Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības "Oficiālajā Vēstnesī" un ir pieejamas datubāzē "Eur-Lex". Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

►B

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►M1	Komisijas Deleģētā regula (ES) 2016/2071 (2016. gada 22. septembris)	L 320	1	26.11.2016.

Labota ar:

►C1	Kļūdu labojums, OV L 323, 19.12.2018., 37. lpp. (2015/757)

▼B

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

(Dokuments attiecas uz EEZ)

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Lai veicinātu jūras transporta radīto oglekļa dioksīda (CO_2) emisiju rentablu samazināšanu, ar šo regulu paredz noteikumus par precīzu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju par CO_2 emisijām un citu attiecīgu informāciju no kuģiem, kas ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, uzturas tajās un iziet no tām.

2. pants

Darbības joma

▼C1

1. Regulu piemēro kuģiem ar bruto tonnāžu virs 5 000 t attiecībā uz CO_2 emisijām, kas radušās minēto kuģu reisos no to pēdējās piestāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas uz nākamo piestāšanas ostu, kā arī dalībvalsts jurisdikcijā esošās piestāšanas ostās.

▼B

2. Šo regulu nepiemēro karakuģiem, jūras spēku palīgkuģiem, zvejas un zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi, vai nekomerciāli izmantotiem valsts dienesta kuģiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

a) "CO_2 emisijas" ir CO_2 izplūde atmosfērā no kuģiem;

▼C1

b) "piestāšanas osta" ir osta, kurā kuģis ienāk, lai iekrautu vai izkrautu kravu vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, tātad tas neietver ienākšanu vienīgi ar mērķi uzpildīt degvielu, papildināt krājumus, mainīt apkalpi, ieiet dokā vai veikt remontu kuģim un/vai tā iekārtām, ienākšanu ostā tāpēc, ka kuģim ir vajadzīga palīdzība vai tas ir briesmās, pārkraušanu no kuģa uz kuģi ārpus ostām un ienākšanu ar vienīgo mērķi patverties no nelabvēlīgiem laika apstākļiem vai ja tas nepieciešams saistībā ar meklēšanas un glābšanas darbībām;

▼C1

c) “reiss” ir jebkura kuģa kustība, kura sākas vai beidzas piestāšanas ostā un kuras mērķis ir komerciālos nolūkos pārvadāt pasažierus vai kravu;

▼B

d) “uzņēmums” ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas no kuģa īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa darbību;

e) “bruto tonnāža” (BT) ir bruto tonnāža, kuru aprēķina saskaņā ar tonnāžas mērīšanas noteikumiem, kas ir iekļauti Starptautiskās konvencijas par kuģu tilpības mērīšanu, kuru Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) pieņēma 1969. gada 23. jūnijā Londonā, I pielikumā vai jebkurā konvencijā, kas to aizstāj;

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

g) “verifikācija” ir verificētāja veiktas darbības, lai izvērtētu, vai uzņēmuma iesniegtie dokumenti atbilst šīs regulas prasībām;

h) “atbilstības dokuments” ir ar konkrētu kuģi saistīts dokuments, ko verificētājs ir izdevis uzņēmumam un ar ko apliecina, ka minētais kuģis konkrētā ziņošanas laikposmā ir ievērojis šajā regulā noteiktās prasības;

i) “cita attiecīga informācija” ir informācija, kas saistīta ar CO_2 emisijām, kuras rada degvielas patēriņš, un ar kuģu pārvadāšanas darbu un energoefektivitāti un kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un novērtēt kuģu veiktspēju;

j) “emisijas faktors” ir siltumnīcefekta gāzu vidējā emisijas intensitāte attiecībā pret avota plūsmas darbības datiem, pieņemot, ka degšanā notiek pilnīga oksidācija un visās citās ķīmiskajās reakcijās notiek pilnīga konversija;

k) “nenoteiktība” ir parametrs, kas saistīts ar daudzuma noteikšanas rezultātu un kas raksturo vērtību izkliedi, kuru pamatoti varētu attiecināt uz konkrēto daudzumu, ņemot vērā sistemātisku un nejaušu faktoru ietekmi, kuru izsaka procentos, un kas apraksta vidējās vērtības ticamības intervālu ar 95 % varbūtību, ņemot vērā vērtību sadalījuma asimetriju;

l) “konservatīvs” nozīmē, ka ir definēts pieņēmumu kopums, lai nodrošinātu, ka ikgadējās emisijas netiek novērtētas par zemu vai attālums vai pārvadātās kravas apjoms netiek novērtēts par augstu;

m) “ziņošanas laikposms” ir viens kalendārais gads, kura laikā ir jāveic CO_2 emisiju monitorings un par tām jāziņo. Attiecībā uz reisiem, kas sākas un beidzas divos dažādos kalendārajos gados, monitoringa un ziņošanas datus uzskaita attiecīgajā pirmajā kalendārajā gadā;

n) “kuģis pie piestātnes” ir dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā droši pietauvots vai noenkurots kuģis, kamēr tajā tiek iekrauta vai izkrauta krava vai tas tiek izmantots par viesnīcu, ietverot laiku, kas nav saistīts ar kravas darbībām;

▼B

o) “ledus klase” ir apzīmējums, ko kuģim piešķir karoga valsts kompetentās valsts iestādes vai attiecīgās valsts atzīta organizācija, norādot, ka kuģis ir piemērots navigācijai ledus apstākļos.

II NODAĻA

MONITORINGS UN ZIŅOŠANA

1. IEDAĻA

Monitoringa un ziņošanas principi un metodes

4. pants

Monitoringa un ziņošanas vispārīgie principi

1. Saskaņā ar 8. līdz 12. pantu uzņēmumi attiecībā uz katru no to kuģiem veic monitoringu un ziņošanas laikposmā ziņo par attiecīgajiem parametriem. Minēto monitoringu un ziņošanu tie veic visās kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās un par jebkuriem reisiem uz kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu vai no tās.

2. Monitorings un ziņošana ir pilnīgi un aptver degvielas sadedzināšanā radušās CO_2 emisijas, kamēr kuģi ir jūrā, kā arī pie piestātnes. Uzņēmumi veic atbilstīgus pasākumus, lai nepieļautu, ka ziņošanas laikposmā rodas kādi datu iztrūkumi.

