolūku pieslēgties krasta elektroapgādei un par konkrētā piestāšanas reizē vajadzīgo elektroenerģijas daudzumu, jo īpaši tad, ja tas pārsniedz aplēstās vajadzības šai kuģu kategorijai.

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

25. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(25) Ar šo regulu būtu jāievieš stabila ***un pārredzama*** 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.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

26. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(26) Uzņēmumiem vajadzētu būt atbildīgiem par monitoringu un ziņošanu attiecībā uz tās enerģijas daudzumu un veidu, ko uz kuģiem patērē kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā, kā arī citu būtisku informāciju, piemēram, informāciju par kuģa dzinēja veidu ***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.	(26) Uzņēmumiem vajadzētu būt atbildīgiem par monitoringu un ziņošanu attiecībā uz tās enerģijas daudzumu un veidu, ko uz kuģiem patērē kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā, kā arī citu būtisku informāciju, piemēram, informāciju par kuģa dzinēja veidu, vēja palīgtehnoloģiju ***tehnisko specifikāciju vai par jebkādu citu*** kuģa ***alternatīvu enerģijas avotu***, 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.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums

27. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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").	(27) Lai sasniegtu šīs regulas mērķus un garantētu to atjaunīgo un mazoglekļa degvielu vidisko integritāti, kuras paredzēts ieviest jūrniecības nozarē, ļoti būtiska nozīme ir ***stingrai*** degvielu sertifikācijai ***un uzraudzībai***. 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 tiešus emisiju mērījumus (vērtībām "no tvertnes līdz ķīļūdenim").

Grozījums Nr. 40

Regulas priekšlikums

27.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(27a) Informācijas par degvielu īpašībām ticamība un precizitāte ir ļoti svarīga šīs regulas īstenošanai. Ja tiek pierādīts, ka degvielas piegādātāji snieguši maldinošu vai nepareizu informāciju par piegādāto degvielu siltumnīcefekta gāzes intensitāti, attiecīgie piegādātāji ir jāsoda. Degvielas piegādātāji, kuri atkārtoti ir snieguši nepatiesu vai maldinošu informāciju, būtu jāiekļauj melnajā sarakstā attiecībā uz Direktīvā (ES) 2018/2001 (Atjaunojamo energoresursu direktīva) noteiktajām sertifikācijas shēmām. Šādos gadījumos būtu jāuzskata, ka jebkādām degvielām, kas bunkurētas to iekārtās, ir tāds pats emisijas faktors kā vismazāk labvēlīgajai fosilajai degvielai.

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

28. apsvērums

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

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

31.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(31a) Uzņēmumi un degvielas piegādātāji, izmantojot līgumiskas vienošanās, varētu vienoties par savstarpējām saistībām ražot, piegādāt un iegādāties noteiktas degvielas iepriekš paredzētā daudzumā. Šādas līgumiskas vienošanās varētu paredzēt arī atbildību un nosacījumus finansiālai kompensācijai gadījumos, kad degvielas nav pieejamas tā, kā to paredzēja vienošanās.

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums

36. apsvērums

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

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums

37. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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***.	(37) No soda naudām gūtie ieņēmumi būtu ***jāparedz jūrniecības nozarei un*** jāizmanto, lai veicinātu ***tās dekarbonizāciju, tostarp sniedzot atbalstu alternatīvo*** degvielu ***izstrādei, ražošanai*** un ***ieviešanai, alternatīvo degvielu infrastruktūrai*** un ***OPS infrastruktūrai, kā arī jaunām inovatīvām tehnoloģijām***. ***Šajā*** nolūkā šie ieņēmumi būtu jāpiešķir ***Okeānu*** fondam, kas minēts Direktīvas 2003/87/EK ***3. gab pantā***.

Grozījums Nr. 45

Regulas priekšlikums

39. apsvērums

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

Grozījums Nr. 46

Regulas priekšlikums

40. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(40) Lai ar šīs regulas efektīvu darbību saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu pieņemt aktus, ar ko izdara grozījumus sarakstā, kurā uzskaitīti emisijas faktori "no urbuma līdz ķīļūdenim", grozījumus sarakstā, kurā uzskaitītas piemērojamās bezemisiju tehnoloģijas un to izmantošanas kritēriji, izstrādā noteikumus par ***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.	(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 ***faktisko emisiju sertificēšanu "no urbuma līdz tvertnei",*** 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.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 47

Regulas priekšlikums

42. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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.	(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 ***tā būtu ievērojami efektīvāka***. 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***, tā turpinot ES centienus starptautiskā līmenī veicināt vērienīgus jūrniecības dekarbonizācijas mērķus***. Ja ir panākta vienošanās par globālu pieeju jautājumos, kas attiecas uz šo regulu, Komisijai šī regula būtu jāpārskata, lai to saskaņotu ar starptautiskajiem noteikumiem.

Grozījums Nr. 48

Regulas priekšlikums

42.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(42a) Lai starptautiskā mērogā nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un maksimāli palielinātu to tiesību aktu vidisko ietekmi, kuri attiecas uz atjaunīgām un mazoglekļa degvielām, Komisijai un dalībvalstīm SJO un citās starptautiskās organizācijās būtu jārosina veidot stingras sertifikācijas un uzraudzības sistēmas atjaunīgajām degvielām.

Grozījums Nr. 49

Regulas priekšlikums

42.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(42b) Komisijai būtu jānodrošina, ka tiek ieviesti un darīti pieejami rīki sadarbībai un paraugprakses apmaiņai jūras transporta nozarē, kā noteikts labāka regulējuma pamatnostādnēs ([1a]).

([1a]) Eiropas Komisija, Brisele, Komisijas dienestu darba dokuments "Labāka regulējuma pamatnostādnes", 3.11.2021., SWD(2021)0305.

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums

43. apsvērums

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

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – a punkts

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

Grozījums Nr. 52

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – b punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(b) pienākumu izmantot krasta elektroapgādi vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās,	(b) pienākumu izmantot krasta elektroapgādi vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – pēdējā daļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
nolūkā palielināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu visā Savienībā, vienlaikus nodrošinot raitu jūras satiksmes darbību un novēršot iekšējā tirgus izkropļojumus.	***Tā mērķis ir*** palielināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu ***jūras transportā*** visā Savienībā ***saskaņā gan ar Savienības mērķi vēlākais līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti, gan ar Parīzes nolīguma mērķiem***, vienlaikus nodrošinot raitu jūras satiksmes darbību***, radot attīstības iespējas jūrniecības nozarei*** un novēršot iekšējā tirgus izkropļojumus.

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Šo regulu piemēro visiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5 000 tonnas, neatkarīgi no to karoga, ***attiecībā*** uz:	Šo regulu piemēro visiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5 000 tonnas, neatkarīgi no to karoga, ***un tā attiecas*** uz:

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. daļa – b punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(b) visu enerģiju, kas patērēta reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, ***un***	(b) visu enerģiju, kas patērēta reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu,

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. daļa – ba punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(ba) pusi no enerģijas, kas patērēta reisos, kuri iziet no tādas piestāšanas ostas vai ienāk tādā piestāšanas ostā, kas atrodas dalībvalsts jurisdikcijā esošā tālākajā reģionā, un

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums

2. pants – 1. daļa – c punkts

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

Grozījums Nr. 58

Regulas priekšlikums

2. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	Šo regulu nepiemēro karakuģiem, kara flotes palīgkuģiem, zivju zvejas un zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem ***vai*** nekomerciāli izmantotiem valsts dienesta kuģiem.

Grozījums Nr. 59

Regulas priekšlikums

2. pants –2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Līdz 2025. gada 31. decembrim Komisija pieņem īstenošanas aktu, ar ko izveido to blakus esošo konteineru pārkraušanas ostu sarakstu, uz kurām neattiecas šajā regulā noteiktā konteinerkuģu piestāšanas ostu definīcija.
	Pēc tam vismaz reizi divos gados Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar ko atjaunina minēto to blakus esošo konteineru pārkraušanas ostu sarakstu, uz kurām neattiecas šajā regulā noteiktā konteinerkuģu piestāšanas ostu definīcija.

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Minētajos īstenošanas aktos uzskaita kaimiņos esošās konteineru pārkraušanas ostas, kas atrodas ārpus Savienības, bet mazāk nekā 300 jūras jūdžu attālumā no Savienības teritorijas, ja konteineru pārkraušanas īpatsvars, kas izteikts divdesmit pēdu ekvivalentā vienībā, pārsniedz 65 % no attiecīgās ostas konteineru kopējās satiksmes nesenākajā divpadsmit mēnešu periodā, par kuru ir pieejami attiecīgie dati.
	Šajā uzskaitē konteinerus uzskata par pārkrautiem, ja tos izkrauj no kuģa uz ostu tikai nolūkā iekraut citā kuģī. Neiekļauj ostas, kas atrodas trešā valstī, kura faktiski piemēro tikpat vērienīgus pasākumus kā šajā regulā noteiktās prasības.
	Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

Grozījums Nr. 60

Regulas priekšlikums

2. pants – 2.b daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Dalībvalstis no 1. punkta a) un b) apakšpunkta piemērošanas var atbrīvot konkrētus maršrutus un ostas attiecībā uz enerģiju, kas patērēta reisos, kurus veic pasažieru kuģi, kas nav kruīza pasažieru kuģi, starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu un tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, kura atrodas salā, kurā ir mazāk nekā 100 000 pastāvīgo iedzīvotāju, un attiecībā uz enerģiju, ko tie patērē, uzturoties attiecīgās salas ostā. Dalībvalstis par šiem atbrīvojumiem pirms to stāšanās spēkā paziņo Komisijai, kas tos publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Šādus atbrīvojumus nepiemēro pēc 2029. gada 31. decembra.

