

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2023/1805

2023 m. rugsėjo 13 d.

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavę nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) naudojantis jūrų transportu vykdoma apie 75 % Sąjungos išorės prekybos ir 31 % jos vidaus prekybos, vertinant pagal apimtį. Kasmet valstybių narių uostuose įlaipinami ar išlaipinami 400 milijonų keleivių, įskaitant apie 14 milijonų kruizinių keleivinių laivų keleivių. Todėl jūrų transportas yra esminė Sąjungos transporto sistemos sudedamoji dalis ir Sąjungos ekonomikoje jam tenka itin svarbus vaidmuo. Jūrų transporto rinkai būdinga stipri Sąjungos ir ne Sąjungos ekonominių subjektų konkurencija, kuriai būtinos vienodos sąlygos. Jūrų transporto rinkos ir jos ekonominių subjektų stabilumas ir gerovė priklauso nuo aiškos ir suderintos politikos sistemos, kurioje jūrų transporto operatoriai, uostai ir kiti sektoriaus dalyviai gali veikti turėdami vienodas galimybes. Kai atsiranda rinkos iškraipymų, jūrų transporto operatoriai arba uostai gali atsidurti nepalankesnėje padėtyje, palyginti su jų konkurentais jūrų transporto sektoriuje arba kituose transporto sektoriuose. Be to, gali būti, kad dėl tos nepalankesnės padėties sumažės jūrų transporto pramonės konkurencingumas, darbo vietų skaičius, o piliečiams ir įmonėms – susisiekimo galimybės;
- (2) remiantis 2022 m. ES mėlynosios ekonomikos ataskaita, ES mėlynojoje ekonomikoje 2014 m. sukurta iš viso apytikriai 5,7 mln. darbo vietų, iš kurių 3,2 mln. buvo sukurta asmenis tiesiogiai įdarbinus nusistovėjusiuose sektoriuose ir dar 2,5 mln. buvo sukurta atitinkamose tiekimo grandinėse. Toje ataskaitoje taip pat pažymima, kad vien tik Sąjungos jūrų uostuose 2014 m. sukurta apytikriai 2,5 mln. darbo vietų (tiesiogiai ir netiesiogiai). Iš jų į sektorių statistiką patenka tik apytikriai 0,5 mln. darbo vietų, nes jūrų uostai lemia darbo vietų ir ekonominės naudos kūrimą kituose sektoriuose, pavyzdžiui, logistikos ir jūrų transporto paslaugų sektoriuose. 2019 m. septyniuose nusistovėjusiuose ES mėlynosios ekonomikos sektoriuose sukurta 183,9 mlrd. EUR bendroji pridėtinė vertė ⁽³⁾;

⁽¹⁾ OL C 152, 2022 4 6, p. 145.⁽²⁾ 2023 m. liepos 11 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2023 m. liepos 25 d. Tarybos sprendimas.⁽³⁾ Europos Komisija, Jūrų reikalų ir žuvininkystės generalinis direktoratas, Jungtinis tyrimų centras, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., *The EU blue economy report 2022* (2022 m. ES mėlynosios ekonomikos ataskaita), Europos Sąjungos leidinių biuras, 2022 m., <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Komisijos tarnybų darbiname dokumente, pridėtame prie 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikato „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“, nurodyta, kad, palyginti su kitų rūšių transportu, jūrų transportas tebėra išmetamo anglies dioksido požiūriu efektyviausia (tonomis kilometrui) transporto rūšis. Kartu dėl laivų eismo į Europos ekonominės erdvės uostus ir iš jų išmetama apie 11 % viso Sąjungos transporto išmetamo anglies dioksido (CO₂) kiekio ir 3–4 % viso Sąjungoje išmetamo CO₂ kiekio. Numatoma, kad jūrų transporto išmetamas CO₂ kiekis didės, jei nebus imtasi tolesnių veiksmų. Visi Sąjungos ekonomikos sektoriai turi prisidėti prie to, kad išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekis būtų sparčiai mažinamas ir ne vėliau kaip 2050 m. būtų išmetamas nulinis grynasis kiekis, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119 ⁽⁴⁾. Todėl būtina, kad Sąjunga nustatytų tinkamą scenarijų, kaip greitai atlikti ekologinę jūrų transporto sektoriaus pertvarką, nes tai taip pat padėtų išlaikyti ir toliau skatinti pasaulinę Sąjungos lyderystę žaliųjų technologijų, paslaugų ir sprendimų srityje ir toliau skatinti darbo vietų kūrimą susijusiose vertės grandinėse, kartu išlaikant konkurencingumą;
- (4) kad būtų sustiprintas Sąjungos klimato srities įsipareigojimas pagal Paryžiaus susitarimą ⁽⁵⁾, priimtą pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją (toliau – Paryžiaus susitarimas), Reglamentu (ES) 2021/1119 siekiama išmetamą ŠESD kiekį (išmetamą kiekį, likusį atėmus absorbentais pašalintą kiekį) ne vėliau kaip 2030 m. sumažinti bent 55 %, palyginti su 1990 m. lygiu, ir Sąjungai sudaromos sąlygos ne vėliau kaip 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą. Be to, siekiant skatinti ir paspartinti tvariai gaminamo atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimą, taip pat ir jūrų transporto sektoriuje, kartu laikantis technologinio neutralumo principo, reikia įvairių papildomų politikos priemonių. Būtinoji technologijų plėtra ir jų diegimas turi būti pradėti ne vėliau kaip 2030 m., kad būtų pasirengta po to daug greičiau vykstantiems pokyčiams. Taip pat būtina skatinti inovacijas ir remti mokslinius tyrimus, skirtus naujoms ir būsims inovacijoms, pvz., naujiems alternatyviems degalams, ekologiniam projektavimui, biologinėms medžiagoms, vėjiniam varymui ir pagalbiniam vėjiniam varymui;
- (5) pereinant prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro bei pakaitinių energijos šaltinių būtina užtikrinti tinkamą Sąjungos jūrų transporto rinkos veikimą ir sąžiningą konkurenciją, susijusią su laivų kuru, nes jis sudaro didelę bendrovių ir operatorių išlaidų dalį. Todėl politikos priemonės turėtų būti ekonomiškai efektyvios. Valstybėse narėse kurui taikomi skirtingi reikalavimai gali gerokai paveikti laivų valdytojų ekonominės veiklos rezultatus ir neigiamai paveikti konkurenciją rinkoje. Dėl tarptautinio laivybos pobūdžio laivų valdytojai gali lengvai bunkeriuoti trečiojoje valstybėje ir gauti didelį kuro kiekį, ir tai taip pat galėtų prisidėti prie rizikos, kad sumažės Sąjungos uostų konkurencingumas, palyginti su ne Sąjungos uostais. Tokia padėtis galėtų lemti anglies dioksido nutekėjimą ir daryti žalingą poveikį sektoriaus konkurencingumui, jeigu valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose jūrų uostuose bus tik užtikrintas atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro prieinamumas, bet kartu nebus nustatyta jo naudojimo reikalavimų, taikomų visiems laivams, atvykstantiems į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius jūrų uostus ir iš jų išvykstantiems. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užtikrinta, kad atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro skverbtis laivų kuro rinkoje vyktų sąžiningos konkurencijos Sąjungos jūrų transporto rinkoje sąlygomis;
- (6) jūrų transporto sektoriui būdinga stipri tarptautinė konkurencija. Dideli reglamentavimo naštos skirtumai vėliavos valstybėse dažnai lėmė nepageidaujamą praktiką, pvz., laivų vėliavų keitimą. Dėl sektoriui būdingo pasaulinio pobūdžio ypač svarbu laikytis vėliavos atžvilgiu neutralaus požiūrio ir sukurti palankią reglamentavimo aplinką, nes tai padėtų pritraukti naujų investicijų ir išsaugoti Sąjungos uostų, laivų savininkų ir laivų valdytojų konkurencingumą;

⁽⁴⁾ 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas) (OL L 243, 2021 7 9, p. 1).

⁽⁵⁾ OL L 282, 2016 10 19, p. 4.

- (7) tam, kad šis reglamentas darytų poveikį visai jūrų transporto sektoriaus veiklai, jis turėtų būti taikomas pusei energijos, kurią sunaudoja laivas, vykdamas reisu į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą iš valstybės narės jurisdikcijai nepriklausančio uosto, pusei energijos, kurią sunaudoja laivas, vykdamas reisu iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto į valstybės narės jurisdikcijai nepriklausančią uostą, visai energijai, kurią sunaudoja laivas, vykdamas reisu į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto, ir energijai, sunaudojamai valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste. Tokia taikymo sistema būtų užtikrintas šio reglamento veiksmingumas, be kita ko, padidinant teigiamą tokios sistemos poveikį aplinkai. Ta sistema turėtų būti apribojama iplaukimo į uostus reikalavimų apėjimo tikslais rizika arba nukreipimo kitais maršrutais už Sąjungos ribų rizika. Siekiant užtikrinti sklandų jūrų laivybos veikimą ir išvengti iškraipymų vidaus rinkoje, šiame reglamente nustatytais nuosekliais taisyklėmis turėtų būti užtikrintos vienodos sąlygos jūrų transporto operatoriams ir uostams, kiek tai susiję su visais reisais, kuriais atvykstama į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius uostus arba iš jų išvykstama, taip pat laivų buvimu tuose uostuose;
- (8) būtina, kad Komisija ir valstybių narių kompetentingos institucijos nuolat užtikrintų, kad jų administracinės procedūros atitiktų geriausią praktiką, ir imtųsi priemonių, kuriomis būtų užtikrinamas sektorių teisės aktų nuoseklumas, išvengiama dubliavimo, supaprastinamas šio reglamento vykdymo užtikrinimas, tokiu būdu kuo labiau sumažindamos laivų savininkams, laivų valdytojams, uostams ir tikrintojams tenkančią administracinę naštą;
- (9) kad būtų užtikrintas būtinas teisinio ir investicinio tikrumo lygis, šis reglamentas turėtų nuosekliai derėti su Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2023/1804 ⁽⁶⁾, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/959 ⁽⁷⁾, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 ⁽⁸⁾, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 ⁽⁹⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/70/EB ⁽¹⁰⁾, kiek tai susiję su skatinimu naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, ir panaikinama Tarybos direktyva (ES) 2015/652 ⁽¹¹⁾, ir Tarybos direktyva, kuria pakeičiama Sąjungos energinių produktų ir elektros energijos mokesčių struktūra (nauja redakcija). Toks nuoseklumas užtikrintų darnią jūrų transporto sektoriaus teisės aktų sistemą, kuri padėtų gerokai padidinti tvarių alternatyviųjų degalų gamybą, užtikrintų būtinos infrastruktūros diegimą ir skatintų nuolatinį tą kurą naudojančių laivų dalies augimą;
- (10) siekiant koordinuoti uosto paslaugų prieinamumą, susijusį su planuojamu ir vykdomu alternatyviųjų degalų tiekimu uoste, taip pat su numatomais į tuos uostus atplaukiančių laivų poreikiais, turėtų vykti uosto valdymo įstaigos ir uosto naudotojų bei kitų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų konsultacijos, kaip numatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/352 ⁽¹²⁾ 15 straipsnio 2 dalyje;

⁽⁶⁾ 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1804 dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo, kuriuo panaikinama Direktyva 2014/94/ES (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 1).

⁽⁷⁾ 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/959, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo (OL L 130, 2023 5 16, p. 134).

⁽⁸⁾ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

⁽⁹⁾ 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 dėl energetikos sąjungos ir klimato politikos veiksmų valdymo, kuriuo iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 663/2009 ir (EB) Nr. 715/2009, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 94/22/EB, 98/70/EB, 2009/31/EB, 2009/73/EB, 2010/31/ES, 2012/27/ES ir 2013/30/ES, Tarybos direktyvos 2009/119/EB ir (ES) 2015/652 ir panaikinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 328, 2018 12 21, p. 1).

⁽¹⁰⁾ 1998 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino) kokybės, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 93/12/EEB (OL L 350, 1998 12 28, p. 58).

⁽¹¹⁾ 2015 m. balandžio 20 d. Tarybos direktyva (ES) 2015/652, kuria nustatomi skaičiavimo metodai ir atskaitomybės reikalavimai pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 98/70/EB dėl benzino ir dyzelinių degalų (dyzelino) kokybės (OL L 107, 2015 4 25, p. 26).