3. Monitorings un ziņošana ir konsekventa un laika gaitā salīdzināma. Minētajā nolūkā uzņēmumi izmanto tās pašas monitoringa metodoloģijas un datu kopumus, ņemot vērā verificētāja izvērtētas izmaiņas.

4. Uzņēmumi monitoringa datus, tostarp pieņēmumus, atsauces, emisijas faktorus un darbības datus, iegūst, reģistrē, apkopo, analizē un dokumentē pārredzami, lai verificētājam būtu iespējams reproducēt CO_2 emisiju noteikšanu.

5. Uzņēmumi nodrošina, ka CO_2 emisiju noteikšana nav ne sistemātiski, ne apzināti nepareiza. Tie apzina un samazina nepareizību avotus.

6. Uzņēmumi iespēju robežās nodrošina monitorējamo un ziņojamo CO_2 emisiju datu integritāti.

7. Ieteikumus, kas ir ietverti verifikācijas ziņojumos, kuri sagatavoti, ievērojot 13. panta 3. vai 4. punktu, uzņēmumi cenšas ņemt vērā, pēc tam veicot monitoringu un ziņošanu.

5. pants

Monitoringa metodes attiecībā uz CO_2 emisijām un cita attiecīga informācija

1. Šīs regulas 4. panta 1., 2. un 3. punkta nolūkā uzņēmumi par katru savu kuģi nosaka CO_2 emisijas saskaņā ar jebkuru no I pielikumā izklāstītajām metodēm un monitorē citu attiecīgu informāciju saskaņā ar II pielikumā izklāstītajiem noteikumiem vai kas pieņemti, ievērojot to.

▼B

2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai grozītu I pielikumā izklāstītās metodes un II pielikumā izklāstītos noteikumus nolūkā ņemt vērā attiecīgus starptautiskus noteikumus un starptautiskus un Eiropas standartus. Komisija tiek arī pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai grozītu I un II pielikumu nolūkā precizēt tajos iekļautos monitoringa metožu elementus, ņemot vērā tehnoloģijas un zinātnes attīstības norises.

2. IEDAĻA

Monitoringa plāns

6. pants

Monitoringa plāna saturs un iesniegšana

1. Līdz 2017. gada 31. augustam uzņēmumi verificētājiem iesniedz monitoringa plānu par katru uzņēmuma kuģi, kurā norādīta izvēlētā CO_2 emisiju monitoringa un ziņošanas metode un cita attiecīga informācija.

2. Neatkarīgi no 1. punkta par kuģiem, uz kuriem šī regula pirmo reizi attiecināma pēc 2017. gada 31. augusta, uzņēmums iesniedz monitoringa plānu verificētājam bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc katra kuģa pirmās ienākšanas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.

3. Monitoringa plāns sastāv no pilnīgas un pārredzamas dokumentācijas par attiecīgā kuģa monitoringa metodi, un tajā ir ietverti vismaz turpmāk norādītie elementi:

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

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

c) apraksts par šādiem uz kuģa esošajiem CO_2 emisijas avotiem: galvenajiem dzinējiem, palīgdzinējiem, gāzes turbīnām, katliem un inertās gāzes ģeneratoriem, un par izmantotajiem degvielas veidiem;

d) to procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, kas izmantoti CO_2 emisiju avotu saraksta atjaunināšanai ziņošanas laikposmā;

e) procedūru apraksts, ko izmanto, lai uzraudzītu, vai reisu saraksts ir pilnīgs;

f) apraksts par kuģa degvielas patēriņa monitoringa procedūrām, tostarp:

   i) metode, kas izvēlēta no tām, kas izklāstītas I pielikumā, lai aprēķinātu katra CO_2 emisijas avota degvielas patēriņu, tostarp attiecīgā gadījumā izmantoto mērinstrumentu apraksts;

   ii) procedūras uzpildītās degvielas un tilpnēs jau esošās degvielas daudzuma mērīšanai, izmantoto mērinstrumentu apraksts un attiecīgā gadījumā procedūras, ko izmanto ar mērījumiem saistītās informācijas reģistrēšanai, izguvei, nosūtīšanai un glabāšanai;

▼B

iii) metode, kas izvēlēta, lai attiecīgā gadījumā noteiktu blīvumu;

iv) procedūra, lai nodrošinātu, ka degvielas mērījumu kopējā neno-teiktība atbilst šīs regulas prasībām, ja iespējams, atsaucoties uz valsts tiesību aktiem, punktiem līgumos ar klientiem vai degvielas piegādātāju precizitātes standartiem;

g) atsevišķi emisijas faktori, ko izmanto katram degvielas tipam, vai – ja izmanto alternatīvas degvielas – metodoloģijas emisijas faktoru noteikšanai, tostarp paraugu ņemšanas metodoloģija, analīžu metodes un izmantoto laboratoriju apraksts ar *ISO* 17025 akreditā-ciju, ja tāda ir;

h) procedūru apraksts, ko izmanto darbības datu noteikšanai katram reisam, tostarp:

i) procedūras, pienākumi un datu avoti attāluma noteikšanai un reģistrēšanai;

ii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti pārvadātās kravas un attiecīgā gadījumā – pasažieru skaita noteikšanai un reģistrē-šanai;

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

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

j) pārskata diagramma, kurā detalizēti reģistrēt pilnīgu pārskata vēsturi.

4. Monitoringa plānā var ietvert arī informāciju par kuģa ledus klasi un/vai procedūrām, pienākumiem, formulām un datu avotiem noietā attāluma un jūrā pavadītā laika noteikšanai un reģistrēšanai, kuģojot ledus apstākļos.

5. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidlapas. Minētās veidlapas, tostarp tehniskos noteikumus to vienādai piemērošanai, nosaka Komisija, izmantojot īstenošanas aktus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

7. pants

Izmaiņas monitoringa plānā

1. Uzņēmumi regulāri un vismaz reizi gadā pārbauda, vai kuģa moni-toringa plāns atspoguļo kuģa raksturlielumus un funkcionēšanu un vai monitoringa metodoloģiju varētu pilnveidot.