Grozījums Nr. 61

Regulas priekšlikums

2. pants – 2.c daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Dalībvalstis no 1. punkta a) un ba) apakšpunkta piemērošanas var atbrīvot konkrētus maršrutus un ostas attiecībā uz enerģiju, kas patērēta reisos starp piestāšanas ostu, kas atrodas attālākajā reģionā, un citu piestāšanas ostu, kas atrodas tālākajā reģionā, kā arī attiecībā uz enerģiju, kas patērēta uzturēšanās laikā attiecīgo attālāko reģionu piestāšanas ostās. Dalībvalstis par šiem atbrīvojumiem pirms to stāšanās spēkā paziņo Komisijai, kas tos publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Šādus atbrīvojumus nepiemēro pēc 2029. gada 31. decembra. Nekas neliedz dalībvalstīm, to reģioniem un teritorijām pieņemt lēmumu nepiemērot šo atbrīvojumu vai atcelt atbrīvojumu, ko tās piešķīrušas līdz 2029. gada 31. decembrim.

Grozījums Nr. 62

Regulas priekšlikums

2. pants – 2.d daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Dalībvalstis no 1. punkta piemērošanas var atbrīvot konkrētus maršrutus attiecībā uz enerģiju, kas patērēta reisos, kurus veic saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, vai reisos, ko veic kuģi, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības saskaņā ar Padomes Regulu (EEK) Nr. 3577/92. Dalībvalstis par šiem atbrīvojumiem pirms to stāšanās spēkā paziņo Komisijai, kas tos publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī. Šādus atbrīvojumus nepiemēro pēc 2029. gada 31. decembra.

Grozījums Nr. 63

Regulas priekšlikums

2. pants – 2.e daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	Komisija pastāvīgi uzrauga šīs regulas ietekmi uz kravu novirzīšanu, jo īpaši caur pārkraušanas ostām kaimiņvalstīs. Ja Komisija konstatē būtisku negatīvu ietekmi uz Savienības ostām, tā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei tiesību aktu priekšlikumus šīs regulas grozīšanai. Jo īpaši Komisija analizē šīs regulas ietekmi uz tālākajiem reģioniem un salām un vajadzības gadījumā ierosina grozījumus šīs regulas darbības jomā.

Grozījums Nr. 64

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – h punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(h) "aizstājējenergoresursi" ir ***vēja vai saules*** atjaunīgā enerģija, kas ražota uz kuģa, vai elektroenerģija, kas piegādāta no krasta elektroapgādes;	(h) "aizstājējenergoresursi" ir atjaunīgā enerģija, kas ražota uz kuģa, vai elektroenerģija, kas piegādāta no krasta elektroapgādes;

Grozījums Nr. 65

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – ha punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(ha) "vēja piedziņa" vai "vēja palīgpiedziņa" ir piedziņas tehnoloģija, kas primāri vai sekundāri tiek izmantota jebkura kuģa veida piedziņai, izmantojot vēja enerģiju laikā, kad kuģis kuģo;

Grozījums Nr. 66

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – i punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(i) "piestāšanas osta" ir ***piestāšanas*** osta, ***kas definēta Regulas (ES) 2015/757 3. panta b) punktā***;	(i) "piestāšanas osta" ir osta, ***kurā kuģis piestāj, lai iekrautu vai izkrautu būtisku pārvadājamās kravas daļu vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus***; ***un līdz ar to tas neietver piestāšanu ar vienīgo mērķi uzpildīt degvielu, papildināt krājumus, mainīt apkalpi, ieiet dokā vai veikt remontu kuģim vai tā iekārtām, piestāšanu ostā tāpēc, ka kuģim ir vajadzīga palīdzība vai tas ir briesmās, pārkraušanu no kuģa uz kuģi ārpus ostām, piestāšanu ar vienīgo mērķi patverties no nelabvēlīgiem laika apstākļiem vai ja tas nepieciešams saistībā ar meklēšanas un glābšanas darbībām, kā arī konteinerkuģu piestāšanu blakus esošā konteineru pārkraušanas ostā;***

Grozījums Nr. 67

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – m punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(m) "kuģis pie piestātnes vai enkurvietā" ir kuģis ***pie piestātnes, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta n) punktā***;	(m) "kuģis pie piestātnes vai enkurvietā" ir kuģis***, kurš ir droši pietauvots dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas piestātnē, kamēr tajā tiek iekrauta vai izkrauta krava, uz tā uzkāpj vai no tā nokāpj pasažieri vai kamēr tas tiek izmantots nakšņošanai, ietverot laiku, kas nav saistīts ar kravas vai pasažieru pārvadājumiem***;

Grozījums Nr. 68

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – n punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(n) "uz kuģa patērētā enerģija" ir enerģijas daudzums, izteikts megadžoulos (MJ), kuru kuģis patērē piedziņai un kuģa aprīkojuma darbināšanai jūrā, pie piestātnes vai enkurvietā;	(n) "uz kuģa patērētā enerģija" ir enerģijas daudzums, izteikts megadžoulos (MJ), kuru kuģis patērē piedziņai un kuģa aprīkojuma darbināšanai jūrā, pie piestātnes vai enkurvietā, ***izņemot papildu enerģiju, kas patērēta ledus klases IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģa tehnisko parametru dēļ, un izņemot papildu enerģiju, ko patērē ledus klases IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģis, kuģojot ledus apstākļos***;

Grozījums Nr. 69

Regulas priekšlikums

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

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(qa) "ledus klase" ir apzīmējums, ko kuģim piešķir karoga valsts kompetentās valsts iestādes vai minētās valsts atzīta organizācija, apliecinot, ka kuģis ir piemērots kuģošanai ledus apstākļos;

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 70

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – qb punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(qb) "kuģošana ledus apstākļos" ir ledus klases kuģa kuģošana jūras apgabalā, ko ietver ledus mala;

Grozījums Nr. 71

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – qc punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(qc) "ledus mala" ir robežlīnija starp atklāto jūru un jebkāda veida jūras ledu (nostiprinātu vai peldošu) jebkurā konkrētā brīdī;

Grozījums Nr. 72

Regulas priekšlikums

3. pants – 1. daļa – r punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(r) "krasta elektroapgāde" ir sistēma zemsprieguma vai augstsprieguma, maiņstrāvas vai līdzstrāvas elektroenerģijas piegādei kuģiem pie piestātnes vai enkurvietā, tajā skaitā kuģa un krasta iekārtām, ***tieši*** padodot uz kuģa galveno sadales paneli elektroenerģiju, kas vajadzīga stāvoša kuģa elektroapgādei, pakalpojumu nodrošināšanai vai sekundāro akumulatoru uzlādei;	(r) "krasta elektroapgāde" ir sistēma zemsprieguma vai augstsprieguma, maiņstrāvas vai līdzstrāvas elektroenerģijas piegādei kuģiem pie piestātnes vai enkurvietā, tajā skaitā ***nostiprinātām, peldošām un mobilām*** kuģa un krasta iekārtām, padodot uz kuģa galveno sadales paneli elektroenerģiju, kas vajadzīga stāvoša kuģa elektroapgādei, pakalpojumu nodrošināšanai vai sekundāro akumulatoru uzlādei;

Grozījums Nr. 73

Regulas priekšlikums

4. pants – 2. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
— ***-13 %*** no 2035. gada 1. janvāra,	— ***-20 %*** no 2035. gada 1. janvāra,

Grozījums Nr. 74

Regulas priekšlikums

4. pants – 2. punkts – 4. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
— ***-26 %*** no 2040. gada 1. janvāra,	— ***-38 %*** no 2040. gada 1. janvāra,

Grozījums Nr. 75

Regulas priekšlikums

4. pants – 2. punkts – 5. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
— ***-59 %*** no 2045. gada 1. janvāra,	— ***-64 %*** no 2045. gada 1. janvāra,

Grozījums Nr. 76

Regulas priekšlikums

4. pants – 2. punkts – 6. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
— ***-75 %*** no 2050. gada 1. janvāra.	— ***-80 %*** no 2050. gada 1. janvāra.

Grozījums Nr. 77

Regulas priekšlikums

4. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
[Zvaigznīte: 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.]	[Zvaigznīte: atsauces vērtība, kuru aprēķinās likumdošanas procedūras vēlākā posmā, atbilst 2020. gadā uz ***Savienības*** 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.]

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 78

Regulas priekšlikums

4. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	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. ***Ledus klases kuģiem piemēro korekcijas koeficientu, kā rezultātā tiek atskaitīts lielāks degvielas patēriņš, kas saistīts ar kuģošanu ledus apstākļos.***

Grozījums Nr. 79

Regulas priekšlikums

4. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	3.a Emisiju faktoru aprēķināšanai par pamatu tiek izmantotas šīs regulas II pielikumā noteiktās standartvērtības. Ja pastāv faktiskās vērtības, kas verificētas, izmantojot sertifikāciju vai tiešus emisiju mērījumus, standartvērtību vietā var izmantot šīs faktiskās vērtības.

Grozījums Nr. 80

Regulas priekšlikums

4. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	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 ***un lai nodrošinātu, ka tie ir pēc iespējas reprezentatīvi attiecībā uz reālajām emisijām visos degvielas aprites cikla posmos saskaņā ar labākajām pieejamajām zinātnes atziņām un tehniskajām zināšanām***.