⁽¹²⁾ 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

- (11) šiame reglamente nustatytos taisyklės turėtų būti nediskriminuojant taikomos laivams, neatsižvelgiant į jų vėliavą. Siekiant suderinamumo su jūrų transporto srityje taikomomis Sąjungos ir tarptautinėmis teisės normomis, taip pat siekiant apriboti administracinę naštą, šis reglamentas turėtų būti taikomas laivams, kurių bendroji talpa (BT) didesnė kaip 5 000, bet neturėtų būti taikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniais laivams, žvejybos arba žuvų apdorojimo laivams, primityvios konstrukcijos mediniams laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams ar nekomerciniais tikslais naudojamiems valstybinių statusą turintiems laivams. Nors laivai, kurių BT viršija 5 000, sudaro tik apytikriai 55 % visų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 ⁽¹³⁾ į uostus įplaukiančių laivų, jie išmeta apytikriai 90 % jūrų transporto sektoriuje išmetamo CO₂ kiekio. Komisija turėtų reguliariai iš naujo įvertinti padėtį, kad galiausiai šio reglamento taikymo sritis būtų išplėsta įtraukiant laivus, kurių BT yra mažesnė nei 5 000;
- (12) valstybėms narėms, kurių teritorijoje nėra jūrų uostų, akredituotų tikrintojų, su jų vėliava plaukiojančių laivų, kuriems taikomas šis reglamentas, ir kurios nėra administruojančiosios valstybės, kaip tai suprantama šiame reglamente, nereikia imtis jokių veiksmų dėl šiame reglamente numatytų su tuo susijusių atitinkamų reikalavimų, kol tos aplinkybės tebėra tokios;
- (13) atsižvelgiant į padidėjusias laivų, kurie atitinka šio reglamento reikalavimus, laivybos išlaidas, dėl pasaulinės priemonės nebuvimo padidėja apėjimo rizika. Įplaukimas į uostus už Sąjungos ribų reikalavimų apėjimo tikslais ir perkrovimo veiklos perkėlimas į uostus už Sąjungos ribų ne tik sumažins naudą aplinkai, susijusią su jūrų transporto veiklos išmetamųjų teršalų kainos internalizavimu, bet dėl papildomo atstumo, nuplaukiamo siekiant išvengti šio reglamento taikymo, gali lemti papildomą išmetamųjų teršalų kiekį. Todėl į įplaukimo uosto sąvoką tikslinga neįtraukti tam tikrų sustojimų ne Sąjungos uostuose. Šis neįtraukimas turėtų būti taikomas Sąjungos kaimynystėje esantiems uostams, kurių atveju reikalavimų apėjimo rizika yra didžiausia. 300 jūrmylių nuo valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto riba yra proporcingas atsakas į vengimo taikyti reikalavimus elgseną, kuriuo išlaikoma papildomos naštos ir vengimo rizikos pusiausvyra. Be to, įplaukimo uosto sąvoka turėtų būti netaikoma tik konteinervežių sustojimams tam tikruose ne Sąjungos uostuose, kuriuose konteinerių perkrovimas sudaro didžiąją konteinerių eismo dalį. Tokios laivybos atveju, jei nebus imtasi rizikos mažinimo priemonių, reikalavimų apėjimo rizika taip pat apima uosto paslaugų centro perkėlimą į uostus už Sąjungos ribų, dėl kurio reikalavimų apėjimo poveikis dar labiau padidėja. Siekiant užtikrinti pasaulinės priemonės proporcingumą ir vienos sąlygų taikymą, reikėtų atsižvelgti į trečiosiose valstybėse taikomas priemones, kurios yra lygiavertės šiam reglamentui;
- (14) siekiant atsižvelgti į specifinę salų regionų padėtį, kaip pabrėžta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 174 straipsnyje, ir į poreikį išsaugoti susisiekimą tarp salų bei Sąjungos periferinių regionų ir centrinių Sąjungos regionų, turėtų būti leidžiama taikyti laikinas išimtis keleivinių laivų, išskyrus kruizinius keleivinius laivus, vykdomiems reisams tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto ir tos pačios valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto, esančio saloje, kurioje yra mažiau kaip 200 000 nuolatinių gyventojų;
- (15) atsižvelgiant į atokiausių Sąjungos regionų ypatumus ir apribojimus, visų pirma į jų atokumą ir izoliuotumą, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas tam, kad būtų išsaugotas jų pasiekiamumas ir veiksmingas susisiekimas jūrų transportu. Todėl laivų, kuriems taikomas šis reglamentas, atveju į šio reglamento taikymo sritį turėtų būti įtraukta tik pusė energijos, sunaudojamos reisams iš atokiausio regiono įplaukimo uosto arba į jį. Dėl tų pačių priežasčių turėtų būti leidžiama taikyti laikinas išimtis reisams tarp vieno viename iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto ir kito viename iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto ir energijai, laivų sunaudotai jiems būnant atitinkamų atokiausių regionų įplaukimo uostuose;

⁽¹³⁾ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

- (16) valstybės narės, kurios neturi sausumos sienos su jokia kita valstybe nare, yra ypač priklausomos nuo savo jūrų susisiekimo su likusia Sąjungos dalimi, visų pirma tam, kad išlaikytų savo piliečiams būtiną susisiekimą. Kad pasiektų tikslą išlaikyti susisiekimą keleiviniais laivais, tokios valstybės narės turi remtis viešųjų paslaugų teikimo sutartimis arba viešųjų paslaugų išpareigojimais. Turėtų būti leidžiama taikyti laikiną išimtį, kad valstybės narės galėtų patenkinti neatidėliotiną poreikį teikti bendrojo ekonominio intereso paslaugą ir užtikrinti susisiekimą, taip pat ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą;
- (17) be to, kad valstybės narės turėtų bendrą galimybę taikyti išimtį keleiviniais laivais, išskyrus kruizinius keleivinius laivus, vykdomiems reisams į salas, kuriose yra mažiau nei 200 000 nuolatinių gyventojų, panašią išimtį turėtų būti leidžiama taikyti vidaus reisams į salas, kurie vykdomi pagal viešųjų paslaugų teikimo sutartį arba kuriems taikomas viešųjų paslaugų išpareigojimas. Valstybės narės yra sudariusios tokias sutartis arba nustačiusios tokius išpareigojimus tam, kad užtikrintų tinkamą susisiekimo su salų regionais prieinamomis kainomis lygį, kuris kitu atveju nebūtų užtikrintas rinkos sąlygomis. Valstybės narės turėtų turėti teisę laikinai taikyti išimtį tokiems keleivinių laivų vykdomiems reisams tarp jos žemyninės dalies ir tos pačios valstybės narės salos, kad išlaikytų sąlygas, kuriomis buvo sudarytos viešųjų paslaugų teikimo sutartys arba nustatyti viešųjų paslaugų išpareigojimai, ir užtikrinti tvarų susisiekimą su atitinkama sala, taip pat jos ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą;
- (18) Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92 ⁽¹⁴⁾ 2 straipsnio 1 punkte nustatyta, kad Seutoje ir Meliljoje esantiems uostams taikomos tos pačios sąlygos, kaip ir salų uostams. Nors jie pagal savo pobūdį nėra salų uostai, jų geografinė padėtis žemyninėje Afrikoje ir sausumos jungčių su Ispanija nebuvimas reiškia, kad žemyninės Europos, ypač Ispanijos, atžvilgiu tie uostai yra panašūs į salų uostus. Todėl Seuta ir Melilja turėtų būti laikomos salų uostais, kiek tai susiję su laikina išimtimi jūrų kabotažui tarp valstybės narės žemyninės dalies ir jos jurisdikcijai priklausančių salų;
- (19) dėl plaukimo ledo sąlygomis, ypač šiaurinėse Baltijos jūros dalyse, ir dėl ledo klasės laivų techninių savybių jūrų transportas patiria papildomų išlaidų ir tokios išlaidos dėl šio reglamento galėtų dar labiau padidėti. Tokios papildomos dėl ledo klasės laivų plaukiojimo ledo sąlygomis ir jų techninių savybių patiriamos papildomos išlaidos turėtų būti sumažintos, kad būtų išsaugotos vienodos sąlygos. Todėl bendrovėms turėtų būti leidžiama ledo klasės laivams taikyti apribotą pakoreguotą tokiuose laivuose sunaudojamos energijos kiekį. Be to, ribotą laikotarpį šiuo reglamentu turėtų būti sudarytos sąlygos tam tikrais laikotarpiais, kuriais ledo klasės laivai susiduria su plaukiojimu ledo sąlygomis, taikyti išimtį tam tikrai daliai papildomos energijos, sunaudojamos plaukiojant ledo sąlygomis. Tuo tikslu turėtų būti nustatyta patikrinama metodika, kad būtų galima susieti energijos, kuriai taikoma išimtis, dalį ir faktines plaukiojimo ledu sąlygas. Komisija turėtų iš naujo įvertinti tokią metodiką, visų pirma atsižvelgdama į duomenų, būtinų teikiant ataskaitas apie atstumą ir papildomą laivybos ledo sąlygomis sunaudojamą energijos kiekį, stebėsenos patikimumą, siekiant galbūt pratęsti tos priemonės taikymą;
- (20) už šio reglamento laikymosi užtikrinimą atsakingas subjektas turėtų būti bendrovė, apibrėžiama kaip laivo savininkas arba kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš laivo savininko yra perėmęs atsakomybę už laivo eksploatavimą ir kuris, prisiimdamas tokią atsakomybę, sutiko perimti visas pareigas ir atsakomybę, nustatytas Tarptautiniu saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksu, kuris Sąjungoje įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 336/2006 ⁽¹⁵⁾. Bendrovės apibrėžtis pagal šį reglamentą atitinka 2016 m. Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) sukurtą pasaulinę duomenų rinkimo sistemą;

⁽¹⁴⁾ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3577/92, taikantis laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992 12 12, p. 7).

⁽¹⁵⁾ 2006 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 336/2006 dėl Tarptautinio saugaus valdymo kodekso įgyvendinimo Bendrijoje ir panaikinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 3051/95 (OL L 64, 2006 3 4, p. 1).

- (21) kuriant ir diegiant naujų rūšių kurą ir energetinius sprendinius, reikia koordinuoto požiūrio, kad būtų suderinta pasiūla, paklausa ir tinkamos paskirstymo infrastruktūros užtikrinimas. Nors dabartinėje Sąjungos reglamentavimo sistemoje kuro gamybos klausimas jau iš dalies sprendžiamas Direktyva (ES) 2018/2001, o kuro paskirstymo klausimas – Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES ⁽¹⁶⁾, taip pat reikia priemonės, kuria būtų sukurta didesnė atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kuro paklausa;
- (22) nors tokiomis priemonėmis kaip anglies dioksido apmokestinimas ar veiklos taršos anglies dioksidu intensyvumo tiksliniai rodikliai skatinama gerinti energijos vartojimo efektyvumą, jos nėra tinkamos siekiant trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu įgyvendinti esminį perėjimą prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro. Todėl reikia specialios reglamentavimo koncepcijos, skirtos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kurui ir pakaitiniams energijos šaltiniams, pavyzdžiui, vėjo arba elektros energijai, diegti;
- (23) intervencinės politikos priemonės, skirtos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kuro paklausai skatinti, turėtų būti orientuotos į tikslus ir atitikti technologinio neutralumo principą. Atitinkamai turėtų būti nustatytos laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos, nenurodant naudoti konkretaus kuro ar technologijos. Tokios ribos turėtų būti susietos su pamatine verte, atitinkančia 2020 m. viso laivyno laivuose sunaudotai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinį intensyvumą, nustatomą remiantis pagal Reglamentą (ES) 2015/757 stebėtais ir pateiktais duomenimis ir taikant šio reglamento I ir II prieduose nustatytą metodiką ir standartines vertes;
- (24) turėtų būti skatinama kurti ir naudoti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą, turintį didelį tvarumo, komercinės brandos potencialą ir didelį inovacijų bei augimo potencialą, kad būtų patenkinti būsimi poreikiai. Tai padės sukurti novatoriškas ir konkurencingas kuro rinkas ir užtikrinti pakankamą tvaraus laivų kuro tiekimą trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu, kad būtų padedama įgyvendinti Sąjungos transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo užmojus, kartu stiprinant Sąjungos pastangas užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą. Šiuo tikslu reikalavimus atitinkančiu turėtų būti laikomas tvarus laivų kuras, pagamintas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo A ir B dalyse išvardytų pradinųjų žaliavų, taip pat sintetinis laivų kuras. Visų pirma itin svarbus yra tvarus laivų kuras, pagamintas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje išvardytų pradinųjų žaliavų, nes tai yra komerciniu požiūriu brandžiausia tokio laivų kuro gamybos technologija, kuria bus galima naudotis jau artimiausiu metu siekiant mažinti jūrų transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro;
- (25) netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai vietoj tradicinės maistinių ir pašarinių augalų gamybos imama auginti biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro gamybai skirtus augalus. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sandėpų, plotus, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, taip sukuriant papildomą išmetamą ŠESD kiekį ir sukeliant biologinės įvairovės nykimą. Moksliniai tyrimai parodė, kad poveikio mastas priklauso nuo įvairių veiksnių, be kita ko, nuo kuro gamybai naudojamų pradinųjų žaliavų rūšies, nuo papildomos pradinųjų žaliavų paklausos, kurią sukelia biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro naudojimas, ir nuo didelių anglies sandėpų turinčios žemės apsaugos lygio visame pasaulyje. Dėl netiesioginio žemės naudojimo pakeitimo išmetamo ŠESD kiekio negalima vienareikšmiškai nustatyti taip tiksliai, kaip to reikia norint apskaičiuoti išmetamųjų teršalų faktorius, būtinus taikant šį reglamentą. Tačiau yra faktinių duomenų, kad visa kuro gamyba iš pradinųjų žaliavų sukelia įvairaus masto netiesioginį žemės naudojimo pakeitimą. Su netiesioginiu žemės naudojimo pakeitimu ne tik yra susijęs išmetamas ŠESD kiekis, dėl kurio, naudojant konkrečių rūšių biodegalus, skystuosius bioproduktus ar biomasės kurą, išmetamas ŠESD kiekis sumažėja mažiau arba net visai nesumažėja, bet ir kyla pavojus biologinei įvairovei. Šie pavojai itin dideli todėl, kad dėl labai padidėjusios paklausos gali labai išsiplėsti gamyba. Todėl pagal šį reglamentą neturėtų būti skatinama naudoti kurą iš maistinių ir pašarinių augalų. Direktyva (ES) 2018/2001 jau apribotas tokio biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro indėlis įgyvendinant išmetamo ŠESD kiekio mažinimo rodiklius kelių ir geležinkelių transporto sektoriuje ir nustatoma jo riba, nes šis kuras duoda mažiau naudos aplinkai, menkiau prisideda prie išmetamo ŠESD kiekio mažinimo ir kelia platesnių tvarumo problemų;