2. Uzņēmumi izmaina monitoringa plānu jebkurā no šādām situā-cijām:

▼B

a) ja mainās uzņēmums;

b) ja rodas jaunas CO_2 emisijas, ko izraisa jauni emisijas avoti vai jaunas degvielas izmantošana, kas vēl nav ietverti monitoringa plānā;

c) ja mainās datu pieejamība, jo tiek izmantoti jauni mērinstrumentu tipi, jaunas paraugu ņemšanas metodes vai analīzes metodes, vai citu iemeslu dēļ, un tas var ietekmēt CO_2 emisiju noteikšanas precizitāti;

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

e) ja jebkura monitoringa plāna daļa ir identificēta kā tāda, kas neatbilst šīs regulas prasībām un uzņēmumam tā ir jāpārskata, ievērojot 13. panta 1. punktu.

3. Uzņēmumi verificētājiem bez liekas kavēšanās paziņo jebkurus priekšlikumus monitoringa plāna izmainīšanai.

4. Izmaiņas monitoringa plānā saskaņā ar šā panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktu izvērtē verificētājs saskaņā ar 13. panta 1. punktu. Pēc izvērtējuma verificētājs paziņo uzņēmumam, vai minētās izmaiņas ir atbilstīgas.

3. IEDAĻA

CO_2 emisiju un citas attiecīgas informācijas monitorings

8. pants

Darbību monitorings ziņošanas laikposmā

No 2018. gada 1. janvāra uzņēmumi, pamatojoties uz monitoringa plānu, kas ir izvērtēts saskaņā ar 13. panta 1. punktu, veic katra kuģa CO_2 emisiju monitoringu gan par katru reisu, gan par gadu, izmantojot attiecīgu metodi CO_2 emisiju noteikšanai, kas ir viena no I pielikuma B daļā noteiktajām metodēm, un aprēķinot CO_2 emisijas saskaņā ar I pielikuma A daļu.

9. pants

Monitorings par katru reisu

1. Pamatojoties uz monitoringa plānu, kas izvērtēts saskaņā ar 13. panta 1. punktu, par katru kuģi, kas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā vai iziet no tās, un par katru reisu uz vai no tās uzņēmumi saskaņā ar I pielikuma A daļu un II pielikuma A daļu veic monitoringu attiecībā uz šādiem parametriem:

a) iznākšanas osta un ienākšanas osta, ietverot iznākšanas un ienākšanas datumu un laiku;

b) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors kopā;

c) emitētais CO_2;

d) noietais attālums;

e) jūrā pavadītais laiks;

f) pārvadātā krava;

g) pārvadāšanas darbs.

▼B

Uzņēmumi attiecīgā gadījumā var veikt monitoringu saistībā ar informāciju par kuģa ledus klasi un navigāciju ledus apstākļos.

2. Atkāpjoties no šā panta 1. punkta un neskarot 10. pantu, kompāniju atbrīvo no pienākuma par katru reisu veikt monitoringu attiecībā uz šā panta 1. punktā minēto informāciju saistībā ar konkrētu kuģi, ja:

a) visi kuģa reisi ziņošanas laikposmā vai nu sākas, vai beidzas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā; vai

b) kuģis saskaņā ar tā grafiku ziņošanas laikposmā veic vairāk nekā 300 reisu.

10. pants

Monitorings par gadu

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

a) katra patērētā degvielas veida kopējais daudzums un emisijas faktors;

b) šīs regulas darbības jomā ietvertā emitētā CO_2 kopējais daudzums;

c) CO_2 emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;

d) CO_2 emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem, kas sākušies dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;

e) CO_2 emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem uz dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;

f) CO_2 emisijas, kas radušās pie piestātnes dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;

g) kopējais noietais attālums;

h) kopējais jūrā pavadītais laiks;

i) kopējais pārvadāšanas darbs;

j) vidējā energoefektivitāte.

Uzņēmumi attiecīgā gadījumā var veikt monitoringu saistībā ar informāciju par kuģa ledus klasi un navigāciju ledus apstākļos.

Uzņēmumi var arī veikt monitoringu par patērēto degvielu un emitēto CO_2, diferencējot uz citu monitoringa *plānā* definētu kritēriju pamata.

4. IEDAĻA

Ziņošana

11. pants

Emisiju ziņojuma saturs

1. No 2019. gada uzņēmumi Komisijai un attiecīgo karoga valstu iestādēm līdz katra gada 30. aprīlim par katru to pārziņā esošo kuģi

▼B

iesniedz emisiju ziņojumu par CO_2 emisijām un citu attiecīgo informāciju attiecībā uz visu ziņošanas laikposmu, kuru verificētājs verificējis kā apmierinošu saskaņā ar 13. pantu.

2. Ja tiek mainīts uzņēmums, jaunais uzņēmums nodrošina, ka katrs tā pārziņā esošais kuģis atbilst šīs regulas prasībām par visu ziņošanas laikposmu, kura laikā tas uzņemas atbildību par attiecīgo kuģi.

3. Emisiju ziņojumos uzņēmumi ietver šādu informāciju:

a) kuģa un uzņēmuma identifikācijas dati, tostarp:

i) kuģa vārds;

ii) SJO identifikācijas numurs;

iii) kuģa pieraksta osta vai piederības osta;

iv) kuģa ledus klase, ja tā iekļauta monitoringa plānā;

v) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā projektētās energoefektivitātes indekss (*EEDI*) vai aplēstā indeksa vērtība (*EIV*) saskaņā ar SJO Rezolūciju MEPC.215 (63));

vi) kuģa īpašnieka nosaukums;

vii) kuģa īpašnieka adrese un tā galvenā darījumdarbības vieta;

viii) uzņēmuma nosaukums (ja nav kuģa īpašnieks);

ix) uzņēmuma adrese (ja nav kuģa īpašnieks) un galvenā darījumdarbības vieta;

x) kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs un e-pasta adrese;

b) tā verificētāja identitāte, kas izvērtējis emisiju ziņojumu;

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

d) parametru ikgadējā monitoringa rezultāti saskaņā ar 10. pantu.

12. pants

Emisiju ziņojuma formāts

1. Emisiju ziņojumu iesniedz, izmantojot automatizētas sistēmas un datu apmaiņas formātus, ietverot elektroniskas veidlapas.

2. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka tehniskos noteikumus, ar kuriem nosaka datu apmaiņas formātus, elektroniskās veidlapas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

▼B

III NODAĻA

VERIFIKĀCIJA UN AKREDITĀCIJA

13. pants

Verifikācijas darbību joma un verifikācijas ziņojums

1. Verificētājs izvērtē monitoringa plāna atbilstību 6. un 7. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētāja izvērtējumā tiek atklāta neatbilstība minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums attiecīgi savu monitoringa plānu pārskata un pirms ziņošanas laikposma sākuma iesniedz pārskatīto plānu verificētāja galīgajam izvērtējumam. Uzņēmums ar verificētāju vienojas par termiņu, kas vajadzīgs, lai izdarītu minētās pārskatīšanas. Minētais termiņš nekādā gadījumā nevar būt vēlāk par ziņošanas laikposma sākumu.

2. Verificētājs izvērtē emisiju ziņojuma atbilstību prasībām, kas noteiktas 8. līdz 12. pantā un I un II pielikumā.

Jo īpaši verificētājs izvērtē, vai emisiju ziņojumā norādītās CO_2 emisijas un cita attiecīgā informācija ir noteikta saskaņā ar 8., 9. un 10. pantu un monitoringa plānu.

3. Ja verifikācijas izvērtējumā ar verificētāja pienācīgu pārliecību secināts, ka emisiju ziņojumā nav būtisku nepatiesu apgalvojumu, verificētājs izdod verifikācijas ziņojumu, apliecinot, ka emisiju ziņojums ir verificēts kā apmierinošs. Verifikācijas ziņojumā norāda visus jautājumus, kas attiecas uz verificētāja veikto darbu.

4. Ja verifikācijas izvērtējumā ir secināts, ka emisiju ziņojumā ir nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības šīs regulas prasībām, verificētājs par to savlaicīgi informē uzņēmumu. Uzņēmums tad izlabo nepatiesos apgalvojumus vai novērš neatbilstības, lai verifikācijas procesu varētu laikus pabeigt, un verificētājam iesniedz pārskatīto emisiju ziņojumu un visu citu informāciju, kas bija vajadzīga identificēto neatbilstību novēršanai. Verificētājs savā verifikācijas ziņojumā norāda, vai uzņēmums ir izlabojis verifikācijas izvērtējuma laikā konstatētos nepatiesos apgalvojumus vai neatbilstības. Ja paziņotie nepatiesie apgalvojumi vai neatbilstības nav izlaboti un ja tie atsevišķi vai kopā rada būtiskus nepatiesus apgalvojumus, verificētājs izdod verifikācijas ziņojumu, kurā norāda, ka emisiju ziņojums neatbilst šai regulai.

14. pants

Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi

1. Verificētājs ir neatkarīgs no uzņēmuma vai kuģa operatora un sabiedrības interesēs veic darbības, kas prasītas saskaņā ar šo regulu. Minētajā nolūkā ne verificētājs, ne kāda tās pašas juridiskās personas daļa nav uzņēmums vai kuģa operators, vai uzņēmuma īpašnieks, ne tiem pieder, un verificētājam nav tādu sakaru ar uzņēmumu, kas varētu ietekmēt tā neatkarību un objektivitāti.

▼B

2. Verificējot emisiju ziņojumu un uzņēmuma izmantotās monitoringa procedūras, verificētājs izvērtē monitoringa sistēmu un paziņoto datu un ar CO_2 emisijām saistītās informācijas uzticamību, ticamību un pareizību, jo īpaši šādus datus:

a) degvielas patēriņa attiecināšana uz reisiem;

b) ziņotie degvielas patēriņa dati un attiecīgie mērījumi un aprēķini;

c) emisijas faktoru izvēle un izmantošana;

d) kopējo CO_2 emisiju noteikšanā veiktie aprēķini;

e) energoefektivitātes noteikšanā veiktie aprēķini.

3. Verificētājs saskaņā ar 12. pantu iesniegtos emisiju ziņojumus izskata tikai tad, ja uzticami un ticami dati un informācija dod iespēju CO_2 emisijas noteikt ar pietiekami lielu noteiktības pakāpi un ja ir nodrošināts, ka:

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

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

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

d) attiecīgie kuģa reģistri ir pilnīgi un konsekventi.

15. pants

Verifikācijas procedūras

1. Verificētājs identificē iespējamos riskus saistībā ar monitoringa un ziņošanas procesu, ziņotās CO_2 emisijas salīdzināms ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda. Ja konstatē būtiskas novirzes, verificētājs veic sīkāku analīzi.

2. Verificētājs identificē iespējamos riskus saistībā ar dažādiem aprēķināšanas posmiem, izvērtēdams visus datu avotus un izmantotās metodoloģijas.

3. Verificētājs ņem vērā visas efektīvās riska kontroles metodes, ko uzņēmums izmantojis, lai samazinātu nenoteiktības līmeni, kas saistīts ar pareizību, kura ir specifiska izmantotajām monitoringa metodēm.

4. Uzņēmums sniedz verificētājam jebkādu papildu informāciju, kas tam ļauj realizēt verifikācijas procedūras. Verificētājs verifikācijas procesa laikā var veikt izlases veida pārbaudes, lai noteiktu ziņoto datu un informācijas uzticamību.

5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai sīkāk precizētu šajā regulā minēto verifikācijas darbību noteikumus. Pieņemot šos aktus, Komisija ņem vērā III pielikuma

▼B

A daļā izklāstītos elementus. Minētajos deleģētajos aktos ietverto noteikumu pamatā ir 14. pantā paredzētie verifikācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

16. pants

Verificētāju akreditācija

1. Verificētāju, kas izvērtē monitoringa plānus un emisiju ziņojumus un izdod verifikācijas ziņojumus un atbilstības dokumentus, kas minēti šajā regulā, šīs regulas darbības jomā ietilpstošu darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008.