Grozījums Nr. 81

Regulas priekšlikums

4. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	4.a Organizē apspriedes starp ostu pārvaldes iestādēm, termināļu operatoriem, kuģu īpašniekiem, kuģu operatoriem, degvielas piegādātājiem un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai nodrošinātu sadarbību attiecībā uz alternatīvu degvielu piegādi, ko plāno un ievieš atsevišķās ostās, kā arī attiecībā uz pieprasījumu, ko sagaida no kuģiem, kuri piestāj minētajās ostās.

Grozījums Nr. 82

Regulas priekšlikums

4.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	4.a pants
	Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izmantošana
	1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, vajadzības gadījumā izmantojot kredītu apmaiņas mehānismu, kas izveidots ar Direktīvu XXXX [Atjaunojamo energoresursu direktīva], lai nodrošinātu, ka to teritorijā esošajās ostās ir pieejamas nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas (RFNBO).
	2. No 2025. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim I pielikuma 1. vienādojuma saucējā izmanto reizinātāju "2", lai aprēķinātu uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu intensitāti nolūkā atalgot uzņēmumus par nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izmantošanu.
	3. No 2030. gada 1. janvāra vismaz 2 % no gada vidējās enerģijas, ko patērē uz kuģa, nodrošina ar 9. panta 1. punkta b) apakšpunktam atbilstīgām nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgām degvielām.
	4. Līdz 2034. gada 31. decembrim 3. punktu nepiemēro uzņēmumiem un to meitasuzņēmumiem, kas ekspluatē trīs vai mazāku skaitu kuģu, uz kuriem attiecas 2. panta 1. punktā noteiktā darbības joma.

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	5. Vēlākais līdz 2028. gadam Komisija novērtē 3. punktā noteikto pienākumu, lai to pielāgotu, ja:
	— pastāv nopietnas bažas par nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu ražošanas jaudu, pieejamību vai cenu, vai
	— būtiski samazinās izmaksas un pastāv ģeogrāfiski visaptveroša nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu pieejamība, kā arī ir nepieciešams palielināt apakškvotas līmeni, lai sasniegtu Savienības klimata mērķrādītājus.
	6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai noteiktu kritērijus šim novērtējumam, un pielāgot 4.a panta 3. punktā un V pielikumā noteiktos pienākumus, ja saskaņā ar 5. punktu veiktajā novērtējumā tas tiek uzskatīts par nepieciešamu.

Grozījums Nr. 83

Regulas priekšlikums

5. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	1. No 2030. gada 1. janvāra kuģim pie piestātnes vai enkurvietā piestāšanas ostā***, uz kuru attiecas Regulas XXXX-XXX (Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula) 9. pants,*** jāpieslēdzas krasta elektroapgādei un tā jāizmanto visām ***tā elektroenerģijas*** vajadzībām, kamēr tas atrodas pie piestātnes vai enkurvietā. ***Gadījumā, ja osta, kas nav TEN-T osta, ir brīvprātīgi uzstādījusi krasta elektroapgādi, kuģi, kuri piestāj minētajā ostā un kuriem ir saderīgs krasta elektroapgādes aprīkojums, pieslēdzas krasta elektroapgādei, ja tā ir pieejama attiecīgajā piestātnē vai enkurvietā.***

Grozījums Nr. 84

Regulas priekšlikums

5. pants – 3. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(b) kas izmanto bezemisiju tehnoloģijas, kuras norādītas III pielikumā;	(b) kas izmanto bezemisiju tehnoloģijas, kuras norādītas III pielikumā***, ar nosacījumu, ka tās pastāvīgi nodrošina emisiju līdzvērtību emisiju samazinājumiem, kas tiktu panākti, izmantojot krasta elektroapgādi***;

Grozījums Nr. 85

Regulas priekšlikums

5. pants – 3. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(d) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo ostā nav pieejami pieslēgumpunkti;	(d) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo piestātnē nav pieejami pieslēgumpunkti***, arī nepietiekamas tīkla jaudas (uz laiku) dēļ, tostarp (sezonāla) elektroenerģijas pieprasījuma pieauguma dēļ, kuru rada piestātnē vai enkurvietā esoši kuģi***;

Grozījums Nr. 86

Regulas priekšlikums

5. pants – 3. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(e) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo krasta iekārta ostā nav saderīga ar borta–krasta elektroiekārtām uz kuģa;	(e) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo krasta iekārta ostā nav saderīga ar borta–krasta elektroiekārtām uz kuģa***, ar nosacījumu, ka krasta pieslēguma iekārta uz kuģa ir sertificēta saskaņā ar Regulas XXXX-XXXX (Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula) II pielikumā noteiktajiem standartiem attiecībā uz jūras kuģu krasta pieslēguma sistēmām***;

Grozījums Nr. 87

Regulas priekšlikums

5. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	3.a Kuģu operatori iepriekš informē ostas, kurās tie piestāj, par savu nodomu pieslēgties krasta elektroapgādei vai izmantot bezemisiju tehnoloģiju, kā definēts šīs regulas III pielikumā. Attiecīgā gadījumā kuģu operatori norāda arī elektroenerģijas apjomu, ko tie paredz pieprasīt attiecīgajā kuģa piestāšanas laikā, un informē par energoaprīkojumu, kas pieejams uz kuģa.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 88

Regulas priekšlikums

5. pants – 4. punkts

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

Grozījums Nr. 89

Regulas priekšlikums

5. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	5. Piestāšanas ostas pārvaldes iestāde ***vai attiecīgā gadījumā termināļa operators vai kompetentā iestāde*** nosaka, vai ir piemērojami 3. punktā paredzētie izņēmumi, un izdod vai atsakās izdot sertifikātu saskaņā ar IV pielikumā noteiktajām prasībām.

Grozījums Nr. 90

Regulas priekšlikums

5. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	***svītrots***

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 91

Regulas priekšlikums

5. pants – 7.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	7.a Organizē apspriedes starp ostu pārvaldes iestādēm, termināļu operatoriem, kuģu īpašniekiem, kuģu operatoriem, krasta elektroapgādes pakalpojumu sniedzējiem, tīkla apsaimniekotājiem un citām attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai nodrošinātu sadarbību attiecībā uz krasta elektroapgādes infrastruktūru, ko plāno un ievieš atsevišķās ostās, kā arī uz pieprasījumu, ko sagaida no kuģiem, kuri piestāj šajās ostās.

Grozījums Nr. 92

Regulas priekšlikums

6. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	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***, kā arī jebkādu citu informāciju, kas vajadzīga, lai ievērotu šo regulu***.

Grozījums Nr. 93

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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;	(e) apraksts par energoresursu(-iem), ko kuģošanas laikā un pie piestātnes vai enkurvietā paredzēts izmantot uz kuģa, lai izpildītu 4. un 5. pantā***, kā arī attiecīgi I un III pielikumā*** noteiktās prasības;

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 94

Regulas priekšlikums

7. pants – 3. punkts – k apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(k) tās metodes apraksts, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu datu nepietiekamību;	(k) tās metodes apraksts, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu datu nepietiekamību ***un apzinātu un labotu datu kļūdas***;

Grozījums Nr. 95

Regulas priekšlikums

7. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	3.a Ja no enerģijas, ko patērē uz kuģa, aprēķina izslēdz kuģa ledus klases dēļ nepieciešamo papildu enerģiju, monitoringa plānā norāda arī:
	a) informāciju par kuģa ledus klasi;
	b) procedūras aprakstu visa reisa laikā veiktā attāluma monitoringam; un
	c) kuģošanas ledus apstākļos datumu un laiku, degvielas patēriņu un enerģiju, ko nodrošina aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija, kā norādīts III pielikumā.

Grozījums Nr. 96

Regulas priekšlikums

8. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1. Uzņēmumi regulāri un vismaz reizi gadā pārbauda, vai kuģa monitoringa plāns atspoguļo kuģa raksturlielumus un funkcionēšanu un vai varētu pilnveidot tajā ietvertos datus.	1. Uzņēmumi regulāri un vismaz reizi gadā pārbauda, vai kuģa monitoringa plāns atspoguļo kuģa raksturlielumus un funkcionēšanu un vai varētu pilnveidot***, labot vai atjaunināt*** tajā ietvertos datus.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 97

Regulas priekšlikums

8. pants – 2. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
2. Uzņēmumi veic monitoringa plāna izmaiņas jebkurā no šādām situācijām:	2. Uzņēmumi ***bez nevajadzīgas kavēšanās*** veic monitoringa plāna izmaiņas jebkurā no šādām situācijām:

Grozījums Nr. 98

Regulas priekšlikums

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

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(ea) ja atklājas, ka metodes datu nepilnību novēršanai un datu kļūdu noteikšanai ir nepiemērotas datu uzticamības un pārredzamības nodrošināšanai.

Grozījums Nr. 99

Regulas priekšlikums

9. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	2. Uzņēmumi sniedz precīzus***, pilnīgus*** 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.