⁽¹⁶⁾ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

- (26) siekiant sukurti aiškią ir nuspėjamą teisinę sistemą ir taip paskatinti ankstyvą rinkos plėtrą ir tvariausių ir novatoriškiausių augimo potencialą turinčių kuro technologijų diegimą, kad būtų patenkinti būsimi poreikiai, būtina speciali paskata, taikoma nebiologinės kilmės kurui iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių (toliau - RFNBO). Ši paskata yra pagrįsta tuo, kad tos rūšies kuras turi didelį potencialą siekiant į jūrų transporto bunkerinio kuro rūšių derinį įtraukti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, kad jis turi didelį priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialą, taip pat kad trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu jo gamybos sąnaudos yra numatomos. Sintetinio kuro, pagaminto iš atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos ir anglies dioksido, surinkto tiesiogiai iš oro, naudojimas gali padėti iki 100 % sumažinti išmetamų teršalų kiekį, palyginti su iškastiniu kuru. Be to, palyginti su kitų rūšių tvariu kuru, šis kuras turi didelių privalumų, susijusių su efektyviu išteklių naudojimu gamybos procese, visų pirma kiek tai susiję su vandens vartojimu. Tačiau RFNBO gamybos sąnaudos šiuo metu yra daug didesnės už tradicinio kuro rinkos kainą ir tikimasi, kad jos tokios išliks ir vidutinės trukmės laikotarpiu. Todėl šiame reglamente turėtų būti numatytas priemonių derinys, kuriuo būtų užtikrinta parama tvaraus RFNBO naudojimo diegimui, įskaitant galimybę iki 2033 m. pabaigos naudoti daugiklį, kad RFNBO energiją būtų galima įskaityti du kartus. Be to, nuo 2034 m. turėtų būti taikomas 2 % tarpinis RFNBO tikslas, jei, remdamasi rinkos stebėsenos rezultatais, Komisija praneš, kad ne vėliau kaip 2031 m. RFNBO dalis sudaro mažiau kaip 1 % jūrų transporto bunkerinio kuro, naudojamo laivuose, kuriems taikomas šis reglamentas. Tuo priemonių, kuriomis remiamas RFNBO naudojimo diegimas, deriniu siekiama laivų valdytojams ir kuro tiekėjams suteikti galimybę investuoti į tos rūšies atsinaujinančiųjų energijos išteklių, kintamo masto ir tvaraus kuro naudojimo diegimą, nes taip nustatomas galutinis tikslas, kuris kuro tiekėjams suteikia tikrumo dėl būsimos minimalios paklausos, taip pat rinkai suteikiama galimybė rasti veiksmingiausią būdą atitinkamai prisitaikyti. Atsižvelgiant į tai, kad jūrų RFNBO rinka dar turi būti išplėtotą, į šį reglamentą įtraukiamos apsaugos ir lankstumo priemonės atsižvelgiant į įvairius galimus diegimo rinkoje scenarijus;
- (27) nors RFNBO turi didelį potencialą patenkinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo poreikius jūrų sektoriuje, gali būti, kad kitų rūšių kuras taip pat turės panašų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialą. Atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro diegimui įvairiuose uostuose gali turėti įtakos tokie veiksniai kaip technologijų branda arba prieinamumas jūrų sektoriui. Todėl labai svarbu užtikrinti technologinį neutralumą ir vengti nepagrįstai diskriminuoti kitų rūšių kurą, kurį naudojant užtikrinamas toks pat taršos ŠESD intensyvumo mažinimas kaip ir naudojant RFNBO, taip pat vengti nepalankesnių sąlygų taikymo tokių kurą naudojančioms laivams. Šiuo tikslu svarbu atkreipti dėmesį į 70 % ŠESD kiekio sumažinimo ribą, kurios reikalaujama RFNBO atžvilgiu, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje, kuria iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1999 ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 98/70/EB, kiek tai susiję su skatinimu naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją, ir panaikinama Tarybos direktyva (ES) 2015/652. Tokią ribą taip pat gali atitikti kitas nei RFNBO biologinės ar sintetinės kilmės kuras;
- (28) laivybos sektoriui šiuo metu tenka nežymi biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro iš maistinių ir pašarinių augalų paklausos dalis, nes daugiau kaip 99 % šiuo metu naudojamo laivų kuro yra iškastinės kilmės. Kuro iš maistinių ir pašarinių augalų netinkamumas prisidėti prie šio reglamento tikslų taip pat iki minimumo sumažina riziką, kad bus lėčiau mažinama transporto sektoriaus priklausomybė nuo iškastinio kuro, nes kitais atvejais augalinės kilmės biodegalai iš kelių transporto sektoriaus būtų perkelti į laivybos sektorių. Tokį perkėlimą būtina kuo labiau sumažinti, nes kelių transportas šiuo metu tebėra taršiausias transporto sektorius, o jūrų transporto sektoriuje daugiausia naudojamas iškastinės kilmės kuras. Todėl tikslinga išvengti potencialios didelės biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro iš maistinių ir pašarinių augalų paklausos, kuri atsirastų jei šiuo reglamentu būtų skatinama juos naudoti. Atitinkamai, dėl visų rūšių kuro iš maistinių ir pašarinių augalų naudojimo papildomai išmetamo ŠESD kiekio ir biologinės įvairovės nykimo būtina laikyti, kad to kuro išmetamųjų teršalų faktoriai atitinka nepalankiausią teršalų išmetimo scenarijų;
- (29) ilgas laukimo laikas, susijęs su jūrų transportui skirtų naujų rūšių kuro ir energetinių sprendinių kūrimu ir diegimu, taip pat ilgu vidutiniu laivų eksploatavimo laikotarpiu, paprastai siekiančiu 25–30 metų, verčia skubiai imtis veiksmų ir parengti aiškią ir prognozuojamą ilgalaikę reglamentavimo sistemą, kuri sudarytų palankesnes sąlygas visiems suinteresuotiesiems subjektams planuoti ir investuoti. Tokia reglamentavimo sistema sudarys palankesnes sąlygas kurti ir diegti jūrų transportui skirtą naujų rūšių kurą bei energetinius sprendinius ir skatins suinteresuotuosius subjektus investuoti. Tokioje reglamentavimo sistemoje taip pat turėtų būti apibrėžtos laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos, taikomos iki 2050 m. Per tam tikrą laikotarpį, atsižvelgiant į tikėtiną technologinę plėtrą ir didesnę atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kuro gamybą, tomis ribomis turėtų būti siekiama didesnio užmojo rezultatų;

- (30) šiuo reglamentu reikėtų nustatyti metodiką ir formulę, kurios turėtų būti taikomos apskaičiuojant laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinį metinį intensyvumą. Ta formulė turėtų būti grindžiama laivų ataskaitose nurodomu kuro suvartojimu ir apimti atitinkamus suvartoto kuro išmetamųjų teršalų faktorius. Metodikoje taip pat turėtų būti atsižvelgiama į pakaitinių energijos šaltinių, pavyzdžiui, vėjo ar elektros energijos, naudojimą;
- (31) siekiant susidaryti išsamesnį įvairių energijos šaltinių aplinkosauginio veiksmingumo vaizdą, kuro efektyvumas ŠESD išmetimo požiūriu turėtų būti vertinamas remiantis nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamu kiekiu, atsižvelgiant į energijos gamybos, transporto, paskirstymo ir naudojimo laive poveikį. Taip siekiama skatinti technologijas ir gamybos scenarijus, dėl kurių paliekamas mažesnis ŠESD pėdsakas ir teikiama reali nauda, palyginti su esamu tradiciniu kuru;
- (32) atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kuro efektyvumas nuo žaliavos iki kilvaterio turėtų būti nustatomas pagal standartinius arba faktinius ir sertifikuotus išmetamųjų teršalų faktorius, apimančius nuo žaliavos iki bako ir nuo bako iki kilvaterio išmetamus teršalus. Šio reglamento tikslais turėtų būti naudojami tik standartiniai iškastinio kuro nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktoriai ir standartiniai nuo bako iki kilvaterio išmetamo CO₂ faktoriai;
- (33) technologinės pažangos, susijusios su naujomis ŠESD kiekio mažinimo technologijomis, pavyzdžiui, anglies dioksido surinkimu laive, atveju Komisija turėtų įvertinti galimybę atitinkamai I ir IV prieduose išdėstytoje taršos ŠESD intensyvumo ir atitikties balanso formulėse atsižvelgti į tokių technologijų indėlį mažinant laivų tiesiogiai išmetamą ŠESD kiekį;
- (34) siekiant skatinti naudoti bendrą mažesnę ŠESD pėdsaką paliekančius energijos išteklius, reikia taikyti visapusišką požiūrį į visus aktualiausius išmetamus ŠESD kiekius (CO₂, CH₄ ir N₂O). Todėl, siekiant atsižvelgti į metano ir azoto suboksido potencialą skatinti visuotinę atšilimą, šiame reglamente nustatyta riba turėtų būti išreiškiama CO₂ ekvivalentu;
- (35) naudojant atsinaujinančiuosius energijos išteklius ir alternatyvią varomąją jėgą, pavyzdžiui, vėjo ir saulės energiją, labai sumažinamas bendrai laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumas. Tai, kad sunku tiksliai išmatuoti ir kiekybiškai išreikšti tuos energijos šaltinius (energijos naudojimo pauzės, tiesioginis, kaip varomosios jėgos, perdavimas ir kt.), neturėtų trukdyti juos apskaičiuoti kaip bendros laivuose sunaudojamos energijos dalį, aproksimuojant jų indėlį į laivo atitikties balansą;
- (36) uostuose laivų keliama oro tarša (sieros oksidai, azoto oksidai ir kietosios dalelės) kelia didelę problemą pakrančių vietovėms ir uostamiesčiams. Todėl turėtų būti nustatytos konkrečios ir griežtos pareigos mažinti pritvirtintų prieplaukoje laivų išmetamų teršalų kiekį;
- (37) Reglamente (ES) 2023/1804 uostams nustatyta pareiga nuo kranto tiekti elektrą turėtų būti suderinta su atitinkama šiame reglamente nustatyta pareiga pritvirtintus prieplaukoje laivus prijungti prie elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūros, kad būtų užtikrintas tos infrastruktūros veiksmingumas ir išvengta rizikos, kad turtas bus nenaudojamas;
- (38) naudojantis nuo kranto tiekama elektra sumažinama laivų keliama oro tarša ir jūrų transporto išmetamas ŠESD kiekis. Nuo kranto tiekama elektra yra vis švaresnė energija, kuria gali naudotis laivai, nes atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir be iškastinio kuro pagamintos energijos dalis Sąjungos elektros energijos rūšių derinyje didėja. Nors į Direktyvą 2014/94/ES įtraukta tik nuostata dėl elektros tiekimo nuo kranto taškų, šios technologijos paklausa ir atitinkamai jos diegimas tebėra riboti. Todėl turėtų būti nustatytos konkrečios taisyklės, kuriomis konteinervežiai ir keleiviniai laivai – t. y. tų kategorijų laivai, kurių išmetamas teršalų kiekis, tenkantis vienam pritvirtintam prieplaukoje laivui, remiantis 2018 m. pagal Reglamentą (ES) 2015/757 surinktais duomenimis, yra didžiausias – būtų įpareigoti naudotis nuo kranto tiekama elektra;

- (39) suteikti lygiavertę naudą uostų aplinkai galbūt būtų galima naudojantis ne tik nuo kranto tiekiamą elektra, bet ir kitomis technologijomis. Kai įrodoma, kad naudojimasis alternatyvia technologija yra lygiavertis naudojimuisi nuo kranto tiekiamą elektra, laivas turėtų būti atleistas nuo pareigos naudotis nuo kranto tiekiamą elektra;
- (40) buvo išbandyti įvairūs elektros tiekimo nuo kranto projektai ir sprendimai, skirti laivams inkaravimo vietoje, tačiau šiuo metu neturima brandaus ir kintamo masto techninio sprendimo. Dėl tos priežasties pareiga naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą iš esmės turėtų būti taikoma tik pritvirtintų prieplaukoje laivų atveju. Nepaisant to, Komisija turėtų reguliariai iš naujo įvertinti padėtį, siekiant tą pareigą išplėsti ir ją taikyti laivams inkaravimo vietoje, kai reikiamos technologijos bus pakankamai brandžios. Tuo tarpu valstybėms narėms turėtų būti leidžiama tam tikrais atvejais nustatyti pareigą laivuose inkaravimo vietoje naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą, pavyzdžiui, tuose uostuose, kuriuose tokia technologija jau įdiegta arba kurie yra tokiose vietose, kuriose turėtų būti vengiama bet kokios taršos;
- (41) pareigos naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą išimties taip pat turėtų būti numatytos dėl tam tikrų objektyvių priežasčių, kurias turi patikrinti įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija arba tinkamai įgaliojatus subjektas, kai tinkama, pasikonsultavę su atitinkamais subjektais. Tokios išimties turėtų būti taikomos tik ne pagal tvarkaraštį vykdomam ir nesistemingam įplaukimui į uostą dėl saugos ar gyvybės gelbėjimo jūroje priežasčių, trumpam pritvirtinto prieplaukoje laivo buvimui, kurio trukmė nesiekia dviejų valandų, nes tai yra minimalus prisijungimui būtinas laikas, elektros tiekimo nuo kranto įrangos nebuvimo arba nesuderinamumo atvejais, energijos gamybai laive avariniais atvejais ir eksploataciniams bei funkciniais bandymams;
- (42) uostuose, kuriems taikomi Reglamento (ES) 2023/1804 9 straipsnio reikalavimai, elektros tiekimo nuo kranto nebuvimo ar nesuderinamumo atveju išimties turėtų būti taikomos tik tuo atveju, jei laivų savininkams ir uostų valdytojams buvo skirta pakankamai laiko reikiamoms investicijoms atlikti, kad toms investicijoms būtų suteiktos reikiamos paskatos ir būtų išvengta nesąžiningos konkurencijos. Laivų valdytojai turėtų atidžiai planuoti savo įplaukimus į uostą siekdami užtikrinti, kad pritvirtinti prieplaukoje laivai savo veiklą galėtų vykdyti neišmesdami oro teršalų ir ŠESD, siekiant apsaugoti pakrančių vietovių ir uostamiesčių aplinką. Turėtų būti numatytos tik tam tikros išimties, taikomos elektros tiekimo nuo kranto nebuvimo ar nesuderinamumo atveju, kad būtų rastas sprendimas tais atvejais, kai dėl nuo laivo valdytojo nepriklausančių priežasčių nuo kranto elektra nebuvo tiekiamą. Siekiant sušvelninti riziką, kad turtas nebus panaudotas, kad elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūra laive ir infrastruktūra prieplaukoje bus nesuderinama, taip pat sumažinti alternatyviojo kuro paklausos ir pasiūlos disbalansą, turėtų būti rengiami reguliaris atitinkamų suinteresuotųjų subjektų konsultaciniai susitikimai, kuriuose būtų aptariami ir priimami sprendimai dėl reikalavimų ir ateities planų;
- (43) Reglamente (ES) 2023/1804 nustatytame reikalavime uostuose įrengti elektros tiekimo nuo kranto įrangą atsižvelgiama į aptarnaujamų laivų tipus ir atitinkamą eismo jūrų uostuose apimtį. Reikalavimas laivus prijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos neturėtų būti taikomas laivams, įplaukiantiems į uostus, kuriems netaikomas tame reglamente nustatytas reikalavimas dėl elektros tiekimo nuo kranto, nebent uosto lankomoje prieplaukoje būtų įrengta ir prieinama elektros tiekimo nuo kranto įranga; tokiu atveju turėtų būti reikalaujama, kad nuo 2035 sausio 1 d. laivas būtų prijungtas prie elektros tiekimo nuo kranto tinklo;
- (44) atsižvelgiant į teigiamą nuo kranto tiekiamos elektros naudojimo poveikį vietos oro taršai ir poreikį skatinti šios technologijos diegimą trumpuoju laikotarpiu, prisišvartavimo vietoje tiekiamos elektros energijos gamybos anglies dioksido intensyvumas turėtų būti prilygintas nuliui. Komisija turėtų numatyti galimybę vėlesniame etape atsižvelgti į faktinį išmetamą ŠESD kiekį, susijusį su elektros tiekimu nuo kranto;
- (45) įgyvendinant šį reglamentą turėtų būti tinkamai atsižvelgiama į įvairius uostų valdymo modelius visoje Sąjungoje, visų pirma kiek tai susiję su atsakomybe už sertifikato, pagal kurį laivas atleidžiamas nuo pareigos prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos, išdavimą;
- (46) uostų ir laivų valdytojų veiklos koordinavimas yra labai svarbus siekiant užtikrinti sklandžias prijungimo prie uostų elektros tiekimo nuo kranto įrangos procedūras. Laivų valdytojai turėtų informuoti uostus, į kuriuos jie įplaukia, apie savo ketinimą prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos ir apie savo elektros energijos poreikius konkrečiam įplaukimo metu, ypač kai tie poreikiai viršija numatytus tos kategorijos laivų poreikius;