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

3. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai sīkāk precizētu verificētāju akreditācijas metodes. Pieņemot minētos aktus, Komisija ņem vērā III pielikuma B daļā izklāstītos elementus. Minētajos deleģētajos aktos ietverto metožu pamatā ir 14. pantā paredzētie verifikācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

IV NODAĻA

ATBILSTĪBA UN INFORMĀCIJAS PUBLICĒŠANA

17. pants

Atbilstības dokuments

1. Ja emisiju ziņojums atbilst 11. līdz 15. pantā un I un II pielikumā noteiktajām prasībām, verificētājs, pamatojoties uz verifikācijas ziņojumu, attiecīgajam kuģim izdod atbilstības dokumentu.

2. Atbilstības dokuments satur šādu informāciju:

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

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

c) verificētāja identitāte;

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

3. Atbilstības dokumenti ir derīgi 18 mēnešus pēc ziņošanas laikposma beigām.

4. Verificētājs par atbilstības dokumenta izdošanu nekavējoties informē Komisiju un karoga valsts iestādi. Verificētājs pārsūta 2. punktā minēto informāciju, izmantojot automatizētas sistēmas un datu apmaiņas formātus, tostarp elektroniskas veidlapas.

5. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka tehniskos noteikumus datu apmaiņas formātiem, tostarp elektroniskās veidlapas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

▼B

18. pants

Pienākums uz kuģa turēt derīgu atbilstības dokumentu

Līdz tā gada 30. jūnijam, kas seko ziņošanas laikposma beigām, uz kuģiem, kas ienāk vai atrodas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā vai iziet no tās un kas minētajā ziņošanas laikposmā ir devušies reisos, ir derīgs atbilstības dokuments.

19. pants

Monitoringa un ziņošanas prasību pildīšana un inspekcijas

1. Pamatojoties uz informāciju, kas publicēta saskaņā ar 21. panta 1. punktu, katra dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģi, kas kuģo ar tās karogu, pilda 8. līdz 12. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas prasības. Dalībvalstis par šādas izpildes apliecinājumu uzskata faktu, ka par attiecīgo kuģi saskaņā ar 17. panta 4. punktu ir izdots atbilstības dokuments.

2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka jebkāda kuģa inspekcija tās jurisdikcijā esošā ostā, kuru veic saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, ietver pārbaudi, vai uz kuģa ir derīgs atbilstības dokuments.

3. Attiecībā uz katru kuģi, par kuru 21. panta 2. punkta i) un j) apakšpunktā minētā informācija nav pieejama, laikā, kad tas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, attiecīgā dalībvalsts var pārbaudīt, vai uz kuģa ir derīgs atbilstības dokuments.

20. pants

Sankcijas, informācijas apmaiņa un izraidīšanas rīkojums

1. Dalībvalstis izveido sankciju sistēmu par 8. līdz 12. pantā paredzēto monitoringa un ziņošanas pienākumu nepildīšanu un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka minētās sankcijas tiek piemērotas. Paredzētās sankcijas ir iedarbīgas, samērīgas un atturošas. Dalībvalstis minētos noteikumus paziņo Komisijai līdz 2017. gada 1. jūlijam, kā arī bez kavēšanās paziņo Komisijai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem.

2. Dalībvalstis iedibina efektīvu informācijas apmaiņu un efektīvu sadarbību starp valsts iestādēm, kas atbild par atbilstības nodrošināšanu monitoringa un ziņošanas pienākumiem, vai – attiecīgā gadījumā – iestādēm, kam uzticētas sankciju procedūras. Par jebkādas dalībvalsts sankciju procedūrām pret konkrētu kuģi paziņo Komisijai, Eiropas Jūras drošības aģentūrai (*EMSA*), pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij.

3. Kuģiem, kas monitoringa un ziņošanas prasības nav pildījuši divus vai vairākus secīgus ziņošanas laikposmus, ja ar citiem izpildes pasākumiem nav izdevies panākt atbilstību, ienākšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde var izdot izraidīšanas rīkojumu, par ko paziņo Komisijai, *EMSA*, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Ja ir izdots šāds izraidīšanas rīkojums, katra dalībvalsts attiecīgajam

▼B

kuģim liedz ienākt jebkurā savā ostā, līdz uzņēmums ir izpildījis monitoringa un ziņošanas pienākumus saskaņā ar 11. un 18. pantu. Minēto pienākumu izpildi apliecina paziņojums par derīgu atbilstības dokumentu kompetentajai valsts iestādei, kas izdevusi izraidīšanas rīkojumu. Šis punkts neskar starptautiskos jūrniecības noteikumus, ko piemēro briesmās esošu kuģu gadījumā.

4. Kuģa īpašniekam vai operatoram vai tā pārstāvim dalībvalstīs ir tiesības saņemt efektīvu tiesību aizsardzību tiesā pret izraidīšanas rīkojumu, un ienākšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde to pienācīgi informē par minēto. Šim nolūkam dalībvalstis izveido un uztur piemērotas procedūras.

5. Jebkura dalībvalsts, kuras teritorijā nav jūras ostu un kura ir slēgusi savu valsts kuģu reģistru vai tai nav kuģu, kas kuģo ar tās karogu un ietilpst šīs regulas darbības jomā, un kamēr vien nav tādu kuģu, kas kuģotu ar tās karogu, var atkāpties no šā panta noteikumiem. Jebkura dalībvalsts, kas ir iecerējusi izmantot minēto atkāpi, par to paziņo Komisijai vēlākais 2015. gada 1. jūlijā. Komisijai dara zināmas arī jebkādas turpmākās izmaiņas.

21. pants

Informācijas publicēšana un Komisijas ziņojums

1. Līdz katra gada 30. jūnijam Komisija publisko informāciju par CO_2 emisijām, kas paziņota saskaņā ar 11. pantu, kā arī šā panta 2. punktā izklāstīto informāciju.

2. Informācijā, kas jādara publiski pieejama, Komisija iekļauj:

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

b) kuģa tehnisko efektivitāti (attiecīgā gadījumā *EEDI* vai *EIV*);

c) gada CO_2 emisijas;

d) kopējo gada degvielas patēriņu reisos;

e) gada vidējo degvielas patēriņu un CO_2 emisijas attiecībā pret attālumu, kas noiets reisos;

f) gada vidējo degvielas patēriņu un CO_2 emisijas attiecībā pret noieto attālumu un pārvadāto kravu reisos;

g) gada kopējo jūrā pavadīto laiku;

h) monitoringam izmantoto metodi;

i) atbilstības dokumenta izdošanas datumu un derīguma termiņu;

j) tā verificētāja identitāti, kas izvērtējis emisiju ziņojumu;

k) visu citu informāciju, par kuru saskaņā ar 10. pantu brīvprātīgi veikts monitorings un ziņošana.