Grozījums Nr. 100

Regulas priekšlikums

9. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	3. Uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no standartvērtībām, kas noteiktas emisijas faktoriem "no urbuma līdz ķīļūdenim", ja faktiskās vērtības ir sertificētas, izmantojot tiešus emisiju mērījumus***, saskaņā ar spēkā esošajām sertifikācijas un verifikācijas sistēmām, kas noteiktas Direktīvā (ES) 2018/2001 un Direktīvā (ES) XXXX/XXXX (Gāzes direktīva)***. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu, paredzot noteikumus par tiešu emisiju mērījumu veikšanu.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 101

Regulas priekšlikums

9.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	9.a pants
	Citu degvielu sertifikācija
	1. Uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no paredzētajām standartvērtībām, kas noteiktas visu citu degvielu emisijas faktoriem "no urbuma līdz tvertnei", ja faktiskās vērtības ir noteiktas, izmantojot sertifikāciju vai tiešus emisiju mērījumus.
	2. Uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no paredzētajām standartvērtībām, kas noteiktas visu citu degvielu emisijas faktoriem "no tvertnes līdz ķīļūdenim", ja faktiskās vērtības ir sertificētas, izmantojot tiešus emisiju mērījumus.
	3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai papildinātu šo regulu, paredzot noteikumus par faktisko "no urbuma līdz tvertnei" emisiju sertificēšanu un noteikumus par tiešu emisiju mērījumu veikšanu.

Grozījums Nr. 102

Regulas priekšlikums

10. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	1. Verificētājs novērtē monitoringa plāna atbilstību 6.–9. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētājs novērtējumā konstatē neatbilstību minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums ***bez nevajadzīgas kavēšanās*** 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.

Grozījums Nr. 103

Regulas priekšlikums

10. pants – 3. punkts

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

Grozījums Nr. 104

Regulas priekšlikums

11. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

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

Grozījums Nr. 105

Regulas priekšlikums

11. pants – 3. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(d) attiecīgie kuģa reģistri ir pilnīgi un konsekventi.	(d) attiecīgie kuģa reģistri ir pilnīgi***, pārredzami*** un konsekventi.

Grozījums Nr. 106

Regulas priekšlikums

12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	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, ***kas varētu apdraudēt šīs regulas mērķu sasniegšanu,*** verificētājs veic sīkāku analīzi.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 107

Regulas priekšlikums

13. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1. Verificētājus šīs regulas darbības jomā esošo darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008.	1. Verificētājus šīs regulas darbības jomā esošo darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008. ***Valsts akreditācijas struktūra regulāri paziņo Komisijai akreditēto verificētāju sarakstu kopā ar visu attiecīgo kontaktinformāciju.***

Grozījums Nr. 108

Regulas priekšlikums

13. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.a Valsts akreditācijas struktūras pārliecinās, ka:
	(a) verificētājs ir zinošs kuģniecības jautājumos;
	(b) verificētāja rīcībā vienmēr ir ievērojams skaits tehniskā un atbalsta personāla, kas ir samērīgs viņa pārbaudāmo kuģu skaitam;
	(c) verificētājs spēj pēc vajadzības katrā darba vietā nodrošināt līdzekļus un norīkot darbiniekus atbilstīgi veicamajiem uzdevumiem saskaņā ar šīs regulas V nodaļā uzskaitītajiem dažādajiem uzdevumiem.

Grozījums Nr. 109

Regulas priekšlikums

13. pants – 1.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.b Lai nepieļautu iespējamus interešu konfliktus, verificētāja ieņēmumi nedrīkst būt ievērojami atkarīgi no viena uzņēmuma.

Grozījums Nr. 110

Regulas priekšlikums

13. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai šo regulu papildinātu, nosakot papildu metodes un kritērijus verificētāju akreditācijai ***un citus noteikumus nolūkā nodrošināt verificētāju neatkarību un objektivitāti***. Minētajos deleģētajos aktos norādīto metožu pamatā ir 10. un 11. pantā paredzētie verifikācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

Grozījums Nr. 111

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – c apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(c) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā degvielas veida daudzums;	(c) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā degvielas veida daudzums***, tostarp pie piestātnes vai enkurvietā saņemtais degvielas daudzums, kas nepieciešams kuģošanas nolūkā***;

Grozījums Nr. 112

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(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;	(d) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā degvielas veida***, tostarp elektroenerģijas no krasta elektroapgādes,*** emisijas faktori "no urbuma līdz ķīļūdenim" sadalījumā "no urbuma līdz tvertnei" un "no tvertnes līdz ķīļūdenim" un fugitīvās emisijas, aptverot visas attiecīgās siltumnīcefekta gāzes;

Grozījums Nr. 113

Regulas priekšlikums

14. pants – 1. punkts – e apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(e) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida daudzums.	(e) katra pie piestātnes vai enkurvietā un jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida***, tostarp degvielu, elektroenerģijas, vēja enerģijas un saules enerģijas,*** daudzums.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 114

Regulas priekšlikums

14. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.a Ja no enerģijas, ko patērē uz kuģa, izslēdz papildu enerģiju, kas nepieciešama kuģa ledus klases dēļ, monitoringa plānā tiek norādīta šāda informācija:
	a) kuģa ledus klase;
	b) kuģošanas ledus apstākļos datums un laiks;
	c) katra degvielas veida, kas patērēts, kuģojot ledus apstākļos, daudzums;
	d) katra aizstājējenergoresursu veida, kas patērēts, kuģojot ledus apstākļos, daudzums;
	e) attālums, kas veikts, kuģojot ledus apstākļos;
	f) reisa laikā veiktais attālums;
	g) katra jūrā patērētā degvielas veida daudzums; un
	h) katra jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida daudzums.

Grozījums Nr. 115

Regulas priekšlikums

14. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
2. Uzņēmumi ***katru gadu*** reģistrē 1. punktā norādīto informāciju un datus pārredzamā veidā, ***kas ļauj*** verificētājam verificēt atbilstību šai regulai.	2. Uzņēmumi ***savlaicīgi*** reģistrē 1. punktā norādīto informāciju un datus pārredzamā veidā ***un tos apkopo katru gadu***, ***lai ļautu*** verificētājam verificēt atbilstību šai regulai.

Grozījums Nr. 116

Regulas priekšlikums

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

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(ca) apkopo minēto informāciju, kas sniegta saskaņā ar 14. panta 3. punktu, un iesniedz to dalībvalsts kompetentajai iestādei.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 117

Regulas priekšlikums

15. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(d) aprēķina 20. panta 1. un 2. punktā minēto soda naudu apmēru.	***svītrots***

Grozījums Nr. 118

Regulas priekšlikums

15. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	3.a Pamatojoties uz verificētāja sniegto informāciju, dalībvalsts kompetentā iestāde aprēķina 20. panta 1. un 2. punktā minēto soda naudu apmēru un to paziņo attiecīgajam uzņēmumam.

Grozījums Nr. 119

Regulas priekšlikums

15. pants – 4.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	4.a Kuģošanas uzņēmumu administrējošā iestāde ir:
	a) ja kuģošanas uzņēmums ir reģistrēts dalībvalstī — dalībvalsts, kurā tas reģistrēts;
	b) ja kuģošanas uzņēmums nav reģistrēts dalībvalstī — dalībvalsts, kuras ostās pēdējos divos monitoringa gados kuģošanas uzņēmuma kuģi visvairāk piestājuši reisos, kas ietilpst 2. pantā izklāstītajā darbības jomā;
	c) ja kuģošanas uzņēmums nav reģistrēts dalībvalstī un tā kuģi pēdējos divos monitoringa gados nav veikuši nevienu reisu, kas ietilpst 2. pantā izklāstītajā darbības jomā, administrējošā iestāde ir dalībvalsts, no kuras kuģošanas uzņēmums ir veicis savu pirmo reisu, kas ietilpst 2. pantā izklāstītajā darbības jomā;

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 120

Regulas priekšlikums

16. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	1. Lai uzraudzītu atbilstību 4. un 5. pantam, Komisija izstrādā elektronisku atbilstības datubāzi***, kas integrēta saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757 izveidotajā THETIS-MRV sistēmā, un*** nodrošina tās funkcionēšanu un atjauninājumus. Atbilstības datubāzi izmanto, lai reģistrētu kuģu atbilstības bilances***, 5. panta 3. punktā noteikto izņēmumu izmantošanu,*** 17. un 18. pantā noteikto elastīguma mehānismu izmantošanu ***un saskaņā ar 20. pantu piemērotās soda naudas***. Tā ir pieejama uzņēmumiem, verificētājiem, kompetentajām iestādēm un Komisijai.

Grozījums Nr. 121

Regulas priekšlikums

16. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.a Uzņēmumiem ir atļauts rezervēt atbilstības pārpalikumu no kuģiem, uz kuriem neattiecas šī regula un kurus pilnībā darbina ar atjaunīgo enerģiju, piemēram, vēja vai saules enerģiju, ja vien šos kuģus neizmanto vienīgi atpūtas nolūkā.