- (47) nuo 2035 m. pareigos prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos išimčių, taikomų tam tikrais atvejais, kai laivas negali prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos, skaičius pagal šį reglamentą turėtų būti ribojamas kiekvienam laivui atskaitiniu laikotarpiu. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas laivams ir atspindėti jų eksploatacinių charakteristikų skirtumus, išimčių skaičius turėtų atspindėti jų įplaukimo į uostą dažnumą, kuris per atskaitinį laikotarpį niekada neturėtų būti didesnis kaip dešimt įplaukimų į uostus. Tačiau laivas neturėtų būti baudžiamas, o įplaukimas į uostą neturėtų būti įskačiuojamas į didžiausią išimčių skaičių, jei laivas prieš įplaukdamas į uostą paprašė prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos ir uostas arba tinkamai įgaliotas subjektas tą prašymą priėmė, tačiau laivas negalėjo prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos ir galėjo įrodyti, kad negalėjo pagrįstai žinoti, jog negalės prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos;
- (48) siekiant išsiaiškinti, ar laikomasi šio reglamento nuostatų, juo turėtų būti numatyta patikima ir skaidri stebėsenos, ataskaitų teikimo ir patikros sistema. Tokia sistema turėtų būti nediskriminuojant taikoma visiems laivams ir joje turėtų būti reikalaujama, kad patikrą atliktų trečioji šalis ir taip būtų užtikrintas toje sistemoje pateiktų duomenų tikslumas. Kad būtų lengviau pasiekti šio reglamento tikslą, tikrinant, ar šio reglamento laikomasi, prireikus turėtų būti naudojamos visais duomenimis, kurie jau yra pateikti Reglamento (ES) 2015/757 tikslais, kad būtų sumažinta bendrovėms, tikrintojams ir kompetentingoms institucijoms tenkanti administracinė našta;
- (49) bendrovės turėtų būti atsakingos už plaukiojimo ir prisišvartavimo metu laive sunaudojamos energijos kiekio ir rūšies, taip pat kitos aktualios informacijos, pvz., informacijos apie laivo variklio tipą ar varymo vėjo pagalba technologijų buvimą, stebėseną ir nurodymą ataskaitose, siekiant įrodyti, kad laikomasi šiame reglamente nustatytos laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos. Siekiant palengvinti tų stebėsenos ir ataskaitų teikimo pareigų vykdymą ir tikrintojų atliekamos patikros veiklos vykdymą, panašiai kaip pagal Reglamentą (ES) 2015/757, bendrovės turėtų stebėsenos plane įforminti numatytą stebėsenos metodą ir pateikti daugiau duomenų apie šio reglamento taikymą. Stebėsenos planas ir, jei taikytina, vėlesni jo pakeitimai turėtų būti pateikiami tikrintojui, kuris juos įvertintų;
- (50) siekiant sumažinti administracinę našta, Sąjungos teisės aktų dėl jūrų transporto išmetamo ŠESD kiekio mažinimo įgyvendinimo tikslais reikėtų sukurti atskirą bendrovėms skirtą stebėsenos, ataskaitų teikimo ir patikros sistemą. Tuo tikslu netrukus po šio reglamento paskelbimo Komisija turėtų išnagrinėti šio reglamento ir Reglamento (ES) 2015/757 suderinamumą ir galimą šių dviejų reglamentų dubliavimąsi ir, kai tinkama, parengti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo šis reglamentas arba Reglamentas (ES) 2015/757 būtų iš dalies pakeisti;
- (51) norint pasiekti šio reglamento tikslus ir garantuoti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro, kurį tikimasi diegti laivybos sektoriuje, aplinkosauginį naudingumą, kurą būtina patikimai sertifikuoti ir stebėti. Toks sertifikavimas turėtų būti atliekamas vadovaujantis skaidria, nediskriminacine procedūra. Siekiant palengvinti sertifikavimą ir sumažinti administracinę našta, kuro, apibrėžto pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 arba, kai taikytina, atitinkamas Sąjungos teisės akto dėl dujų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkų nuostatas, sertifikavimas turėtų būti grindžiamas tuose Sąjungos teisės aktuose nustatytais sertifikavimo taisyklėmis. Tas sertifikavimo metodas taip pat turėtų būti taikomas už Sąjungos ribų bunkeriuojamam kurui, kuris turėtų būti laikomas importuotu kuru, panašiai kaip Direktyvoje (ES) 2018/2001. Jei bendrovės ketina nukrypti nuo tuose Sąjungos teisės aktuose arba šioje naujoje sistemoje numatytų standartinių verčių, tai turėtų būti daroma tik tuo atveju, kai vertės galima sertifikuoti pagal vieną iš savanoriškų schemų, pripažįstamų pagal Direktyvą (ES) 2018/2001, arba, kai taikytina, pagal Sąjungos teisės aktą dėl dujų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkų, kuriuo nustatomos tam tikros išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimo ribos, taip pat jų apskaičiavimo metodika (nuo žaliavos iki kilvaterio verčių atveju);
- (52) bendrovėms turėtų būti suteikta galimybė apskaičiuoti nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų faktorius, nukrypstant nuo apibrėžtųjų II priede, su sąlyga, kad toks apskaičiavimas nustatomas pagal pripažintus tarptautinius standartus, taikomus šioje srityje, ir yra jais grindžiamas. Toks nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų faktorių apskaičiavimas turėtų pirmiausia apimti iš energijos keitiklių, įskaitant vidaus degimo variklius, kuro elementus ir susijusius perdirbimo įrenginius, dujų turbinas ir katilus, nutekėjusių išmetamųjų teršalų laboratorinius bandymus arba tiesioginius išmetamųjų teršalų kiekio matavimus. Kadangi faktiniai nuo bako iki kilvaterio

išmetamo CO₂ kiekio faktoriai yra labiau susiję su kuro sudėtimi, o ne su energijos keitikliais, jie neturėtų skirtis nuo II priede nurodytų standartinių verčių. Tie nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų faktoriai turėtų būti perskaičiuoti, visų pirma sintetinio kuro ar biodegalų atžvilgiu, tik tuo atveju, jeigu tuo tikslu parengiamas atitinkamas tarptautinis standartas. Turėtų būti neįmanoma nukrypti nuo iškastinio kuro degimo metu išsiskiriančio CO₂ kiekio faktoriaus standartinių verčių;

- (53) patikrų veiklą vykdo tikrintojai. Siekiant užtikrinti nešališkumą ir veiksmingumą, tikrintojai turėtų būti nepriklausomi ir kompetentingi juridiniai asmenys, akredituoti nacionalinių akreditavimo įstaigų, įsteigtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008⁽¹⁷⁾. Tikrintojai turėtų turėti išteklių ir darbuotojų, atitinkančių laivyno, kurio patikrų veiklą jie vykdo pagal šį reglamentą, dydį. Patikra turėtų būti užtikrinamas bendrovių vykdomos stebėsenos ir teikiamų ataskaitų tikslumas bei išsamumas ir atitiktis šiam reglamentui;
- (54) remdamiesi bendrovių stebimais ir ataskaitose nurodomais duomenimis ir informacija, tikrintojai turėtų apskaičiuoti ir nustatyti laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinį metinį intensyvumą ir laivo atitikties balansą nustatytos ribos atžvilgiu, įskaitant perviršinį atitikties balansą arba deficitinį atitikties balansą, taip pat nustatyti, ar laivas laikosi pareigos naudoti elektros tiekimą nuo kranto. Tikrintojas turėtų tą informaciją perduoti atitinkamai bendrovei. Kai tikrintojas yra tas pats subjektas kaip ir tikrintojas Reglamento (ES) 2015/757 tikslais, tokia informacija galėtų būti perduodama kartu su tame reglamente numatyta patikros ataskaita;
- (55) Komisija turėtų sukurti elektroninę duomenų bazę, kurioje būtų registruojamas kiekvieno laivo efektyvumas ir užtikrinama jo atitiktis šiam reglamentui (toliau - „FuelEU“ duomenų bazė), ir turėtų užtikrinti jos veikimą. „FuelEU“ duomenų bazė turėtų būti naudojama visiems svarbiausiems veiksams, kurių reikia šiame reglamente nustatytoms pareigoms įvykdyti. Siekiant palengvinti ataskaitų teikimą ir sumažinti administracinę naštą bendrovėms, tikrintojams ir kitiems naudotojams, „FuelEU“ duomenų bazė turėtų būti kuriama remiantis esamu THETIS-MRV moduliu arba, kiek įmanoma, turėtų būti plėtojama kaip jo patobulinta versija. „FuelEU“ duomenų bazė taip pat turėtų suteikti galimybę naudoti informaciją ir duomenis, surinktus Reglamento (ES) 2015/757 tikslais;
- (56) atitiktis šiam reglamentui priklausys nuo elementų, kurių bendrovė gali nekontroliuoti, pvz., nuo aspektų, susijusių su kuro prieinamumu ar kuro kokybe. Todėl bendrovėms turėtų būti suteikta lankstumo iš vieno metų į kitus perkelti perviršinį atitikties balansą arba laikantis tam tikrų ribų avansu pasiskolinti perviršinį atitikties balansą iš kitų metų. Siekiant vietos oro kokybės uostamiesčiuose ir pakrančių vietovėse labai svarbu, kad prisišvartavę laivai naudotų elektros tiekimą nuo kranto, todėl tokiam naudojimui panašios lankstumo nuostatos neturėtų būti taikomos;
- (57) siekiant išvengti technologinio susaistymo ir toliau remti geriausių rezultatų teikiančių sprendinių diegimą, bendrovėms turėtų būti leidžiama sujungti skirtingų laivų efektyvumą. Tuo tikslu turėtų būti galima panaudoti vieno laivo perteklinį efektyvumą, kad būtų kompensuotas nepakankamas kitų laivų efektyvumas, su sąlyga, kad bendras sujungtas atitikties balansas yra teigiamas. Taip sukurama galimybė atlyginti už perteklinę atitiktį ir suteikiama paskatų investuoti į pažangesnes technologijas. Galimybė pasirinkti sujungtą atitikties balansą turėtų likti savanoriška ir turėtų priklausyti nuo atitinkamų bendrovių susitarimo;
- (58) vadovaujantis šiuo reglamentu nustatytais procedūromis tikrintojo arba, kai taikytina, administruojančiosios valstybės kompetentingos institucijos išduotas atitikties patvirtinimo dokumentas (toliau - „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas) turėtų būti laivuose laikomas kaip įrodymas, kad laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumas atitinka ribas ir laikomasi pareigos naudoti elektros tiekimą nuo kranto. Tikrintojas arba, kai taikytina, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija turėtų „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoti informaciją apie „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento išdavimą;

⁽¹⁷⁾ 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 339/93 (OL L 218, 2008 8 13, p. 30).