▼B

3. Ja īpašu apstākļu dēļ saskaņā ar 2. punktu veicamā apkopoto datu kategorijas izpaušana, kas nav saistīta ar CO_2 emisijām, izņēmuma kārtā apdraudētu tādu komerciālu interešu aizsardzību, kas jāaizsargā kā leģitīmas ekonomiskas intereses, kuras ir svarīgākas par sabiedrības interesēm attiecībā uz izpaušanu, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1367/2006 ([1]), pēc uzņēmuma lūguma piemēro citu konkrēto datu apkopojuma līmeni, lai aizsargātu šādas intereses. Ja nav iespējams piemērot citu apkopojuma līmeni, Komisija nedara minētos datus publiski pieejamus.

4. Komisija publicē gada ziņojumu par jūras transporta CO_2 emisijām un citu attiecīgu informāciju, tostarp apkopotus un izskaidrotus rezultātus, lai informētu sabiedrību un ļautu veikt jūras transporta CO_2 emisiju un energoefektivitātes izvērtējumu attiecībā uz izmēru, kuģu tipu, darbībām vai ikvienu citu kategoriju, ko uzskata par atbilstīgu.

5. Komisija reizi divos gados izvērtē jūras transporta nozares kopējo ietekmi uz globālo klimatu, tostarp attiecībā uz ar CO_2 nesaistītām emisijām vai sekām.

6. Savu pilnvaru satvarā *EMSA* palīdz Komisijai darbā, lai izpildītu šo pantu un šīs regulas 12. un 17. pantu, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002 ([2]).

V NODAĻA

STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

22. pants

Starptautiskā sadarbība

1. Komisija regulāri informē SJO un citas attiecīgas starptautiskas struktūras par šīs regulas īstenošanu, neskarot kompetenču sadalījumu vai lēmumu pieņemšanas procedūras, kā paredzēts Līgumos.

2. Komisija un attiecīgā gadījumā – dalībvalstis uztur tehniska rakstura informācijas apmaiņu ar trešām valstīm, jo īpaši par monitoringa metožu turpmāku pilnveidošanu, ziņošanas organizēšanu un emisiju ziņojumu verifikāciju.

3. Gadījumā, ja ir panākta starptautiska vienošanās par siltumnīcefekta gāzu emisiju globālu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu vai par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija šo regulu pārskata un attiecīgā gadījumā ierosina grozījumus šajā regulā, lai nodrošinātu saskaņošanu ar minēto starptautisko vienošanos.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1367/2006 (2006. gada 6. septembris) par to, kā Kopienas iestādēm un struktūrām piemērot Orhūsas Konvenciju par pieeju informācijai, sabiedrības dalību lēmumu pieņemšanā un iespēju griezties tiesu iestādēs saistībā ar vides jautājumiem (OV L 264, 25.9.2006., 13. lpp.).

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

▼B

VI NODAĻA

DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

23. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus. Ir īpaši būtiski, lai Komisija ievērotu parasto praksi un pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas apspriestos ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem.

2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā, 15. panta 5. punktā un 16. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2015. gada 1. jūlija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2. punktā, 15. panta 5. punktā un 16. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

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

5. Saskaņā ar 5. panta 2. punktu, 15. panta 5. punktu un 16. 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.

24. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 525/2013 ([1]) 26. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

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

▼B

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

25. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvas 2009/16/EK IV pielikumā sniegtajā sarakstā pievieno šādu punktu:

"50. Atbilstības dokuments, ko izdod saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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."

26. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā 2015. gada 1. jūlijā.

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

▼B

I PIELIKUMS

CO_2 emisiju monitoringa metodes

▼M1

A. CO_2 EMISIJU APRĒĶINĀŠANA (9. PANTS)

Aprēķinot CO_2 emisijas, uzņēmumi piemēro šādu formulu:

degvielas patēriņš × emisijas faktors

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

Degvielas patēriņu ostās pie piestātnes aprēķina atsevišķi.

Kuģos izmantotajām degvielām piemēro šādas emisijas faktoru standartvērtības:

Degvielas veids	Atsauce	Emisijas faktors (t CO_2/t degvielas)
1. Dīzeļdegviela/gāzeļļa	ISO 8217, kategorijas no DMX līdz DMB (ieskaitot)	3,206
2. Vieglā degvieleļļa (*LFO*)	ISO 8217, kategorijas no RMA līdz RMD (ieskaitot)	3,151
3. Smagā degvieleļļa (*HFO*)	ISO 8217, kategorijas no RME līdz RMK (ieskaitot)	3,114
4. Sašķidrināta naftas gāze (*LPG*)	Propāns	3,000
	Butāns	3,030
5. Sašķidrināta dabasgāze (*LNG*)		2,750
6. Metanols		1,375
7. Etanols		1,913

Biodegvielām, alternatīvām nefosilām degvielām un citām degvielām, kam standartvērtības nav norādītas, piemēro pienācīgus emisijas faktorus.

▼B

B. CO_2 EMISIJU NOTEIKŠANAS METODES

Monitoringa plānā uzņēmums norāda, kāda monitoringa metode jāizmanto, lai aprēķinātu degvielas patēriņu katram tā pārziņā esošam kuģim, un nodrošina, ka tad, kad metode ir izvēlēta, to piemēro konsekventi.

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

a) degvielas piegādes pavaddokuments (DPP) un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija;

b) degvielas tilpnes monitorings uz kuģa;

c) caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem;

d) tieši CO_2 emisiju mērījumi.

Var izmantot jebkādu minēto metožu kombināciju, kad verificētājs tās izvērtējis, ja tādējādi tiek uzlabota mērījuma kopējā precizitāte.