Grozījums Nr. 122

Regulas priekšlikums

16. pants – 3. punkts

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

Grozījums Nr. 123

Regulas priekšlikums

17. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1. Ja kuģim ziņošanas laikposmā ir atbilstības pārpalikums, uzņēmums var to uzkrāt, lai nākamajā ziņošanas laikposmā ieskaitītu tā paša kuģa atbilstības bilancē. Uzņēmums atbilstības pārpalikuma uzkrāšanu nākamajam ziņošanas laikposmam reģistrē atbilstības datubāzē ar nosacījumu, ka to apstiprinājis verificētājs. Pēc "FuelEU" atbilstības sertifikāta izdošanas uzņēmums vairs nedrīkst uzkrāt atbilstības pārpalikumu.	1. ***Pamatojoties uz 15. panta 2. punktā minēto informāciju,*** ja kuģim ziņošanas laikposmā ir ***siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes vai RFNBO kvotas*** atbilstības pārpalikums***, kā minēts attiecīgi 4. panta 2. punktā un 4.a panta 3. punktā***, 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. ***Neizmantotais atbilstības pārpalikums nākamajam ziņošanas laikposmam ir derīgs trīs gadus.***

Grozījums Nr. 124

Regulas priekšlikums

18. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
1. Divu vai vairāku kuģu atbilstības bilances, ko verificējis viens un tas pats verificētājs, var sakopot, lai izpildītu 4. panta prasības. Kuģa atbilstības bilanci vienā un tajā pašā ziņošanas laikposmā nedrīkst iekļaut vairāk kā vienā kopā.	1. Divu vai vairāku kuģu ***siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes vai RFNBO kvotas*** atbilstības bilances***, kas minētas attiecīgi 4. panta 2. punktā un 4.a panta 3. punktā un*** ko verificējis viens un tas pats verificētājs, var sakopot, lai izpildītu 4. ***un 4.a*** panta prasības. Kuģa atbilstības bilanci vienā un tajā pašā ziņošanas laikposmā nedrīkst iekļaut vairāk kā vienā kopā.

Grozījums Nr. 125

Regulas priekšlikums

20. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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***.	1. Ja tā gada 1. maijā, kas seko ziņošanas laikposmam, kuģim ir atbilstības iztrūkums, uzņēmums maksā ***korektīvo*** soda naudu. ***Attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitātes robežvērtībām un attiecīgā gadījumā RFNBO kvotām, kā minēts attiecīgi 4. panta 2. punktā un 4.a panta 3. punktā, dalībvalsts kompetentā iestāde, pamatojoties uz verificētāja sniegto informāciju,*** soda naudas summu aprēķina, izmantojot V pielikumā ***norādītās formulas***.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 126

Regulas priekšlikums

20. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	2. Uzņēmums maksā soda naudu par katru neatbilstīgo piestāšanu ostā. ***Dalībvalsts kompetentā iestāde, pamatojoties uz verificētāja sniegto informāciju,*** soda naudas summu aprēķina, reizinot 250 EUR ***2022. gada cenās*** ar uz kuģa uzstādīto jaudu megavatos un pie piestātnes vai enkurvietā pavadīto pilno stundu skaitu. ***Šā aprēķina mērķiem uzskata, ka laiks, kas nepieciešams, lai pieslēgtos krasta elektroapgādei, ir divas stundas un ka to pēc noklusējuma atrēķina no aprēķinātā pie piestātnes vai enkurvietā pavadīto stundu skaita nolūkā ņemt vērā laiku, kas nepieciešams, lai pieslēgtos krasta elektroapgādei.***

Grozījums Nr. 127

Regulas priekšlikums

20. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	3.a Valsts, kas administrē uzņēmumu, nodrošina, ka par katru tā kuģi, kam pārskata gada 1. jūnijā ir atbilstības iztrūkums, pēc iespējama kompetentās iestādes apstiprinājuma uzņēmums līdz pārskata gada 30. jūnijam maksā summu, kas līdzinās soda naudai, kura izriet no V pielikuma B daļā norādīto formulu piemērošanas.

Grozījums Nr. 128

Regulas priekšlikums

20. pants – 3.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	3.b Ja uzņēmums noslēdz līgumu ar komerciālu operatoru, nosakot, ka šis operators atbild par degvielas iepirkšanu un kuģa ekspluatāciju, uzņēmums un šis komerciālais operators līgumiski nosaka, ka minētais operators ir atbildīgs par to izmaksu segšanu, kuras izriet no šajā pantā minēto soda naudu piemērošanas. Šajā punktā atbildība par kuģa ekspluatāciju ir kuģa pārvadātās kravas, ceļa, maršruta un/vai kuģa ātruma noteikšana.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 129

Regulas priekšlikums

20. pants – 3.c punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	3.c Ja uzņēmums vai komerciāls operators noslēdz līgumu ar degvielas piegādātāju, saskaņā ar kuru tas ir atbildīgs par konkrētu degvielu piegādi, minētajā līgumā iekļauj noteikumus, kas paredz degvielas piegādātāja atbildību par šajā pantā minēto soda naudu samaksu uzņēmumam vai komerciālajam operatoram, ja degviela nav piegādāta saskaņā ar noteikumiem, par kuriem panākta vienošanās. Šā punkta nolūkā degvielām, ko piegādā saskaņā ar minētajiem līgumiem, ir jāatbilst 9. panta 1. punkta b) apakšpunkta noteikumiem.

Grozījums Nr. 130

Regulas priekšlikums

20. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu V pielikumu nolūkā pielāgot šā panta 1. punktā minēto formulu un grozīt šā panta 2. punktā noteikto fiksētās soda naudas summu, ***ņemot vērā*** enerģijas izmaksu izmaiņas.	4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu V pielikumu nolūkā pielāgot šā panta 1. punktā minēto formulu un grozīt šā panta 2. punktā noteikto fiksētās soda naudas summu, ***tiklīdz*** enerģijas izmaksu izmaiņas ***apdraud spēkā esošo soda naudu atturošo ietekmi. Attiecībā uz šā panta 1. punktā minēto formulu izrietošajai soda naudai ir jābūt lielākai par tās atjaunīgās un mazoglekļa degvielas daudzumu un izmaksām, kura kuģiem būtu bijusi jāizmanto, ja tie būtu ievērojuši šīs regulas prasības.***

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 131

Regulas priekšlikums

21. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	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***, vai suprastruktūras pielāgošanu, ja tas ir vajadzīgs,*** un atbalsta visnovatoriskāko Eiropas tehnoloģiju izstrādi, testēšanu un ieviešanu flotē, lai panāktu ievērojamus emisiju samazinājumus.

Grozījums Nr. 132

Regulas priekšlikums

21. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	2. Ieņēmumus, kas gūti no 1. punktā minētajām soda naudām, piešķir Direktīvas 2003/87/EK ***3.*** panta ***g), a) un b)*** punktā minētajam ***Okeānu*** fondam. ***Šos ieņēmumus atvēl jūrniecības nozarei un tie veicina tās dekarbonizāciju.*** Šie ieņēmumi ir ārējie piešķirtie ieņēmumi saskaņā ar Finanšu regulas 21. panta 5. punktu, un tos īsteno saskaņā ar noteikumiem, ko piemēro ***Okeānu*** fondam.

Grozījums Nr. 133

Regulas priekšlikums

24. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	1. Uzņēmumiem ir tiesības pieprasīt, lai tiktu pārskatīti aprēķini un pasākumi, kurus ***dalībvalsts kompetentā iestāde vai*** verificētājs tiem adresējis saskaņā ar šo regulu, tostarp atteikums izdot "FuelEU" atbilstības sertifikātu saskaņā ar 19. panta 1. punktu.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 134

Regulas priekšlikums

26. pants – 2. punkts

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

Grozījums Nr. 135

Regulas priekšlikums

26. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt ***4. panta 4. punktā***, ***4.a panta 6. punktā***, 5. panta 4. punktā, ***9. panta 3. punktā,*** 13. panta 3. punktā, 20. panta 4. punktā un 21. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

Grozījums Nr. 136

Regulas priekšlikums

26. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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.	6. Saskaņā ar ***4. panta 4. punktu, 4.a panta 6. punktu***, 5. panta 4. punktu, 9. panta 3. punktu, ***9.a 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.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 137

Regulas priekšlikums

28. pants – - 1. punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	-1. Komisija līdz 2024. gada 1. janvārim izstrādā ziņojumu par šīs regulas sociālo ietekmi. Minētajā ziņojumā iekļauj prognozi par šīs regulas ietekmi uz nodarbinātības un apmācības vajadzībām līdz 2030. gadam un līdz 2050. gadam.

Grozījums Nr. 138

Regulas priekšlikums

28. pants – 1. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
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:	1. Komisija līdz ***2027***. gada 1. janvārim ***un pēc tam reizi piecos gados*** 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. ***Minētajā ziņojumā īpašu uzmanību pievērš tam, kā šī regula palīdz sasniegt Savienības vispārējos un nozaru klimata mērķrādītājus, kas noteikti Eiropas Klimata aktā, kā arī Savienības atjaunīgās enerģijas un energoefektivitātes mērķrādītājus. Ziņojumā izvērtē arī šīs regulas ietekmi uz vienotā tirgus darbību, jūrniecības nozares konkurētspēju, kravu pārvadājumu likmēm un oglekļa emisiju un uzņēmējdarbības pārvirzes apmēru. Komisija vienlaikus izvērtē arī šīs regulas ietekmi uz globālo SEG emisiju samazināšanu transporta nozarē, kā arī uz globālo un reģionālo tirdzniecības plūsmu attīstību.*** Komisija apsver iespēju grozīt:

Grozījums Nr. 139

Regulas priekšlikums

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

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(aa) šīs regulas darbības jomu attiecībā uz:
	— 2. panta 1. punktā minētās bruto tilpības robežvērtības samazināšanu līdz 400 GT;
	— tās enerģijas daļas, ko kuģi patērē reisos uz trešām valstīm un no tām un kas minēta 2. panta c) punktā, palielināšanu;

Grozījums Nr. 140

Regulas priekšlikums

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

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	ab) II pielikumā norādītās standartvērtības, pamatojoties uz visprecīzākajām pieejamajām zinātnes atziņām un pierādījumiem;

Grozījums Nr. 141

Regulas priekšlikums

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

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	ac) to piesārņotāju sarakstu, uz kuriem attiecas šī regula, jo īpaši iespēju iekļaut melnā oglekļa emisijas;

Grozījums Nr. 142

Regulas priekšlikums

28. pants – 1. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
(b) kuģu veidus, uz kuriem attiecas 5. panta 1. punkts;	(b) ***to*** kuģu ***veidu papildināšanu***, uz kuriem attiecas 5. panta 1. punkts;

Grozījums Nr. 143

Regulas priekšlikums

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

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	(ca) I pielikumā noteikto metodiku.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 144

Regulas priekšlikums

28. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.a Lai nodrošinātu uz mērķiem balstītu un tehnoloģiski neitrālu pieeju, šī regula būtu jāpārskata un vajadzības gadījumā jāgroza, jo jaunas siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas tehnoloģijas, piemēram, oglekļa uztveršana uz kuģa, jaunas atjaunīgās un mazoglekļa degvielas un jaunas piedziņas metodes, piemēram, vēja piedziņa, sasniedz tehnisko un ekonomisko gatavību. Komisija pastāvīgi izvērtē dažādu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas tehnoloģiju gatavību un pirmo attiecīgo pārskatu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei līdz 2027. gada 1. janvārim.