- (59) tikrintojai reikalavimų neatitinkančius lankymusis uoste turėtų nustatyti remdamiesi aiškiais ir objektyviais kriterijais, kuriais būtų atsižvelgiama į visą aktualią informaciją, įskaitant lankymosi uoste trukmę, sunaudotą energijos kiekį ir rūši ir galimų išimčių taikymą kiekvieno įplaukimo į uostą, kuriam taikomas šis reglamentas, atveju. Tą informaciją bendrovės turėtų pateikti tikrintojams atitikties nustatymo tikslu;
- (60) nedarant poveikio galimybei pasiekti atitiktį naudojantis lankstumo ir sujungimo nuostatomis, laivams, neatitinkantiems laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinio metinio intensyvumo ribų, turėtų būti skiriama atgrasanti bauda, proporcinga reikalavimų nesilaikymo mastui ir pašalinanti bet kokią ekonominę reikalavimų nesilaikymo pranašumą, taip išsaugant vienodas veiklos sąlygas šiame sektoriuje („FuelEU“ bauda). „FuelEU“ baudos dydis turėtų būti grindžiamas atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro, kurį laivai būtų turėję sunaudoti, kad atitiktų šio reglamento reikalavimus, kiekiu ir kaina;
- (61) „FuelEU“ bauda taip pat turėtų būti skiriama už kiekvieną reikalavimų neatitinkančių lankymąsi uoste. Ta „FuelEU“ bauda turėtų būti proporcinga elektros energijos naudojimo pakankama apimtimi sąnaudoms, turėtų atgrasyti nuo taršesnių energijos išteklių naudojimo ir turėtų būti išreikšta fiksuota suma eurais, padauginta iš nustatyto bendro prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio ir bendro valandų, praleistų prisišvartavusiam laivui nesilaikant reikalavimų dėl elektros tiekimo nuo kranto, skaičiaus, suapvalinto iki artimiausios visos valandos. Dėl tikslių duomenų apie elektros tiekimo nuo kranto sąnaudas trūkumo Sąjungoje, šis tarifas turėtų būti grindžiamas vidutine Sąjungoje ne namų ūkių vartotojams taikomos elektros energijos kaina, padauginta iš dviejų, siekiant atsižvelgti į kitas su šios paslaugos teikimu susijusias rinkliavas, įskaitant, *inter alia*, prisijungimo išlaidas ir investicijų susigrąžinimo elementus;
- (62) iš sumokamų „FuelEU“ baudų gaunamos ir administruojančiųjų valstybių surenkamos pajamos turėtų būti naudojamos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paskirstymui ir naudojimui jūrų transporto sektoriuje skatinti ir siekiant padėti jūrų transporto operatoriams pasiekti klimato ir aplinkos srities tikslus;
- (63) nors bendrovė turėtų išlikti atsakinga už stebėsenos ir ataskaitų teikimo pareigų pagal šį reglamentą vykdymą, taip pat už „FuelEU“ baudų mokėjimą pagal principą „teršėjas moka“ ir siekiant skatinti švaresnio kuro įsisavinimą, subjektas, atsakingas už kuro pirkimą arba veiklos sprendimų, turinčių įtakos laivo naudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumui, priėmimą, deficitinio atitikties balanso atveju pagal sutartis įformintus susitarimus su ta bendrove galėtų būti įpareigotas bendrovei atlyginti ar kitaip kompensuoti dėl laivo eksploatavimo susidariusias „FuelEU“ baudų išlaidas. Ta bendrovė turėtų galėti remdamasi sutartimi reikalauti, kad tikrintojas apskaičiuotų „FuelEU“ baudų, susijusių su kito subjekto vykdytu laivo eksploatavimu ataskaitinio laikotarpio metu, sumą. Atsižvelgiant į tai, laivo eksploatavimas turėtų būti suprantamas kaip laivo pervežto krovinio, maršruto ir greičio nustatymas. Panašiai nors bendrovė turėtų išlikti atsakinga už stebėsenos ir ataskaitų teikimo pareigų pagal šį reglamentą vykdymą, taip pat už „FuelEU“ baudų mokėjimą, bendrovės ir kuro tiekėjai pagal sutartis įformintus susitarimus turėtų galėti susitarti dėl bendrų įsipareigojimų pagaminti, patiekti ir nupirkti iš anksto nustatytą tam tikro kuro kiekį. Tokiuose sutartimis įformintuose susitarimuose galėtų būti numatyta kuro tiekėjų atsakomybė kompensuoti bendrovei už sumokėtas baudas tuo atveju, kai bendrovei nebuvo tiekiamas kuras, kaip buvo sutarta;
- (64) su šiuo reglamentu susijusių pareigų vykdymas turėtų būti grindžiamas esamomis priemonėmis, įskaitant priemones, nustatytas pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 2009/16/EB ⁽¹⁸⁾ ir 2009/21/EB ⁽¹⁹⁾. Be to, valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl sankcijų, taikomų už šio reglamento pažeidimus. Numatytos sankcijos turėtų būti veiksmingos ir atgrasomos. Siekiant išvengti netinkamos ar dvigubos bausmės už tuos pačius pažeidimus, tokios sankcijos neturėtų dubliuoti „FuelEU“ baudų, taikomų tais atvejais, kai laivo atitikties balansas yra deficitinis arba laivas apsilankė uoste nesilaikydamas reikalavimų. Dokumentas, kuriuo patvirtinama laivo atitiktis šio reglamento reikalavimams, turėtų būti įtrauktas į Direktyvos 2009/16/EB IV priede nurodytą liudijimų ir dokumentų sąrašą;

⁽¹⁸⁾ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

⁽¹⁹⁾ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi (OL L 131, 2009 5 28, p. 132).

- (65) siekiant sumažinti bendrovėms tenkančią administracinę naštą, už šio reglamento vykdymo užtikrinimo priežiūrą kiekvienos bendrovės atžvilgiu turėtų būti atsakinga tik viena valstybė narė. Siekiant nustatyti administruojančiąją valstybę kiekvienos bendrovės atžvilgiu, turėtų būti taikomos atitinkamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB ⁽²⁰⁾ nuostatos. Administruojančiajai valstybei turėtų būti leidžiama atlikti papildomus konkretaus laivo atitikties šiam reglamentui patikrinimus už du ankstesnius ataskaitinius laikotarpius ir ji taip pat turėtų užtikrinti, kad „FuelEU“ baudos būtų sumokamos laiku;
- (66) dėl padarinių, kuriuos pagal šį reglamentą tikrintojų vykdomos priemonės gali turėti atitinkamoms bendrovėms, svarbos, ypač kai jie susiję su reikalavimų neatitinkančiais lankymais uoste, „FuelEU“ baudų sumų apskaičiavimu ir atsisakymu išduoti „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą, tos bendrovės turėtų turėti teisę kreiptis į valstybės narės, kurioje tikrintojas buvo akredituotas, kompetentingą instituciją su prašymu peržiūrėti tokias priemones. Atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje įtvirtintą teisę į veiksmingą teisinę gynybą, kompetentingų institucijų pagal šį reglamentą priimamus sprendimus turėtų galėti peržiūrėti tos kompetentingos institucijos valstybės narės teismas pagal jos nacionalinę teisę;
- (67) siekiant, kad efektyviai veikiant šiam reglamentui būtų išlaikytos vienodos sąlygos, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais būtų iš dalies pakeistas nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamų teršalų faktorių sąrašas; informacija apie tarpinį RFNBO tikslą; iš dalies pakeista III priede išdėstyta esama lentelė papildant ją kitomis visai netaršiomis technologijomis; nustatyti papildomi tikrintojų akreditavimo metodai ir kriterijai; pritaikytas „FuelEU“ baudų koeficientas, grindžiamas energijos kainų pokyčiais, ir iš dalies pakeista skaitinė „FuelEU“ baudos faktoriaus suma, grindžiama vidutinių elektros energijos kainų indeksavimu Sąjungoje. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ⁽²¹⁾ nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (68) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽²²⁾. Įgyvendinimo aktais nustatydama kaimyninių konteinerių perkrovimo uostų, kuriems netaikoma įplaukimo uostų apibrėžtis, sąrašą; RFNBO gamybos pajėgumų ir prieinamumo jūrų transporto sektoriuje vertinimo kriterijus ir RFNBO bei iškastinio kuro kainų skirtumo koeficientą; jei taikoma, tarpinio RFNBO tikslo taikymo taisyklių specifikacijas; išsamius technologijų priimtumo ir jų veikimo, kad jos būtų laikomos visai netaršiomis technologijomis, kriterijus; informaciją apie laivus, ketinančius prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos arba naudoti visai netaršią technologiją uostuose, ir tokios informacijos teikimo procedūrą; standartizuotų stebėsenos planų šablonus, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles; tarptautinių standartų ir sertifikavimo nuorodų, kurie įrodo faktinį nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų faktorių, sąrašą; papildomas šiame reglamente nurodytos patikrų veiklos taisyklių specifikacijas; prieigos prie „FuelEU“ duomenų bazės taisykles ir funkcines bei technines jos specifikacijas ir „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento pavyzdžius, Komisija turėtų atsižvelgti į galimybę pakartotinai panaudoti Reglamento (ES) 2015/757 tikslais surinktą informaciją ir duomenis;

⁽²⁰⁾ 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

⁽²¹⁾ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

⁽²²⁾ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

- (69) dėl tarptautinių jūrų transporto sektoriaus aspektų pageidautina taikyti visuotinį požiūrį į laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribojimą, nes toks požiūris dėl platesnės taikymo srities būtų gerokai efektyvesnis. Tomis aplinkybėmis, siekdama padėti IMO parengti tarptautines taisykles, Komisija turėtų dalytis aktualia informacija apie šio reglamento įgyvendinimą su IMO ir kitomis atitinkamomis tarptautinėmis įstaigomis ir teikti IMO atitinkamus duomenis, siekdama tarptautiniu lygiu tęsti Sąjungos pastangas propaguoti jūrų priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo plataus užmojo tikslus. Kai šio reglamento atžvilgiu svarbiais klausimais pasiekiamas susitarimas dėl visuotinio požiūrio, Komisija turėtų peržiūrėti šį reglamentą siekdama, kai tikslinga, jį suderinti su tarptautinėmis taisyklėmis;
- (70) Komisija turėtų užtikrinti bendradarbiavimo ir keitimosi geriausios praktikos pavyzdžiais jūrų transporto sektoriuje priemonių įgyvendinimą ir prieinamumą, kaip apibrėžta Komisijos tarnybų darbiname dokumente „Geresnio reglamentavimo gairės“;
- (71) kadangi dėl šio reglamento atsiras papildomų prisitaikymo ir administracinių išlaidų, bendra jūrų transporto sektoriui tenkanti reglamentavimo našta turėtų būti atidžiai peržiūrima. Tuo tikslu Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai turėtų pateikti šio reglamento veikimo vertinimo ataskaitą. Toje ataskaitoje Komisija turėtų įvertinti, koku mastu buvo pasiekti šio reglamento tikslai ir koks buvo jo poveikis sektoriaus konkurencingumui. Ta ataskaita taip pat turėtų apimti šio reglamento sąveiką su kitais atitinkamais Sąjungos teisės aktais, įskaitant galimus veiksmus ir priemones, kurių buvo arba galėtų būti imtasi siekiant sumažinti bendrą jūrų transporto sektoriaus patiriamą su sąnaudomis susijusį spaudimą;
- (72) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. visoje Sąjungoje diegti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro ir pakaitinių energijos šaltinių naudojimą į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiuose, juose esančiuose ar iš jų išvykstančiuose laivuose, valstybės narės negali deramai pasiekti nerizikuodamos sukelti kliūčių vidaus rinkai ir iškraipyti konkurenciją tarp uostų ir jūrų transporto operatorių, o dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu nustatant vienodas taisykles, kuriomis būtų sukurtos ekonominės paskatos jūrų operatoriams toliau veikti be kliūčių, kartu įvykdant pareigas naudoti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I skyrius

Bendrosios nuostatos

1 straipsnis

Dalykas ir tikslas

Šiuo reglamentu nustatomos vienodos taisyklės, kuriomis nustatoma:

- į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiame, juose esančiame ar iš jų išplaukiančiame laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis (ŠESD) intensyvumo riba ir
- pareiga valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą arba visai netaršią technologiją.

Reglamentu taip siekiama didinti nuoseklų atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro ir pakaitinių energijos išteklių naudojimą jūrų transporto sektoriuje visoje Sąjungoje, laikantis tikslo ne vėliau kaip 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą visoje Sąjungoje, kartu užtikrinant sklandų jūrų transporto veikimą, užtikrinant atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro ir tvarių technologijų naudojimo diegimo reguliavimo tikrumą ir vengiant vidaus rinkos iškreipymų.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas visiems laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, skirtiems komerciniais tikslais vežti keleivius arba krovinius, neatsižvelgiant į jų vėliavą, kiek tai susiję su:

- a) jiems esant valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame įplaukimo uoste sunaudojama energija;
- b) visa energija, sunaudojama per reisus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią įplaukimo uostą;
- c) nepaisant b punkto, puse energijos, sunaudojamos per reisus į viename iš atokiausių valstybės narės jurisdikcijai priklausančių regionų esantį įplaukimo uostą arba iš jo, ir
- d) puse energijos, sunaudojamos per reisus į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią įplaukimo uostą arba iš jo, kai ankstesnis arba paskesnis įplaukimo uostas priklauso trečiosios valstybės jurisdikcijai.

2. Ne vėliau kaip 2025 m. gruodžio 31 d. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomas kaimyninių konteinerių perkrovimo uostų sąrašas. Vėliau Komisija tą sąrašą atnaujina kas dvejus metus ne vėliau kaip gruodžio 31 d.

Pirmoje pastraipoje nurodytais įgyvendinimo aktais uostas įtraukiamas į kaimyninių konteinerių perkrovimo uostų sąrašą, kai konteinerių perkrovimo dalis, matuojama ekvivalentiniais 20 pėdų konteineriais, viršija 65 % viso to uosto konteinerių srauto per paskiausius 12 mėnesių, apie kuriuos turima atitinkamų duomenų, ir kai tas uostas yra už Sąjungos ribų, tačiau nėra nutolęs nuo valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto daugiau kaip 300 jūrmylių.

Tų įgyvendinimo aktų tikslais konteineriai laikomi perkrautais, kai jie iškraunami iš laivo į uostą tik tam, kad būtų pakrauti į kitą laivą.

Į Komisijos sudarytą kaimyninių konteinerių perkrovimo uostų sąrašą neįtraukiami trečiojoje valstybėje esantys uostai, kuriems ta trečioji valstybė veiksmingai taiko šiam reglamentui lygiavertės priemonės.

Pirmoje pastraipoje nurodyti įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Valstybės narės gali konkretiems maršrutams ir uostams netaikyti 1 dalies a ir b punktų, kiek tai susiję su energija, sunaudojama per keleivinių laivų, išskyrus kruizinius keleivinius laivus, reisus tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto ir tos pačios valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto, esančio saloje, kurioje yra mažiau kaip 200 000 nuolatinių gyventojų, ir su energija, sunaudojama jiems esant tos salos įplaukimo uoste. Tokios išimtys neb gali būti taikomos po 2029 m. gruodžio 31 d. Prieš toms išimtims įsigaliojant, valstybės narės apie jas praneša Komisijai. Komisija tas išimtis paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4. Valstybės narės gali konkretiems maršrutams ir uostams netaikyti 1 dalies a ir c punktų, kiek tai susiję su energija, laivų sunaudojama per reisus tarp viename iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto ir kito viename iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto, ir su energija, sunaudojama jiems esant tų atokiausių regionų įplaukimo uostuose. Tokios išimtys neb gali būti taikomos po 2029 m. gruodžio 31 d. Prieš toms išimtims įsigaliojant, valstybės narės apie jas praneša Komisijai. Komisija tas išimtis paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5. Valstybės narės, kurios neturi sausumos sienos su jokia kita valstybe nare, gali netaikyti 1 dalies keleiviniams laivams, vykdančioms tarptautinius reisus pagal viešųjų paslaugų išpareigojimus arba viešųjų paslaugų sutartis į kitų valstybių narių įplaukimo uostus. Tokios išimtys nebegali būti taikomos po 2029 m. gruodžio 31 d. Prieš toms išimtims įsigaliojant, valstybės narės apie jas praneša Komisijai. Komisija tas išimtis paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

6. Valstybės narės gali netaikyti 1 dalies keleivinių laivų, teikiančių jūrų transporto paslaugas, kaip tai suprantama Reglamente (EEB) Nr. 3577/92, pagal viešųjų paslaugų išpareigojimus arba viešųjų paslaugų sutartis, eksploatuojamų prieš 2023 m. spalio 12 d., konkrečioms maršrutams tarp savo žemyninės dalies įplaukimo uostų ir savo jurisdikcijai priklausančių įplaukimo uostų, esančių saloje arba Seutos ir Meliljos miestuose. Tokios išimtys nebegali būti taikomos po 2029 m. gruodžio 31 d. Prieš toms išimtims įsigaliojant, valstybės narės apie jas praneša Komisijai. Komisija tas išimtis paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Šios dalies taikymo tikslais Seutos ir Meliljos miestai laikomi įplaukimo uostais, esančiais saloje.