1. A metode. DPP un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija

Šīs metodes pamatā ir degvielas daudzums un tips, kā definēts DPP, kombinācijā ar periodisku degvielas tilpņu inventarizāciju, pamatojoties uz tilpņu rādījumu nolasījumiem. Laikposmā patērētā degviela ir laikposma sākumā

▼B

tilpnē esošā degviela plus piegādātā degviela, mīnus laikposma beigās pieejamā degviela un laikā starp laikposma sākumu un beigām no tilpnes izsūknētā degviela.

Laikposms ir laiks starp divām ienākšanām ostā vai ostā pavadītais laiks. Ir jānorāda šajā laikposmā izmantotās degvielas tips un sēra saturs.

Šo metodi neizmanto, ja uz kuģa nav pieejams DPP, īpaši tad, ja kravu izmanto kā degvielu, piemēram, sašķidrinātas dabasgāzes (SDG) tvaikus.

DPP izmantošana ir obligāta saskaņā ar pašreizējiem *MARPOL* VI pielikuma noteikumiem, un attiecīgā dokumentācija jāglabā uz kuģa trīs gadus pēc degvielas piegādes, un tai jābūt viegli pieejamai. Periodiska kuģa degvielas tilpņu inventarizācija balstās uz degvielas tilpņu rādījumu nolasījumiem. Attiecībā uz katru tilpni tiek izmantotas tilpņu tabulas, lai noteiktu apjomu degvielas tilpnes nolasījuma brīdī. Ar DPP saistīto nenoteiktību norāda monitoringa plānā. Degvielas tilpņu rādījumus nolasa ar atbilstīgām metodēm, piemēram, automatizētām sistēmām, zondēšanu un iegremdējamām mērlentēm. Tilpnes zondēšanas metodi un ar to saistīto nenoteiktību norāda monitoringa plānā.

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

a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;

▼M1

b) izmantojot blīvumu, ko, iepildot degvielu tilpnēs, izmērījis degvielas piegādātājs un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai DPP;

c) izmantojot blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analīzē akreditētā degvielas pārbaužu laboratorijā – ja dati ir pieejami.

▼B

Faktisko blīvumu izsaka kilogramos uz litru un nosaka piemērojamai temperatūrai konkrētā mērījumā. Ja faktiskās blīvuma vērtības nav pieejamas, piemēro attiecīgā degvielas tipa standarta blīvuma koeficientu, kad to izvērtējis verificētājs.

2. B metode. Degvielas tilpnes monitorings uz kuģa

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

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

Laikposms ir laiks starp divām ienākšanām ostā vai ostā pavadītais laiks. Ir jānorāda šajā laikposmā izmantotās degvielas tips un sēra saturs.

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

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

a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;

b) izmantojot blīvumu, ko izmērījis degvielas piegādātājs, iepildot degvielu tilpnēs, un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai DPP;

▼B

c) izmantojot blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analīzē akreditētā degvielas pārbaužu laboratorijā – ja dati ir pieejami.

Faktisko blīvumu izsaka kilogramos uz litru un nosaka piemērojamai temperatūrai konkrētā mērījumā. Ja faktiskās blīvuma vērtības nav pieejamas, piemēro attiecīgā degvielas tipa standarta blīvuma koeficientu, kad to izvērtējis verificētājs.

3. C metode. Caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem

Metodes pamatā ir degvielas plūsmu mērījumi uz kuģa. Lai noteiktu degvielas patēriņu konkrētā laikposmā, summē datus no visiem caurplūdes mērītājiem, kas piesaistīti attiecīgajiem CO_2 emisijas avotiem.

Laikposms ir laiks starp divām ienākšanām ostā vai ostā pavadītais laiks. Ir jāveic šajā laikposmā izmantotās degvielas tipa un sēra satura monitorings.

Izmantotās kalibrēšanas metodes un ar izmantotiem caurplūdes mērītājiem saistītu nenoteiktību norāda monitoringa plānā.

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

a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;

▼M1

b) izmantojot blīvumu, ko, iepildot degvielu tilpnēs, izmērījis degvielas piegādātājs un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai DPP;

c) izmantojot blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analīzē akreditētā degvielas pārbaužu laboratorijā – ja dati ir pieejami.

▼B

Faktisko blīvumu izsaka kilogramos uz litru un nosaka piemērojamai temperatūrai konkrētā mērījumā. Ja faktiskās blīvuma vērtības nav pieejamas, piemēro attiecīgā degvielas tipa standarta blīvuma koeficientu, kad to izvērtējis verificētājs.

4. D metode. Tieši CO_2 emisiju mērījumi

Tiešos CO_2 emisiju mērījumus var izmantot reisos un tādu CO_2 emisiju mērīšanai, kas rodas dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās. Emitētais CO_2 ietver CO_2, ko emitējuši galvenie dzinēji, palīgdzinēji, gāzes turbīnas, katli un inertās gāzes ģeneratori. Ja ziņošanai par kuģi izmanto šo metodi, kuģa degvielas patēriņu aprēķina, izmantojot izmērītās CO_2 emisijas un attiecīgajai degvielai piemērojamo emisijas faktoru.

Šīs metodes pamatā ir CO_2 emisiju plūsmas noteikšana izplūdes gāzu dūmeņos, CO_2 koncentrāciju izplūdes gāzē reizinot ar izplūdes gāzes plūsmu.

Izmantotās kalibrēšanas metodes un ar izmantotām ierīcēm saistītu nenoteiktību norāda monitoringa plānā.