Grozījums Nr. 145

Regulas priekšlikums

28. pants – 1.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.b Komisija pastāvīgi uzrauga alternatīvo degvielu daudzumu, kas darīts pieejams kuģošanas uzņēmumiem Savienībā, un līdz 2027. gada 1. janvārim un pēc tam reizi piecos gados līdz 2050. gadam ziņo par saviem konstatējumiem Eiropas Parlamentam un Padomei. Ja minēto degvielu piedāvājums neapmierina kuģošanas uzņēmumu pieprasījumu, kas nepieciešams, lai izpildītu šajā regulā noteiktos pienākumus, Komisijai būtu jāierosina pasākumi, lai nodrošinātu, ka jūras transporta degvielas piegādātāji Savienībā kuģošanas uzņēmumiem, kuru kuģi ienāk Savienības ostās, dara pieejamu pietiekamu alternatīvo degvielu apjomu.

Grozījums Nr. 146

Regulas priekšlikums

28. pants – 1.c punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.c Lai nodrošinātu pilnīgu saskaņotību ar starptautisko nolīgumu, Komisija ierosina grozījumus šajā regulā, ja Starptautiskā Jūrniecības organizācija pieņem globālās siltumnīcefekta gāzu intensitātes robežvērtības tādā pašā līmenī, kā tās noteiktas šajā regulā.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 147

Regulas priekšlikums

28. pants – 1.d punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.d Komisija līdz 2027. gada 1. janvārim un reizi piecos gados līdz 2050. gadam ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par paketes "Gatavi mērķrādītājam 55 %" kopējās makroekonomiskās ietekmes vispusīga novērtējuma rezultātiem ([1a]). Minētajā ziņojumā īpašu uzmanību pievērš ietekmei uz Savienības konkurētspēju, darbvietu radīšanu, kravu pārvadājumu tarifiem, mājsaimniecību pirktspēju un oglekļa emisiju pārvirzes apjomu.

([1a]) Komisijas paziņojums (COM(2021)0550), 2021. gada 14. jūlijs

Grozījums Nr. 148

Regulas priekšlikums

28. pants – 1.e punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	1.e Regulējuma vienkāršošanas nolūkā Komisija apsver iespēju grozīt šo regulu. Komisija un kompetentās iestādes pastāvīgi pielāgojas paraugprakses administratīvajām procedūrām un veic visus pasākumus, lai vienkāršotu šīs regulas izpildi, tādējādi līdz minimumam samazinot administratīvo slogu kuģu īpašniekiem, operatoriem, ostām un verificētājiem.

Grozījums Nr. 149

Regulas priekšlikums

28.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
	28.a pants
	Kompensējošs regulatīvais samazinājums
	Saskaņā ar principu "viens pieņemts – viens atcelts" Komisija līdz 2024. gada 1. janvārim iesniedz priekšlikumus, ar kuriem kompensē ar šo regulu radīto regulatīvo slogu, grozot vai atceļot citu Savienības tiesību aktu noteikumus, kuri rada regulatīvo slogu jūrniecības nozarē.

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 150

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. formula

Komisijas ierosinātais teksts

SEG emisijas intensitātes indekss	*WtT*	*TtW*
SEG intensitāte $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i + \sum_k^l E_k}$

Grozījums

SEG emisijas intensitātes indekss	*WtT*	*TtW*
GHG intensity $index\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]=$	$\frac{\sum_i^{n\,fuel} M_{i,j} \times CO_{2eq,\,TtW,\,i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq_{electricity,\,k}}}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^c E_k}$	$+\frac{\sum_i^{n\,fuel}\sum_i^{m\,engine} M_{i,j} \times \left[\left(1-\frac{1}{100}\,C_{engine\,slip\,j}\right)\times\left(CO_{2eq,\,TtW,\,j}\right)+\left(\frac{1}{100}C_{engine\,slip\,j}\times CO_{2eq\,TtW,\,slippage,\,j}\right)\right]}{\sum_i^{n\,fuel} M_i \times LCV_i\,[\boldsymbol{MULT}_i] + \sum_k^l E_k}$

Grozījums Nr. 151

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. tabula – 6.a rinda (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

n degviela	***Pārskata periodā kuģim piegādāto degvielu skaits***

Grozījums Nr. 152

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. tabula – 12.a rinda (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

MULTi	***Reizinātājs, ko piemēro RFNBO degvielai***

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 153

Regulas priekšlikums

I pielikums – 1. tabula – 19.a rinda (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Mi, j A	***Tādas konkrētas degvielas i, kas oksidēta enerģijas patērētājā j [gFuel], koriģētā masa, ja kuģis kuģo ledus apstākļos un tam ir ledus klase IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase ([1a]), un tāda kuģa tehnisko raksturlielumu dēļ, kuram ir ledus klase IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase. Vajadzības gadījumā 1. vienādojumā masas Mi, j vietā izmanto koriģēto masu Mi, j A.*** ***([1a]) Papildu informācijai par ledus klašu savstarpējo atbilstību skatīt HELCOM Ieteikumu 25/7 tīmekļa vietnē http://www.helcom.fi.***

Grozījums Nr. 154

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Fosilo degvielu gadījumā izmanto II pielikumā norādītās standartvērtības.	Fosilo degvielu gadījumā, ***ja faktiskās vērtības nav iespējams noteikt, izmantojot sertifikāciju vai tiešus emisiju mērījumus,*** izmanto II pielikumā norādītās standartvērtības.

Grozījums Nr. 155

Regulas priekšlikums

I pielikums – 4.daļa – 1. Iedaļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Šīs regulas piemērošanas nolūkā 1. vienādojuma skaitītājā lietotais apzīmējums $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ ir nulle.	Šīs regulas piemērošanas nolūkā 1. vienādojuma skaitītājā lietotais apzīmējums $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$ ir nulle. ***Apzīmējumu MULT 1. vienādojuma saucējā saskaņā ar 9. panta 1. punkta b) apakšpunktu nosaka kā RFNBO reizinātāja vērtību, kā minēts 4.a panta 2. punktā. Visām pārējām degvielām reizinātājs ir viens.***

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 156

Regulas priekšlikums

I pielikums – 5. daļa

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

Grozījums Nr. 157

Regulas priekšlikums

I pielikums – 12. daļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Saskaņā ar 6. pantā minēto atbilstības nodrošināšanas plānu un pēc verificētāja novērtējuma var izmantot citas metodes, piemēram, tiešos CO_2 ekvivalenta mērījumus, ***laboratorisku testēšanu,*** ja tas uzlabo aprēķinu vispārējo precizitāti.	Saskaņā ar 6. pantā minēto atbilstības nodrošināšanas plānu un pēc verificētāja novērtējuma var izmantot citas metodes, piemēram, tiešos CO_2 ekvivalenta mērījumus, ja tas uzlabo aprēķinu vispārējo precizitāti.

Grozījums Nr. 158

Regulas priekšlikums

I pielikums – tabula

Komisijas ierosinātais teksts

Degvielas klase	WtT	TtW
Fosilās degvielas	Izmanto šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības	MZV regulas CO_2 oglekļa emisijas faktorus izmanto degvielām, kam šāds faktors ir noteikts Visiem citiem emisijas faktoriem kā alternatīvu var izmantot šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības Vērtības, kas sertificētas, izmantojot ***laboratorisku testēšanu vai*** tiešus emisiju mērījumus.

Degvielas klase	WtT	TtW
Ilgtspējīgas atjaunīgās degvielas (bioloģiskās šķidrās degvielas, biogāzes, e-degvielas)	AED II noteiktās CO2 ekvivalenta vērtības (bez sadedzināšanas) kā alternatīvu var izmantot visām degvielām, kuru ražošanas paņēmieni ir iekļauti AED II Var izmantot AED II apstiprinātu sertifikācijas shēmu	Emisijas faktoriem kā alternatīvu var izmantot šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības Vērtības, kas sertificētas, izmantojot ***laboratorisku testēšanu vai*** tiešus emisiju mērījumus.
Citas (tostarp elektroenerģija)	AED II noteiktās CO_2 ekvivalenta vērtības (bez sadedzināšanas) kā alternatīvu var izmantot visām degvielām, kuru ražošanas paņēmieni ir iekļauti AED II Var izmantot AED II apstiprinātu sertifikācijas shēmu	Emisijas faktoriem kā alternatīvu var izmantot šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības Vērtības, kas sertificētas, izmantojot ***laboratorisku testēšanu vai*** tiešus emisiju mērījumus.