7. Šis reglamentas netaikomas karo laivams, karinio laivyno pagalbiniais laivams, žvejybos arba žuvų perdirbimo laivams, mediniams primitivios konstrukcijos laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams arba valstybei priklausantiems ar jos eksploatuojamiems laivams, naudojamiems tik nekomerciniais tikslais.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis arba išmetamas ŠESD kiekis – anglies dioksido (CO₂), metano (CH₄) ir azoto suboksido (N₂O) išmetimas į atmosferą;
- 2) biodegalai – biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 33 punkte;
- 3) biodujos – biodujos, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 28 punkte;
- 4) perdirbtos anglies kuras – perdirbtos anglies kuras, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 35 punkte;
- 5) nebiologinės kilmės kuras iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių (RFNBO) – iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 36 punkte;
- 6) maistiniai ir pašariniai augalai – maistiniai ir pašariniai augalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio antros pastraipos 40 punkte;
- 7) visai netarši technologija – technologija, kurią naudojant energijai tiekti laivai į atmosferą neišmeta toliau nurodytų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų: anglies dioksido (CO₂), metano (CH₄), azoto suboksido (N₂O), sieros oksidų (SO_x), azoto oksidų (NO_x) ir kietųjų dalelių (PM);
- 8) pakaitiniai energijos šaltiniai – laive pagaminta atsinaujinančiųjų išteklių energija arba nuo kranto tiekiamas elektra;
- 9) vėjinis varymas – dalinis arba visiškas laivo varymas naudojant vėjo energiją, pajungtą vėjinio varymo sistemomis, tokiomis kaip *inter alia*, rotorinės burės, aitvarai, kietosios arba standžiosios burės, minkštosios burės, siurbimo sparnai ar turbinos;

- 10) įplaukimo uostas – uostas, kuriame laivai sustoja pakrauti ar iškrauti krovinio arba įlaipinti ar išlaipinti keleivių, išskyrus sustojimus tik degalų pildymo, atsargų įsigijimo, įgulos pakeitimo, laivo statymo į sausąjį doką arba laivo, jo įrangos arba jų abiejų remonto tikslais; sustojimus uoste dėl to, kad laivui reikia pagalbos arba jis pateko į nelaimę; už uostų ribų vykdomus perdavimus iš vieno laivo į kitą; sustojimus, kuriais siekiama tik apsaugoti nuo nepalankių oro sąlygų arba kurie yra būtini dėl paieškos ir gelbėjimo veiklos, ir konteinervežių sustojimus kaimyniniame konteinerių perkrovimo uoste, nurodytame pagal 2 straipsnio 2 dalį priimtame įgyvendinimo akte;
- 11) reisas – reisas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio c punkte;
- 12) atokiausias regionas – SESV 349 straipsnyje nurodyta teritorija;
- 13) bendrovė – laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas arba laivo be įgulos frachuotojas, iš laivo savininko perėmęs atsakomybę už laivo veiklą ir sutikę perimti visas pareigas ir atsakomybę, nustatytą Tarptautiniu saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksu;
- 14) bendroji talpa (BT) – bendroji talpa, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio e punkte;
- 15) prisišvartavęs laivas – prisišvartavęs laivas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio n punkte;
- 16) laivas inkaravimo vietoje – prisišvartavęs laivas, kuris nėra pritvirtintas prieplaukoje;
- 17) energijos sunaudojimas laive – energijos kiekis megadžauliais (MJ), kurį laivas sunaudoja varymui ir eksploatuojant laive esančią įrangą tiek jūroje, tiek prisišvartavus;
- 18) nuo žaliavos iki kilvaterio – išmetamo teršalų kiekio apskaičiavimo metodas, kuriuo atsižvelgiama į energijos gamybos, transporto, paskirstymo ir naudojimo laive, be kita ko, degimo metu, poveikį ŠESD atžvilgiu;
- 19) laive sunaudojamos energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumas – išmetamas ŠESD kiekis, išreikštas gramais nuo žaliavos iki kilvaterio pagrindu nustatyto CO₂ ekvivalento, tenkančio viename laive sunaudojamos energijos MJ;
- 20) išmetamųjų teršalų faktorius – vidutinė su sukėlėjo veiklos duomenimis susijusių ŠESD išmetimo sparta darant visišką oksidaciją vykstant degimui ir visišką visų kitų cheminių reakcijų konversijos prielaidą;
- 21) ledo klasė – žymuo, kurį laivui suteikia vėliavos valstybės nacionalinės kompetentingos institucijos arba tos valstybės pripažinta organizacija ir kuris rodo, kad laivas skirtas plaukioti jūros ledo sąlygomis;
- 22) ledo kraštas – bet kuriuo metu esanti riba tarp atviros jūros ir bet kokios rūšies jūros ledo, tiek stacionaraus, tiek dreifuojančio, kaip nurodyta 2014 m. kovo mėn. Pasaulinės meteorologijos organizacijos jūros ledo nomenklatūros 4.4.8 punkte;
- 23) plaukimas ledo sąlygomis – ledo klasės laivo plaukimas ledo krašte esančiame jūros rajone;
- 24) elektros tiekimas nuo kranto – žemosios arba aukštosios įtampos, kintamosios arba nuolatinės srovės elektros energijos tiekimo prisišvartavusiems laivams sistema, įskaitant laivo ir uosto įrenginius, per kurią energija tiesiogiai tiekama pagrindiniam laivo skirstomajam skydui ir naudojama viešbučiui, aptarnavimo darbams arba antriniam akumuliatoriams įkrauti;
- 25) elektros energijos poreikis prisišvartavus – prisišvartavusiam laivui reikalinga elektros energija, kad laive būtų patenkinti visi elektros energijos poreikiai;

- 26) nustatytas bendras prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikis – kilovatais išreikšta didžiausia bendra prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio vertė, įskaitant viešbučių aptarnavimo ir krovinių tvarkymo darbo krūvius;
- 27) tikrintojas – patikros veiklą vykdančio juridinio subjekto, nacionalinės akreditavimo įstaigos akredituotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ir šį reglamentą;
- 28) „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas – laivui skirtas dokumentas, kurį bendrovei išduoda tikrintojas ir kuriame patvirtinama, kad tas laivas tam tikru ataskaitiniu laikotarpiu atitinka šio reglamento reikalavimus;
- 29) keleivinis laivas – keleivinis laivas, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2016/802 2 straipsnio 1 punkte ⁽²³⁾;
- 30) kruizinis keleivinis laivas – krovinių denio neturintis keleivinis laivas, skirtas tik komerciniam keleivių vežimui su nakvyne jūrų reiso metu;
- 31) konteinervežis – laivas, skirtas tik konteineriams triumuose ir denyje vežti;
- 32) reikalavimų neatitinkantis lankymasis uoste – lankymasis uoste, kai laivas neatitinka 6 straipsnio 1 dalies reikalavimo ir netaikoma nė viena iš 6 straipsnio 5 dalyje numatytų išimčių;
- 33) nepalankiausias teršalų išmetimo scenarijus – bet kurio konkretaus kuro gamybos scenarijus, kurio anglies dioksido pėdsakas didžiausias;
- 34) CO₂ ekvivalentas – matavimo vienetas, naudojamas išmetamam CO₂, CH₄ ir N₂O kiekiui apskaičiuoti, remiantis jų visuotinio atšilimo potencialu, paverčiant CH₄ ir N₂O kiekį lygiaverčiu CO₂ kiekiu, turinčiu tokį patį visuotinio atšilimo potencialą;
- 35) atitikties balansas – pagal IV priedo A dalį apskaičiuojamas laivo perteklinės atitikties arba nepakankamos atitikties, palyginti su laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinio metinio intensyvumo ribomis arba su tarpiniu RFNBO tikslu, rodiklis;
- 36) paviršinis atitikties balansas – teigiamos vertės atitikties balansas;
- 37) deficitinis atitikties balansas – neigiamos vertės atitikties balansas;
- 38) bendras fondo atitikties balansas – visų į fondą įtrauktų laivų atitikties balansų suma;
- 39) uosto valdymo įstaiga – uosto valdymo įstaiga, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2017/352 2 straipsnio 5 punkte;
- 40) administruojančioji valstybė – valstybė narė, nustatyta taikant Direktyvos 2003/87/EB 3gf straipsnio 1 dalį bendrovei, kaip tai suprantama šiame reglamente, nedarant poveikio galimybei pasirinkti, kuri iš kompetentingų institucijų atitinkamoje valstybėje narėje yra atsakinga;
- 41) ataskaitinis laikotarpis – laikotarpis nuo metų, kuriais šiame reglamente nurodyta informacija yra stebima ir registruojama, sausio 1 d. iki gruodžio 31 d., reisų, kurie prasideda ir baigiasi dviem skirtingais kalendoriniais metais, duomenis įtraukiant į atitinkamų kalendorinių metų apskaitą;
- 42) patikros laikotarpis – kalendoriniai metai, einantys iškart po ataskaitinio laikotarpio.

⁽²³⁾ 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio sumažinimo tam tikrose skystojo kuro rūšyse (OL L 132, 2016 5 21, p. 58).

II skyrius

Reikalavimai dėl laivuose sunaudojamos energijos

4 straipsnis

Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo riba

1. Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinis metinis intensyvumas ataskaitiniu laikotarpiu negali viršyti 2 dalyje nustatytos ribos.
2. 1 dalyje nurodyta riba apskaičiuojama 91,16 gramų CO₂ ekvivalento, tenkančio vienam MJ, atskaitos vertę sumažinant toliau nurodyta procentine dalimi:
 - 2 % – nuo 2025 m. sausio 1 d.;
 - 6 % – nuo 2030 m. sausio 1 d.;
 - 14,5 % – nuo 2035 m. sausio 1 d.;
 - 31 % – nuo 2040 m. sausio 1 d.;
 - 62 % – nuo 2045 m. sausio 1 d.;
 - 80 % – nuo 2050 m. sausio 1 d.
3. Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumas apskaičiuojamas pagal I priede išdėstytą metodiką kaip išmetamas ŠESD kiekis, tenkantis vienam energijos vienetui.
4. Komisijai pagal 28 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais, remiantis geriausiomis turimomis mokslinėmis ir techninėmis žiniomis, iš dalies keičiamas II priedas įtraukiant nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorius, susijusius su bet kuriais naujais energijos ištekliais, arba pritaikant esamus išmetamųjų teršalų faktorius, kad būtų užtikrintas nuoseklumas su būsimais tarptautiniais standartais arba Sąjungos energetikos srities teisės aktais.

5 straipsnis

Nebiologinės kilmės kuro iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimas

1. Apskaičiuojant laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumą, nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2033 m. gruodžio 31 d. gali būti taikomas daugiklis „2“, kaip atpildas už tai, kad laive naudojamas RFNBO. Šio skaičiavimo metodika išdėstyta I priede.
2. Komisija, remdamasi 19 straipsnyje nurodytoje „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruotais duomenimis ir ne vėliau kaip per 18 mėnesių nuo kiekvieno ataskaitinio laikotarpio pabaigos, stebi, apskaičiuoja ir kasmet skelbia laivuose, kuriems taikomas šis reglamentas, per metus sunaudojamo energijos kiekio dalį, kurią sudaro RFNBO.
3. Jei 2 dalyje nurodyta RFNBO dalis 2031 m. ataskaitiniu laikotarpiu yra mažesnė nei 1 %, tokiam kurui, laikantis 5 dalies, nuo 2034 m. sausio 1 d. taikomas 2 % laive per metus sunaudojamo energijos kiekio tarpinis tikslas.
4. 3 dalis netaikoma, jei 2 dalyje numatyti stebėsenos rezultatai, prieinami anksčiau nei 2033 m. sausio 1 d., rodo, kad 2 dalyje nurodyta dalis yra didesnė nei 2 %.
5. Jei, remiantis 2 dalyje nurodyta stebėsenos veikla ir Komisijai atlikus vertinimą, iš faktinių duomenų matyti, kad RFNBO gamybos pajėgumai ir jo prieinamumas jūrų sektoriui yra nepakankami, geografinis pasiskirstymas yra netolygus arba to kuro kainos per didelės, 3 dalyje numatytas tarpinis tikslas netaikomas.

6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi 5 dalyje numatyto vertinimo kriterijai ir metodas, pagal kurį apskaičiuojamas IV priedo B dalyje pateiktos lentelės 14 langelyje nurodytas RFNBO ir iškastinio kuro kainų skirtumo koeficientas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7. Komisijai pagal 28 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais:

- a) šio straipsnio 5 dalis papildoma papildomais elementais;
- b) informuojama apie šio straipsnio 3 dalyje nurodyto tarpinio tikslo netaikymą dėl šio straipsnio 2 dalyje nurodytos stebėsenos arba šio straipsnio 5 dalyje nurodyto vertinimo.