▼B

II PIELIKUMS

Citas attiecīgās informācijas monitorings

A. MONITORINGS PAR KATRU REISU (9. PANTS)

1. Citas attiecīgās informācijas monitoringu par katru reisu (9. panta 1. punkts) uzņēmumi veic, ievērojot šādus noteikumus:

a) ►**M1** piestātnes atstāšanas un piestātnē pienākšanas datumu un laiku norāda kā Griničas laiku (*GMT/UTC*). ◄ Jūrā pavadīto laiku aprēķina, pamatojoties uz informāciju par iziešanu no ostas un ienākšanu ostā, un tas neietver noenkurošanos;

b) noietais attālums var būt vai nu taisnākais ceļš starp iziešanas un ienākšanas ostu, vai faktiskais noietais attālums. Ja izmanto taisnāko ceļu starp iziešanas un ienākšanas ostu, ņem vērā konservatīvu korekcijas koeficientu, lai nodrošinātu, ka noietais attālums netiek novērtēts daudz par zemu. Monitoringa plānā norāda, kāds attāluma aprēķins un, ja vajadzīgs, kāds korekcijas koeficients ir izmantots. ►**M1** Noieto attālumu nosaka kā attālumu no iziešanas ostas piestātnes līdz ienākšanas ostas piestātnei un izsaka jūras jūdzēs; ◄

c) pārvadāšanas darbu nosaka, reizinot noieto attālumu ar pārvadātās kravas apjomu;

d) attiecībā uz pasažieru kuģiem pārvadāto kravu izsaka ar pasažieru skaitu. Attiecībā uz visām citām kuģu kategorijām pārvadātās kravas apjomu attiecīgajā gadījumā izsaka vai nu kravas metriskajās tonnās, vai standarta kubikmetros;

e) ►**M1** attiecībā uz ro-ro kuģiem pārvadāto kravu definē kā uz kuģa esošās kravas masu, ko nosaka vai nu kā faktisko masu vai kā kravas vienību (kravas un vieglo automobiļu u. c.) skaitu vai joslas metrus, reizinot ar to svara standartvērtību. ◄

Šajā regulā "ro-ro kuģis" ir kuģis, kas paredzēts, lai pārvadātu ro-ro kravas transporta vienības, vai kuģis ar ro-ro kravas telpām;

f) attiecībā uz konteinerkuģiem pārvadāto kravu definē kā kravas kopējo svaru metriskajās tonnās vai, ja tāds nav nosakāms, divdesmit pēdu ekvivalenta mērvienību (LES) reizinot ar to svara standartvērtību. Ja krava, ko pārvadā konteinerkuģi, ir definēta saskaņā ar piemērojamām SJO pamatnostādnēm vai instrumentiem, ievērojot Konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (*SOLAS* konvencija), uzskata, ka minētā definēšana atbilst šai regulai.

Šajā regulā "konteinerkuģis" ir kuģis, kas paredzēts vienīgi, lai pārvadātu konteinerus kravas telpās vai uz klāja;

g) tās kravas noteikšana, ko pārvadā tādu kategoriju kuģi, kuri nav pasažieru kuģi, ro-ro kuģi un konteinerkuģi, vajadzības gadījumā ļauj ņemt vērā pārvadātās kravas svaru un apjomu un pārvadāto pasažieru skaitu. Minētās kategorijas *inter alia* ietver tankkuģus, beramkravu jūras kuģus, kuģus parasto kravu pārvadāšanai, refrižeratorkuģus, automašīnu transportkuģus un kombinētos transportlīdzekļus.

2. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus 1. punkta g) apakšpunkta piemērošanai, Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, pieņem tehniskos noteikumus, ar ko paredz parametrus, kurus piemēro katrai minētajā apakšpunktā iekļautajai citai kuģu kategorijai.

Minētos īstenošanas aktus Komisija pieņem ne vēlāk kā 2016. gada 31. decembrī saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

▼B

Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, vajadzības gadījumā var pārskatīt 1. punkta g) apakšpunktā minētos piemērojamos parametrus. Vajadzības gadījumā Komisija arī pārskata minētos parametrus, lai ņemtu vērā šā pielikuma grozījumus saskaņā ar 5. panta 2. punktu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. Ievērojot 1. un 2. punktā paredzētos noteikumus, uzņēmumi var arī izvēlēties iekļaut specifisku informāciju attiecībā uz kuģa ledus klasi un navigāciju ledus apstākļos.

B. MONITORINGS PAR GADU (10. PANTS)

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

Vērtības, kuru monitorings jāveic saskaņā ar 10. pantu, nosaka, apkopojot attiecīgos datus par katru reisu.

Vidējās energoefektivitātes monitoringu veic, izmantojot vismaz šādus četrus rādītājus: degvielas patēriņš attiecībā pret noieto attālumu, degvielas patēriņš attiecībā pret pārvadāšanas darbu, CO_2 emisijas attiecībā pret noieto attālumu un CO_2 emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu, kurus aprēķina šādi:

degvielas patēriņš attiecībā pret attālumu = kopējais degvielas patēriņš gadā/kopējais noietais attālums

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

CO_2 emisijas attiecībā pret attālumu = kopējās CO_2 emisijas gadā/kopējais noietais attālums

CO_2 emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu = kopējās CO_2 emisijas gadā/kopējais pārvadāšanas darbs

Ievērojot šos noteikumus, uzņēmumi var arī izvēlēties iekļaut specifisku informāciju attiecībā uz kuģa ledus klasi un navigāciju ledus apstākļos, kā arī citu informāciju attiecībā uz patērēto degvielu un emitēto CO_2, atšķirības noteikšanā pamatojoties uz citiem monitoringa plānā definētiem kritērijiem.

▼B

III PIELIKUMS

Elementi, kas jāņem vērā deleģētajos aktos, kas paredzēti 15. un 16. pantā

A. VERIFIKĀCIJAS PROCEDŪRAS

— Verificētāju kompetences,

— dokumenti, kas uzņēmumiem jāiesniedz verificētājiem,

— riska novērtējums, kas jāveic verificētājiem,

— monitoringa plāna atbilstības izvērtējums,

— emisiju ziņojuma verifikācija,

— būtiskuma līmenis,

— verificētāju pienācīga pārliecība,

— nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības,

— emisiju ziņojuma saturs,

— ieteikumi attiecībā uz uzlabojumiem,

— uzņēmumu, verificētāju un Komisijas saziņa.

B. VERIFICĒTĀJU AKREDITĀCIJA

— Kā var pieprasīt kuģniecības darbību akreditāciju,

— kā valsts akreditācijas struktūras veiks novērtēšanu attiecībā uz verificētājiem nolūkā izsniegt akreditācijas sertifikātu,

— kā valsts akreditācijas struktūras īstenos uzraudzību, kas nepieciešama, lai apstiprinātu akreditācijas turpināšanu,

— prasības valsts akreditācijas struktūrām nolūkā būt kompetentām sniegt akreditāciju verificētājiem attiecībā uz kuģniecības darbībām, tostarp atsauce uz saskaņotiem standartiem.