Grozījums

Degvielas klase	WtT	TtW
Fosilās degvielas	***Ja faktiskās vērtības nav iespējams noteikt, izmantojot sertifikāciju vai tiešus emisiju mērījumus,*** izmanto šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības	MZV regulas CO_2 oglekļa emisijas faktorus izmanto degvielām, kam šāds faktors ir noteikts Visiem citiem emisijas faktoriem kā alternatīvu var izmantot šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības Vērtības, kas sertificētas, izmantojot tiešus emisiju mērījumus.
Ilgtspējīgas atjaunīgās degvielas (bioloģiskās šķidrās degvielas, biogāzes, e-degvielas)	AED II noteiktās CO_2 ekvivalenta vērtības (bez sadedzināšanas) kā alternatīvu var izmantot visām degvielām, kuru ražošanas paņēmieni ir iekļauti AED II Var izmantot AED II apstiprinātu sertifikācijas shēmu ***vai tiešus emisiju mērījumus***	Emisijas faktoriem kā alternatīvu var izmantot šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības Vērtības, kas sertificētas, izmantojot tiešus emisiju mērījumus.

Degvielas klase	WtT	TtW
Citas (tostarp elektroenerģija)	AED II noteiktās CO_2 ekvivalenta vērtības (bez sadedzināšanas) kā alternatīvu var izmantot visām degvielām, kuru ražošanas paņēmieni ir iekļauti AED II Var izmantot AED II apstiprinātu sertifikācijas shēmu ***vai tiešus emisiju mērījumus***	Emisijas faktoriem kā alternatīvu var izmantot šīs regulas 1. tabulā norādītās standartvērtības Vērtības, kas sertificētas, izmantojot tiešus emisiju mērījumus.

Grozījums Nr. 159

Regulas priekšlikums

II pielikums – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts	*Grozījums*
Biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un reciklēta oglekļa degvielu emisijas faktorus nosaka saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 5. pielikuma C daļā noteikto metodiku.	Biodegvielu, biogāzes, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu un reciklēta oglekļa degvielu emisijas faktorus nosaka saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 5. pielikuma C daļā noteikto metodiku. ***Emisijas faktorus jebkāda veida degvielām var arī noteikt, pamatojoties uz faktiskajām sertificētajām vērtībām vai vērtībām, kas noteiktas, veicot tiešus emisiju mērījumus.***

Grozījums Nr. 160

Regulas priekšlikums

II pielikums – tabula

Komisijas ierosinātais teksts

Sašķidrināta biogāze Galvenie produkti / atkritumi / izejvielu struktūra	0,05	Atsauce uz Direktīvu (ES) 2018/2001	*OTTO* tipa *LNG* dzinējs (duālās degvielas, vidējs apgriezienu skaits)	2,755 MEPC245 (66), Regula (ES) 2015/757	***0,00005***	***0,00018***	3,1
			OTTO tipa LNG dzinējs (duālās degvielas, neliels apgriezienu skaits)				1,7
			LNG dīzeļdzinējs (duālās degvielas)				0,2
			Liesdedzes dzirksteļaizdedzes dzinējs (*LBSI*)				N/A

Grozījums

Sašķidrināta biogāze Galvenie produkti / atkritumi / izejvielu struktūra	0,05	Atsauce uz Direktīvu (ES) 2018/2001	*OTTO* tipa *LNG* dzinējs (duālās degvielas, vidējs apgriezienu skaits)	2,755 MEPC245 (66) Regula (ES) 2015/757	***0***	***0,00011***	3,1
			OTTO tipa *LNG* dzinējs (duālās degvielas, neliels apgriezienu skaits)				1,7
			LNG dīzeļdzinējs (duālās degvielas)				0,2
			Liesdedzes dzirksteļaizdedzes dzinējs (*LBSI*)				N/A

Grozījums Nr. 161

Regulas priekšlikums

II pielikums – 8. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

4. slejā norādītas CO_2 ekvivalenta emisiju vērtības, izteiktas [gCO_{2eq}/MJ]. Fosilajām degvielām izmanto ***tikai*** tabulā norādītās standartvērtības. Visām citām degvielām (izņemot gadījumus, kad skaidri norādīts) vērtības aprēķina, izmantojot Direktīvā (ES) 2018/2001 noteikto metodiku vai standartvērtības, no kurām atskaitītas sadedzināšanas emisijas, pieņemot, ka degviela ir pilnībā oksidējusies ([33]).

([33]) Ir dota atsauce uz Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļas 1. punkta a) apakšpunktā norādīto apzīmējumu e_u "degvielas izmantošanas emisijas".

Grozījums

4. slejā norādītas CO_2 ekvivalenta emisiju vērtības, izteiktas [gCO_{2eq}/MJ]. Fosilajām degvielām izmanto tabulā norādītās standartvērtības***, izņemot gadījumus, kad faktiskās vērtības ir iespējams noteikt, izmantojot sertifikāciju vai tiešus emisiju mērījumus***. Visām citām degvielām (izņemot gadījumus, kad skaidri norādīts) vērtības aprēķina, izmantojot Direktīvā (ES) 2018/2001 noteikto metodiku vai standartvērtības, no kurām atskaitītas sadedzināšanas emisijas, pieņemot, ka degviela ir pilnībā oksidējusies ([33]).

([33]) Ir dota atsauce uz Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļas 1. punkta a) apakšpunktā norādīto apzīmējumu e_u "degvielas izmantošanas emisijas".

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums Nr. 162

Regulas priekšlikums

III pielikums – tabula – 4.a rinda (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Jebkādi citi bezemisiju enerģijas avoti	***Visas tehnoloģijas, kas nodrošina emisiju samazinājumu, kas ir līdzvērtīgs samazinājumam, kuru var panākt, izmantojot krasta elektroapgādi, vai lielāks par to.***

Grozījums Nr. 163

Regulas priekšlikums

V pielikums

Komisijas ierosinātais teksts

V PIELIKUMS

FORMULAS ATBILSTĪBAS BILANCES UN 20. PANTA 1. PUNKTĀ NOTEIKTĀS SODA NAUDAS APRĒĶINĀŠANAI

Formula kuģa atbilstības bilances aprēķināšanai

Lai aprēķinātu kuģa atbilstības bilanci, izmanto šādu formulu:

Atbilstības bilance [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

kur:

gCO_{2eq}	CO_2 ekvivalents gramos
$GHGIE_{target}$	uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punktu
$GHGIE_{actual}$	uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte, kas aprēķināta attiecīgajam ziņošanas laikposmam

Formula 20. panta 1. punktā noteiktās soda naudas aprēķināšanai

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

Soda nauda =	*(Atbilstības bilance / $GHGIE_{actual}$) x koeficients pārrēķinam no MJ uz VLSFO tonnām (41,0 MJ / kg) x EUR 2 400*

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

Grozījums

V PIELIKUMS

FORMULAS ATBILSTĪBAS BILANCES UN 20. PANTA 1. PUNKTĀ NOTEIKTĀS ***KOREKTĪVĀS*** SODA NAUDAS APRĒĶINĀŠANAI

A. Formula kuģa atbilstības bilances aprēķināšanai

a) atbilstības bilance attiecībā uz kuģa siltumnīcefekta gāzu intensitāti, ņemot vērā 4. panta 2. punktu

Lai aprēķinātu kuģa atbilstības bilanci, izmanto šādu formulu:

Atbilstības bilance [gCO_{2eq}/MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times \left[\sum_{i}^{n\ fuel} \mathbf{M_i} \times \mathbf{LCV_i} + \sum_{i}^{l} \mathbf{E_i} \right]$

kur:

gCO_{2eq}	CO_2 ekvivalents gramos
$GHGIE_{target}$	uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punktu
$GHGIE_{actual}$	uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte, kas aprēķināta attiecīgajam ziņošanas laikposmam

b) atbilstības bilance attiecībā uz RFNBO kvotu, ņemot vērā 4.a panta 3. punktu

CB_RFNBO [% RFNBO] =	***(% $RFNBO_{quota}$ – % $RFNBO_{actual}$)***

kur:

CB_RFNBO	***atbilstības bilance attiecībā uz $RFNBO_{quota}$, ņemot vērā 4.a panta 3. punktu***
% $RFNBO_{quota}$	***uz kuģa gadā vidēji patērētās enerģijas $RFNBO_{quota}$ saskaņā ar šīs regulas 4. panta 3. punktu***
% $RFNBO_{actual}$	***uz kuģa gadā vidēji patērētās enerģijas procentuālā daļa, par kuru ziņojis kuģis un kura faktiski ir iegūta no 9. panta 1. punkta b) apakšpunktam atbilstošām RFNBO***

B. Formula 20. panta 1. punktā noteiktās soda naudas aprēķināšanai

a) korektīvā soda nauda attiecībā uz kuģa siltumnīcefekta gāzu intensitātes atbilstības bilanci, ņemot vērā 4. panta 2. punktu

Trešdiena, 2022. gada 19. oktobris

V PIELIKUMS

FORMULAS ATBILSTĪBAS BILANCES UN 20. PANTA 1. PUNKTĀ NOTEIKTĀS ***KOREKTĪVĀS*** SODA NAUDAS APRĒĶINĀŠANAI

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

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

b) korektīvā soda nauda attiecībā uz RFNBO kvotu, ņemot vērā 4.a panta 3. punktu

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

korektīvā soda nauda (RFNBO) =	***abs(CB_RFNBO) x Pd x 3***

kur:

korektīvā soda nauda	***(EUR)***
abs(CB_RFNBO)	***ir atbilstības bilances absolūtā vērtība attiecībā uz RFNBO***
Pd	***cenas atšķirība starp RFNBO un fosilo kurināmo, kas savietojams ar iekārtu, kura uzstādīta uz kuģa***

Grozījums Nr. 164

Regulas priekšlikums

Va pielikums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Va PIELIKUMS

KORIĢĒTĀS DEGVIELAS MASAS UN PAPILDU ENERĢIJAS APRĒĶINĀŠANA

Pirmkārt, šajā pielikumā aprakstīts, kā aprēķināt koriģēto degvielas masu, izmantojot papildu enerģiju, ko savu tehnisko parametru dēļ patērē ledus klases IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģis ([1a]), un papildu enerģiju, ko patērē ledus klases IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģis, kuģojot ledus apstākļos. Otrkārt, tajā aprakstīts, kā aprēķināt papildu enerģiju.