8. Kai taikomas šio straipsnio 3 dalyje nurodytas tarpinis tikslas, Komisija ne vėliau kaip 2033 m. gruodžio 31 d. priima įgyvendinimo aktus, kuriais papildomai patikslinamos šio straipsnio 3 dalies taikymo taisyklės, kiek tai susiję su:

- a) 16 straipsnyje nurodytais patikra ir apskaičiavimu;
- b) 20 ir 21 straipsniuose nustatytais taikytiniais lankstumo mechanizmais;
- c) 23 straipsnyje ir IV priede nurodytomis taikytinomis „FuelEU“ baudomis.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

9. Šio straipsnio 3 dalyje nurodytas tarpinis tikslas, jei jis taikytinas, netaikomas laivui, kuris įrodo, kad ta pati laive per metus sunaudojamo energijos kiekio dalis tenka kitam kurui, kuriuo užtikrinamas lygiavertis išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas ir kuris yra sertifikuotas pagal šio reglamento 10 straipsnį, išskyrus Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje nurodytus biodegalus.

10. Šis straipsnis netaikomas laivuose per metus sunaudojamo energijos kiekio daliai, kurią sudaro nuo kranto tiekiamą elektra.

6 straipsnis

Papildomi prisišvartavus naudojamos energijos nulinės taršos reikalavimai

1. Nuo 2030 m. sausio 1 d. laivas, pritvirtintas įplaukimo uosto, kuriam taikomas Reglamento (ES) 2023/1804 9 straipsnis ir kuris priklauso valstybės narės jurisdikcijai, prieplaukoje, prisijungia prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos ir naudoja ją visiems savo elektros energijos poreikiams prisišvartavus tenkinti.

2. Nuo 2035 m. sausio 1 d. laivas, pritvirtintas įplaukimo uosto, kuriam netaikomas Reglamento (ES) 2023/1804 9 straipsnis ir kuris priklauso valstybės narės jurisdikcijai, prieplaukoje, jeigu toje prieplaukoje yra įrengta prieinama elektros tiekimo nuo kranto įranga, prisijungia prie to elektros tiekimo nuo kranto įrangos ir naudoja ją visiems savo elektros energijos poreikiams prisišvartavus tenkinti.

3. Nuo 2030 m. sausio 1 d. iki 2034 m. gruodžio 31 d., pasikonsultavusi su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant, kai tikslinga, uosto valdymo įstaigą, valstybė narė gali nuspręsti, kad laivas, pritvirtintas jos jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto, kuriam netaikomas Reglamento (ES) 2023/1804 9 straipsnis, prieplaukoje arba tam tikrose tokio uosto dalyse, turi prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos ir naudoja ją visiems savo elektros energijos poreikiams prisišvartavus tenkinti. Valstybė narė praneša Komisijai savo sprendimą dėl tokio reikalavimo nustatymo likus metams iki jo taikymo pradžios. Toks sprendimas turi būti taikomas nuo ataskaitinio laikotarpio pradžios. Komisija paskelbia tą informaciją *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir viešai paskelbia atnaujintą atitinkamų uostų sąrašą. Toks sąrašas turi būti lengvai prieinamas.

4. 1, 2 ir 3 dalys taikomos:

- a) konteinervežiams;
- b) keleiviniams laivams.

5. 1, 2 ir 3 dalys netaikomos laivams:

- a) kurie yra pritvirtinti prieplaukoje trumpiau nei dvi valandas, skaičiuojant pagal atvykimo ir išvykimo laiką, kuris stebimas ir registruojamas pagal 15 straipsnį;
- b) kurie, būdami pritvirtinti prieplaukoje, visiems savo elektros energijos poreikiams prisišvartavus tenkinti naudoja visai netaršias technologijas, kurios atitinka III priede nustatytus tokioms technologijoms taikomus bendruosius reikalavimus ir kurios yra išvardytos ir apibūdintos pagal šio straipsnio 6 ir 7 dalis priimtuose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose;
- c) kurie dėl nenumatytų aplinkybių, kurių laivas negali kontroliuoti, turi neplanuotai įplaukti į uostą, kai tai nėra daroma sistemingai, dėl saugumo ar žmonių gyvybės gelbėjimo jūroje priežasčių, išskyrus priežastis, kurioms jau taikoma išimtis pagal 3 straipsnio 10 punktą;
- d) kurie negali prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos dėl to, kad uoste nėra prieinamų prisijungimo prie elektros tiekimo nuo kranto jungčių;
- e) kurie negali prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos dėl to, kad išimtinėmis aplinkybėmis kyla pavojus elektros tinklo stabilumui, nes nuo kranto tiekiamos elektros energijos nepakanka, kad būtų galima patenkinti būtinus laivo elektros energijos poreikius prisišvartavus;
- f) kurie negali prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos, nes uoste esanti kranto įranga yra nesuderinama su laivo įranga, skirta elektros energijos tiekimui nuo kranto, su sąlyga, kad laivo prisijungimo prie kranto tinklo įrenginys yra sertifikuotas pagal Reglamento (ES) 2023/1804 II priede nustatytas technines specifikacijas, taikomas jūrų laivų prisijungimo prie kranto tinklo sistemoms;
- g) kuriems ribotą laiką reikia naudoti laive gaminamą energiją kilus avariniams atvejams, keliantiems tiesioginį pavojų gyvybei, laivui arba aplinkai, ar dėl kitų force majeure priežasčių;
- h) kuriems, nors jie ir lieka prijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos, tam tikrą laiką, kuris nėra ilgesnis nei griežtai būtina, būtina naudoti laive gaminamą energiją eksploataciniams bandymams arba funkciniais bandymams, atliekamiems kompetentingos institucijos pareigūno arba apžiūrą ar patikrinimą atliekančios pripažintos organizacijos atstovo prašymu.

6. Komisijai pagal 28 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti ir reguliariai atnaujinti deleguotuosius aktus, kuriais III priede išdėstyta nebaigtinė lentelė iš dalies pakeičiama papildant ją kitomis visai netaršiomis technologijomis, kaip tai suprantama 3 straipsnio 7 punkte.

7. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi išsamūs priimtinumų kriterijai, įskaitant sistemos ribų nustatymą ir sertifikavimo reikalavimus, kurie turi būti laikomi atitinkančiais III priede, įskaitant būsimus jo atnaujinimus, nustatytus bendruosius visai netaršių technologijų bendruosius reikalavimus.

III priede pateikto esamų technologijų sąrašo atveju tie įgyvendinimo aktai, kai taikytina, priimami ne vėliau kaip 2024 m. birželio 30 d. Naujų technologijų atveju tie įgyvendinimo aktai priimami nepagrįstai nedelsiant, kai atsiranda kitų III priede nurodytų technologijų.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8. Prieš įplaukdami į uostus laivai iš anksto informuoja įplaukimo uosto valstybės narės kompetentingą instituciją arba bet kurį tinkamai įgaliotą subjektą apie savo ketinimą prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos arba ketinimą naudoti visai netaršią technologiją taikant 5 dalies b punktą. Laivai, ketinantys prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos, taip pat nurodo, kokį elektros energijos kiekį jie numato sunaudoti būdami tame įplaukimo uoste.

Gavusi pirmoje pastraipoje nurodytą informaciją iš laivo apie prijungimą prie elektros tiekimo iš kranto įrangos, įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija arba bet kuris tinkamai įgaliotas subjektas patvirtina laivui, ar yra galimybė prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatoma, kokia informacija turi būti teikiama pagal pirmą ir antrą pastraipą, taip pat tos informacijos teikimo procedūrą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

9. Įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija arba bet kuris tinkamai įgaliotas subjektas, kai tinkama, pasikonsultavusi (-ęs) su uosto valdymo įstaiga, nedelsdama (-as) nustato ir „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja šią informaciją:

a) ar taikoma 5 dalyje nustatyta išimtis;

b) ar laivas neatitinka 1, 2 ir 3 dalyse nustatytų reikalavimų, kai netaikoma nė viena iš 5 dalyje nustatytų išimčių.

10. Nuo 2035 m. sausio 1 d. uostuose, kuriems taikomi Reglamento (ES) 2023/1804 9 straipsnyje nustatyti reikalavimai, galima prašyti taikyti tik išimtis, numatytas 5 dalies d, e ir f punktuose, neviršijant įplaukimų į uostą skaičiaus, atitinkančio 10 % visų laivo įplaukimų į uostą ataskaitiniu laikotarpiu, suapvalinus iki artimiausio sveiko skaičiaus, kai aktualu, arba neviršijant 10 įplaukimų į uostą atitinkamu ataskaitiniu laikotarpiu, priklausomai nuo to, kuris skaičius yra mažesnis.

Šios nuostatos laikymosi tikslais įplaukimas į uostą neskaiciuojamas, jeigu bendrovė 8 dalyje numatyto keitimosi informacija pagrindu įrodo pagrįstai negalėjusi žinoti, kad laivas dėl bet kurios iš 5 dalies d, e arba f punkte nurodytų priežasčių negalės prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos.

11. Valstybė narė gali nuspręsti, kad jos jurisdikcijai priklausančiame uoste arba tam tikrose jo dalyse konteinervežiams arba keleiviniams laivams inkaravimo vietoje būtų taikomos tos pačios šiame reglamente nustatytos pareigos, kurios taikomos priplaukoje pritvirtintiems laivams. Valstybė narė praneša Komisijai savo sprendimą dėl tokio reikalavimo nustatymo likus metams iki jo taikymo pradžios. Toks sprendimas turi būti taikomas nuo ataskaitinio laikotarpio pradžios. Komisija paskelbia tą informaciją *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir viešai paskelbia atnaujintą atitinkamų uostų sąrašą. Toks sąrašas turi būti lengvai prieinamas.

III skyrius

Bendrieji principai ir sertifikavimas

7 straipsnis

Bendrieji stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai

1. Pagal 8, 9 ir 10 straipsnius bendrovės ataskaitiniu laikotarpiu vykdo kiekvieno savo laivo atitinkamų parametrų stebėseną ir teikia ataskaitas. Jos vykdo tą stebėseną ir teikia ataskaitas visų valstybės narės jurisdikcijai priklausančių uostų ir visų 2 straipsnio 1 dalyje nurodytų reisų atžvilgiu.

2. Stebėseną ir ataskaitų teikimas turi būti išsamūs ir apimti laivų bet kuriuo metu, tiek esant jūroje, tiek prisišvartavus, sunaudojamą energiją. Bendrovės imasi tinkamų priemonių, kad ataskaitiniu laikotarpiu nesusidarytų duomenų spragų.

3. Stebėseną ir ataskaitas turi būti nuoseklios ir palyginamos su kitų laikotarpių stebėseną ir ataskaitomis. Tuo tikslu bendrovės taiko tą pačią stebėsenos metodiką ir naudoja vienodus duomenų rinkinius, kurie gali būti keičiami gavus tikrintojų įvertinimą. Bendrovės sudaro sąlygas pagrįstai patikinti, kad duomenys, kurie turi būti stebimi ir apie kuriuos turi būti teikiamos ataskaitos, yra teisingi.

4. Bendrovės skaidriai ir tiksliai popierine arba elektronine forma gauna, analizuoja ir bent penkerius metus saugo visus stebėsenos duomenis ir dokumentus, įskaitant prielaidas, nuorodas, išmetamųjų teršalų faktorius, bunkerio atsargų papildymo važtaraščius, papildytus pagal I priedą, ir veiklos duomenis, taip pat bet kurią kitą informaciją, kurios reikia šio reglamento laikymuisi patikrinti, kad tikrintojas galėtų nustatyti laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumą.

5. Vykdam šio reglamento 8, 9, 10 ir 15 straipsniuose nustatytą stebėsenos ir ataskaitų teikimo veiklą, kai tinkama, naudojamosi Reglamento (ES) 2015/757 tikslais surinkta informacija ir duomenimis.

8 straipsnis

Stebėsenos planas

1. Ne vėliau kaip 2024 m. rugpjūčio 31 d. bendrovės tikrintojams pateikia kiekvieno savo laivo stebėsenos planą, kuriame nurodomas iš I priede išdėstytų metodų pasirinktas laive sunaudojamos energijos kiekio, rūšies, išmetamųjų teršalų faktoriaus stebėsenos ir pateikimo ataskaitose metodas ir kita aktuali informacija.

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

3. Stebėsenos planą sudaro išsamūs ir aiškūs dokumentai ir pateikiama bent ši informacija:

- a) laivo identifikavimo duomenys ir tipas, įskaitant jo pavadinimą, Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) jam suteiktą identifikavimo numerį, jo registracijos arba prirašymo uostą ir laivo savininko pavadinimą (vardą ir pavardę);
- b) bendrovės pavadinimas ir kontaktinio asmens adresas, telefonas ir elektroninio pašto duomenys;
- c) laive įrengtų energijos konversijos sistemų aprašas ir atitinkama megavatais (MW) išreikšta galia;
- d) 6 straipsnio 4 dalies b punkte nurodytų laivų atveju – įrangos, leidžiančios prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto sistemos, arba visai netaršios technologijos standartų ir charakteristikų aprašymas;
- e) nustatyto bendro prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio vertė, nurodyta jo elektrinės apkrovos balanse arba elektrinės apkrovos tyrime, kuris yra naudojamas įrodant, kad laikomasi Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) II-1 skyriaus 40 ir 41 taisyklių, ir patvirtintas laivo vėliavos valstybės administracijos arba pripažintos organizacijos, kaip apibrėžta IMO Pripažintų organizacijų kodekse, priimtame Rezoliucijomis MEPC.237(65) ir MSC.349(92). Jei laivas negali pateikti tos vertės, laikoma, kad ši vertė sudaro 25 % visų laivo pagrindinių variklių maksimalių nurodytųjų duomenų, pateiktų pagal Tarptautinę konvenciją dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL) išduotame EIAPP liudijime, arba, jei nereikalaujama, kad varikliams būtų išduotas EIAPP liudijimas – vardiniuose variklių duomenyse;
- f) plaukiojimo metu ir prisišvartavus planuojamų laive naudoti energijos šaltinių aprašas 4 ir 6 straipsniuose nustatytiems reikalavimams įvykdyti;
- g) laivo kuro sunaudojimo ir pakaitinių energijos šaltinių arba visai netaršios technologijos tiekiamos energijos stebėsenos procedūrų aprašas;
- h) laive naudotinos energijos nuo žaliavos iki bako ir nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorių stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūrų aprašas pagal 10 straipsnyje ir I bei II prieduose nurodytus metodus;

- i) procedūrų, taikomų atliekant reisų sąrašo išsamumo stebėseną, aprašas;
- j) kiekvieno reiso veiklos duomenų nustatymo procedūrų aprašas, įskaitant procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus jūroje praleistam laikui plaukiant iš išvykimo uosto į atvykimo uostą ir prisišvartavus praleistam laikui nustatyti ir užregistruoti;
- k) procedūrų, sistemų ir pareigų, naudotų stebėsenos plane nurodytiems duomenims atnaujinti ataskaitiniu laikotarpiu, aprašas;
- l) metodo, kuris turi būti taikomas siekiant nustatyti pakaitinius duomenis, kurie gali būti naudojami duomenų spragoms užpildyti arba duomenų klaidoms nustatyti ir ištaisyti, aprašas;
- m) persvarstymo duomenų lapas, kuriame būtų registruojama visa ankstesnių persvarstymų informacija;
- n) jei bendrovė prašo dėl laivo ledo klasės sunaudotos papildomos energijos neįtraukti į IV priede išdėstytą atitikties balansą – informacija apie laivo ledo klasę;
- o) jei bendrovė prašo dėl plaukiojimo ledo sąlygomis sunaudotos papildomos energijos neįtraukti į IV priede išdėstytą atitikties balansą – informacija apie laivo ledo klasę ir patikrinamos procedūros, pagal kurią stebimas per visą reisą nuplauktas atstumas, taip pat plaukiojant ledo sąlygomis nuplauktas atstumas, aprašas, įplaukimo į ledo sąlygas ir išplaukimo iš jų data, laikas bei koordinatės ir kuro sąnaudos plaukiojant ledo sąlygomis;
- p) laivo, kuriame įrengtas pagalbinis vėjinis varymas, atveju – laive įrengtos vėjinio varymo įrangos aprašas ir P_{Wind} bei P_{Prop} vertės, kaip apibrėžta I priede.