Koriģētā masa [Mj A]

Koriģēto degvielas masu [Mi A] aprēķina, par pamatu ņemot papildu enerģiju, kas patērēta, kuģojot ledus apstākļos, un papildu enerģiju, ko savu tehnisko parametru dēļ patērē ledus klases IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģis. Uzņēmums var izvēlēties degvielu i papildu enerģijai. Izvēlētajai degvielai i ir jābūt vienai no degvielām, ko kuģis ir patērējis pārskata periodā. Patērētās degvielas i masai atbilstošais enerģijas daudzums var būt mazāks nekā papildu enerģijas daudzums.

Koriģēto degvielas masu [Mi A] aprēķina šādi:

$$M_{i\,A} = M_{i\,total} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} - M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions}, \quad \text{(Ax.1)}$$

kur Mi total apzīmē degvielas i kopējo masu, Mi additional due to ice class apzīmē degvielas masu, kura atbilst papildu enerģijas patēriņam, kas radies tāpēc, ka kuģim ir ledus klase IA, IA Super vai līdzvērtīga ledus klase, savukārt Mi additional due to ice conditions apzīmē tās degvielas masu, kas atbilst papildu enerģijas patēriņam kuģošanas ledus apstākļos dēļ.

Degvielas i masu, kas atbilst papildu enerģijas patēriņam tāda kuģa tehnisko parametru dēļ, kuram ir ledus klase IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase, aprēķina šādi:

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ class} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ class}}{LCV_i}, \quad \text{(Ax.2)}$$

kur Eadditional due to ice class ir papildu enerģijas patēriņš tāda kuģa tehnisko parametru dēļ, kuram ir ledus klase IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase, savukārt LCVi ir degvielas i zemākā siltumspēja.

Līdzīgi degvielas masu, kas atbilst papildu enerģijas patēriņam kuģošanas ledus apstākļos dēļ, aprēķina, izmantojot:

$$M_{i\,additional\ due\ to\ ice\ conditions} = \frac{E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}}{LCV_i}, \quad \text{(Ax.3)}$$

kur Eadditional due to ice conditions ir papildu enerģijas patēriņš kuģošanas ledus apstākļos dēļ.

Papildu enerģijas patēriņš ledus klases un kuģošanas ledus apstākļos dēļ

Papildu enerģijas patēriņu tāda kuģa tehnisko parametru dēļ, kuram ir ledus klase IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase, aprēķina šādi:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ class} = 0{,}05 \times (E_{voyages,\ total} - E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}), \quad \text{(Ax.4)}$$

kur Evoyages, total apzīmē kopējo patērēto enerģijas daudzumu visos reisos, savukārt Eadditional due to ice conditions apzīmē papildu enerģijas patēriņu kuģošanas ledus apstākļos dēļ.

Visos reisos patērēto kopējo enerģiju aprēķina, izmantojot:

$$E_{voyages,\ total} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ total} \times LCV_i + E_{elect.,\ voyages,\ total}, \quad \text{(Ax.5)}$$

kur Mi, voyages, total apzīmē tās degvielas masu, kas patērēta visos šīs regulas darbības jomā esošajos reisos, LCVi apzīmē degvielas i zemāko siltumspēju, savukārt E elect., voyages, total apzīmē kuģim piegādātās elektroenerģijas daudzumu, kas patērēts visos reisos.

Degvielas masu i Mi, voyages, total, kas patērēta visos šīs regulas darbības jomā esošajos reisos, aprēķina šādi:

$$M_{i,\ voyages,\ total} = M_{i,\ voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS} + M_{i,\ voyages\ to\ MS}), \quad \text{(Ax.6)}$$

kur Mi, voyages between MS apzīmē tās degvielas kopējo masu, kas patērēta visos reisos starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām, Mi, voyages from MS apzīmē degvielas kopējo masu, kas patērēta visos reisos, kuri sākās dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, savukārt Mi, voyages to MS apzīmē tās degvielas kopējo masu, kas patērēta visos reisos uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām. Tādā pašā veidā var aprēķināt patērēto elektroenerģijas daudzumu, kas piegādāts kuģim E elect., voyages total.

Papildu enerģijas patēriņu kuģošanas ledus apstākļos dēļ aprēķina šādi:

$$E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ open\ water} - E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted}, \quad \text{(Ax.7)}$$

kur E voyages, open water apzīmē enerģiju, kas patērēta reisos atklātos ūdeņos, savukārt Evoyages, ice conditions, adjusted apzīmē koriģēto enerģiju, kas patērēta ledus apstākļos.

Reisos, kas ietver tikai kuģošanu atklātos ūdeņos, patērēto enerģiju aprēķina šādi:

$$E_{voyages,\ open\ water} = E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.8)$$

kur Evoyages, ice conditions apzīmē enerģiju, kas patērēta, kuģojot ledus apstākļos, un ko aprēķina šādi:

$$E_{voyages,\ ice\ conditions} = \sum_{i=1}^{n\ fuel} M_{i,\ voyages,\ ice\ conditions} \times LCV_i + E_{elect.,\ ice\ conditions}, \quad (Ax.9)$$

kur Mi, voyages, ice conditions apzīmē degvielas i masu, kas patērēta, kuģojot ledus apstākļos, savukārt E elect., voyages, total apzīmē kuģim piegādātās elektroenerģijas daudzumu, kas patērēts, kuģojot ledus apstākļos.

Degvielas i masu, kas patērēta, kuģojot ledus apstākļos, aprēķina šādi:

$$M_{i,\ voyages,\ ice\ cond.} = M_{i,\ voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (M_{i,\ voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + M_{i,\ voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.10)$$

kur Mi, voyages between MS, ice cond. apzīmē tās degvielas kopējo masu, ko patērējis ledus klases kuģis, kuģojot ledus apstākļos starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām, Mi, voyages from MS apzīmē tās degvielas kopējo masu, ko patērējis ledus klases kuģis, kuģojot ledus apstākļos visos reisos, kuri sākās dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, savukārt Mi, voyages to MS apzīmē tās degvielas kopējo masu, ko patērējis ledus klases kuģis, kuģojot ledus apstākļos, reisos uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām. Tādā pašā veidā var aprēķināt kuģim E ice conditions piegādātās elektroenerģijas daudzumu.

Koriģēto enerģiju, kas patērēta ledus apstākļos, aprēķina, izmantojot:

1)

$$E_{voyages,\ ice\ conditions,\ adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}, \quad (Ax.11)$$

kur Dice conditions ir a $\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water}$ *veikts, kuģojot ledus apstākļos, un enerģijas patēriņš uz attālumu, kas veikts, kuģojot atklātos ūdeņos .*

Attālumu, kas veikts, kuģojot ledus apstākļos Dice conditions, aprēķina šādi:

$$D_{ice\ cond.} = D_{voyages\ between\ MS,\ ice\ cond.} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS,\ ice\ cond.} + D_{voyages\ to\ MS,\ ice\ cond.}), \quad (Ax.12)$$

kur D voyages between MS, ice cond. apzīmē kopējo attālumu, kas veikts, kuģojot ledus apstākļos starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām, D voyages from MS apzīmē kopējo attālumu, kuģojot ledus apstākļos visos reisos, kuri sākās dalībvalstu jurisdikcijā ostās, savukārt D voyages to MS apzīmē kopējo attālumu, kuģojot ledus apstākļos, reisos uz dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām.

Pēdējo vērtību nosaka šādi:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{open\ water} = \frac{E_{voyages,\ total} - E_{voyages,\ ice\ conditions}}{D_{total} - D_{ice\ conditions}}, \quad (Ax.13)$$

kur E voyages, ice conditions apzīmē enerģijas patēriņu, kuģojot ledus apstākļos, savukārt D total ir kopējais gadā veiktais attālums.

Kopējo gadā veikto attālumu aprēķina šādi:

$$D_{total} = D_{voyages\ between\ MS} + 0{,}5 \times (D_{voyages\ from\ MS} + D_{voyages\ to\ MS}), \quad (Ax.14)$$

kur D voyages between MS apzīmē kopējo attālumu, kas veikts starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām, D voyages from MS apzīmē kopējo attālumu, kas veikts visos reisos, kuri sākās dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, savukārt D voyages to MS apzīmē kopējo attālumu, kas veikts reisos uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām.

([1a]) Papildu informācijai par ledus klašu savstarpējo atbilstību skatīt HELCOM Ieteikumu 25/7 tīmekļa vietnē http://www.helcom.fi.