4. Bendrovės naudoja standartizuotus stebėsenos planus, grindžiamus šablonais. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi tie šablonai, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

9 straipsnis

Stebėsenos plano pakeitimai

1. Bendrovės reguliariai ir bent kartą per metus tikrina, ar laivo stebėsenos planas atitinka laivo pobūdį ir eksploataavimo būdą ir ar jame esančius duomenis galima pagerinti, pataisyti arba atnaujinti.
2. Bendrovės nepagrįstai nedelsdamos daro stebėsenos plano pakeitimus šiais atvejais:
 - a) jei pasikeičia bendrovė;
 - b) kai pradedamos naudoti naujos energijos konversijos sistemos, naujų rūšių energija, naujos prisijungimo prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos sistemos, arba nauji pakaitiniai energijos šaltiniai arba naujos visai netaisios technologijos;
 - c) jei dėl naujo tipo matavimo įrangos naudojimo arba naujų ėminių ėmimo ar analizės metodų taikymo, arba dėl kitų priežasčių pasikeitus galimybei gauti duomenų gali būti padarytas poveikis renkamų duomenų tikslumui;
 - d) jei bendrovės, tikrintojai arba kompetentingos institucijos nustatė, kad pagal taikytą stebėsenos metodą gauti duomenys yra neteisingi;
 - e) jei tikrintojai nustatė, kad kuri nors stebėsenos plano dalis neatitinka šio reglamento reikalavimų, ir tikrintojas pareikalauja, kad bendrovė tą planą patikslintų pagal 11 straipsnio 1 dalį;

- f) jei bendrovės, tikrintojai arba kompetentingos institucijos nustatė, kad metodai, kuriais siekiama užkirsti kelią duomenų spragoms ir aptikti duomenų klaidas, nėra tinkami duomenų tikslumui, išsamumui ir skaidrumui užtikrinti.
3. Bendrovės nepagrįstai nedelsdamos praneša tikrintojams apie pasiūlymus padaryti stebėsenos plano pakeitimų.

10 straipsnis

Kuro ir išmetamųjų teršalų faktorių sertifikavimas

1. Kai šio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nurodytais tikslais turi būti atsižvelgiama į biodegalus, biodujas, RFNBO ir perdirbtos anglies kurą, kaip apibrėžta Direktyvoje (ES) 2018/2001, taikomos šios taisyklės:
- a) laikoma, kad Direktyvos (ES) 2018/2001 29 straipsnyje nustatytų tvarumo ir išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimo kriterijų neatitinkančių arba iš maistinių ir pašarinių augalų pagamintų biodegalų ir biodujų išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip nepalankiausią iškastinio kuro teršalų išmetimo scenarijų atitinkančio tos rūšies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai;
- b) laikoma, kad Direktyvos (ES) 2018/2001 25 straipsnio 2 dalyje nustatytos išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimo ribos neatitinkančio RFNBO ir perdirbtos anglies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip nepalankiausią iškastinio kuro teršalų išmetimo scenarijų atitinkančio tos rūšies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai.
2. Laikoma, kad kuro, kuriam netaikoma 1 dalis, išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip nepalankiausią iškastinio kuro teršalų išmetimo scenarijų atitinkančio atitinkamos rūšies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai, nebent tas kuras būtų sertifikuotas pagal Sąjungos teisės aktus dėl dujų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkų, kuriais nustatoma išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimo riba ir susijusi tokio kuro gamybos metu išmetamo ŠESD kiekio apskaičiavimo metodika.
3. Remdamosi kuro bunkerio atsargų papildymo važtaraščiais, papildytais pagal šio reglamento I priedą, bendrovės teikia tikslus, išsamius ir patikimus duomenis apie kurui, į kurį reikia atsižvelgti šio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nurodytais tikslais ir kuris yra sertifikuotas pagal schemą, kurią Komisija pripažino pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis, arba, kai taikytina, pagal Sąjungos teisės aktų dėl dujų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkų atitinkamas nuostatas, tenkančios taršos ŠESD intensyvumą ir jo tvarumo savybes.
4. Bendrovės negali nukrypti nuo šio reglamento II priede nustatytų iškastinio kuro nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių numatytųjų verčių. Nedarant poveikio 1 daliai, bendrovės turi teisę nukrypti nuo šio reglamento II priede išdėstytų nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių numatytųjų verčių, jei faktinės vertės yra sertifikuotos pagal Komisijos pripažintą schemą. Biodegalų, biodujų, RFNBO ir perdirbtos anglies kuro atžvilgiu tas sertifikavimas atliekamas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis arba, kai taikytina, laikantis Sąjungos teisės aktų dėl dujų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkų atitinkamų nuostatų.
5. Bendrovės turi teisę nukrypti nuo II priede išdėstytų nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorių numatytųjų verčių, išskyrus iškastinio kuro nuo bako iki kilvaterio išmetamo CO₂ kiekio faktorius, jeigu faktinės vertės yra sertifikuotos laboratoriniais bandymais arba tiesioginiais išmetamo teršalų kiekio matavimais.
6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kad nurodytų, kurie tarptautiniai standartai ir sertifikavimo nuorodos yra priimtini siekiant įrodyti faktinius nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorius. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

IV skyrius

Patikra ir akreditavimas

11 straipsnis

Stebėsenos plano ir pakeisto stebėsenos plano įvertinimas

1. Kiekvieno laivo atžvilgiu ir pasikeitus tikrintojui, tikrintojas įvertina stebėsenos plano atitiktį 7, 8 ir 9 straipsniuose nustatytiems reikalavimams. Jei tikrintojui vertinant nustatoma neatitikimų tiems reikalavimams, atitinkama bendrovė, nepagrįstai nedelsdama, atitinkamai patikslina savo stebėsenos planą ir šį patikslintą stebėsenos planą pateikia tikrintojui galutiniam įvertinimui prieš prasidedant ataskaitiniam laikotarpiui. Atitinkama bendrovė su tikrintoju susitaria dėl laikotarpio, būtino tiems patikslinimams padaryti. Tas laikotarpis negali trukti ilgiau nei iki ataskaitinio laikotarpio pradžios.
2. Tikrintojas įvertina pagal 9 straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus padarytus stebėsenos plano pakeitimus. Atlikęs tą įvertinimą tikrintojas atitinkamai bendrovei praneša, ar tie pakeitimai atitinka 7, 8 ir 9 straipsniuose nustatytus reikalavimus.
3. Tinkamai įvertinęs stebėsenos planą ir pakeistą stebėsenos planą, tikrintojas juos užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje. Su stebėsenos planu ir pakeistu stebėsenos planu gali susipažinti administruojančioji valstybė.

12 straipsnis

Bendrosios tikrintojų pareigos ir veiklos principai

1. Tikrintojas turi būti nepriklausomas nuo bendrovės arba laivo valdytojo ir vykdyti pagal šį reglamentą nustatytą veiklą viešojo intereso naudai. Tuo tikslu ir siekiant išvengti galimų interesų konfliktų, nei tikrintojas, nei bet kuris juridinio subjekto padalinys, kuriam jis priklauso, negali būti bendrovė, laivo valdytojas ar bendrovės savininkas. Be to, tikrintojas negali priklausyti bendrovei, laivo valdytojui ar bendrovės savininkui ir negali turėti ryšių su bendrove, kurie galėtų turėti įtakos jo nepriklausomumui ir nešališkumui.
2. Tikrintojas įvertina duomenų ir informacijos, susijusių su laivuose sunaudojamos energijos kiekiu, rūšimi ir išmetamųjų teršalų faktoriais, patikimumą, įtikimumą, tikslumą ir išsamumą visų pirma patikrindamas šiuos duomenis:
 - a) kuro sąnaudų ir pakaitinių energijos šaltinių priskyrimą reisams ir prisišvartavimo atvejams;
 - b) pateiktus duomenis apie kuro sąnaudas ir susijusius matavimus bei apskaičiavimus;
 - c) išmetamųjų teršalų faktorių pasirinkimą ir naudojimą;
 - d) naudojimąsi elektros tiekimu nuo kranto arba bet kurių „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruotų pagal 6 straipsnio 9 dalies a punktą patvirtintų išimčių taikymą;
 - e) pagal 10 straipsnio 3 dalį reikalaujamus pateikti duomenis.
3. 2 dalyje nurodytas įvertinimas grindžiamas šiomis aplinkybėmis:
 - a) ar pateikti duomenys atitinka apytikriai apskaičiuotus duomenis, grindžiamus laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia;
 - b) ar pateiktuose duomenyse nėra neatitikimų, visų pirma, lyginant bendrą kiekvieno laivo kasmet išgyjamą kuro kiekį ir sumines kuro sąnaudas reisų metu;

- c) ar duomenys yra surinkti laikantis taikomų taisyklių ir
- d) ar atitinkami laivo įrašai yra išsamūs ir nuoseklūs.

13 straipsnis

Patikros procedūros

1. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūra, ataskaitoje pateiktą laivuose sunaudojamos energijos kiekį, rūši ir išmetamųjų teršalų faktorių palygindamas su apytikriai apskaičiuotais duomenimis, grindžiamais laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia. Jei nustatoma didelių nukrypimų, tikrintojas atlieka išsamesnes analizes.
2. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su įvairiais skaičiavimo etapais, peržiūrėdamas visus atitinkamos bendrovės naudotus duomenų šaltinius bei taikytas metodikas.
3. Tikrintojas atsižvelgia į visus veiksmingus rizikos kontrolės būdus, kuriuos bendrovė taiko norėdama sumažinti neapibrėžtį, susijusius su konkrečių stebėsenos metodų tikslumu.
4. Tikrintojų prašymu atitinkama bendrovė pateikia visą papildomą informaciją, kuri leistų tikrintojui atlikti patikros veiklą. Jei to reikia pateiktų duomenų ir informacijos patikimumui, ištikimumui, tikslumui ir išsamumui nustatyti, tikrintojas patikros proceso metu atlieka patikrinimus. Kilus abejonėms, tikrintojas gali apsilankyti bendrovės patalpose arba laive. Bendrovė leidžia tikrintojui patekti į bendrovės patalpas arba laivą, kad jam būtų lengviau atlikti patikros veiklą.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais papildomai patikslinamos šiame reglamente nurodytos patikros veiklos taisyklės, susijusios bent su šiais elementais: tikrintojų kompetencija; dokumentais, kuriuos bendrovės turi pateikti tikrintojams; stebėsenos plano ir pakeisto stebėsenos plano atitikties įvertinimu; rizikos vertinimu, įskaitant patikrinimus, kurį turi atlikti tikrintojai; 15 straipsnio 3 dalyje nurodytos „FuelEU“ ataskaitos patikra; reikšmingumo lygiu; tikrintojų pagrįstu patikrinimu; iškraipymais arba neatitiktimis; patikros ataskaitos turiniu; rekomendacijomis dėl patobulinimų; apsilankymais vietoje ir bendrovių, tikrintojų, kompetentingų institucijų ir Komisijos komunikacija. Tuose įgyvendinimo aktuose nustatyti metodai grindžiami 11 bei 12 straipsniuose ir šiame straipsnyje numatytais patikros principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu pripažintais standartais. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

14 straipsnis

Tikrintojų akreditavimas

1. Tikrintojus į šio reglamento taikymo sritį patenkančiai vykdomai patikros veiklai akredituoja nacionalinė akreditavimo įstaiga pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008. Iki kiekvienų metų pabaigos nacionalinė akreditacijos įstaiga pateikia Komisijai akredituotų tikrintojų sąrašą ir visą susijusią kontaktinę informaciją.
2. Tais atvejais, kai šiame reglamente nenustatoma konkrečių nuostatų dėl tikrintojų akreditavimo, taikomos atitinkamos Reglamento (EB) Nr. 765/2008 nuostatos.
3. Tikrintojai visada turi turėti pakankamai priemonių ir darbuotojų, kad būtų pajėgūs aprėpti tokio dydžio laivyną, kurio patikros veiklą jie vykdo pagal šį reglamentą. Visų pirma, tikrintojai visada turi turėti pakankamai ekspertinių žinių, ypač jūrų transporto srityje, kad galėtų atlikti pagal šį reglamentą reikalaujamas užduotis. Jie turi galėti paskirti priemones ir darbuotojus į kiekvieną darbo vietą, kai to reikia, kad atliktų pagal šį reglamentą reikalaujamas užduotis.

4. Kompetentinga institucija, kuri nustato tikrintojų veiklos, patenkančios į šio reglamento taikymo sritį, neatitiktį, informuoja vertintoją akreditavusios nacionalinės akreditacijos įstaigos valstybės narės kompetentingą instituciją. Nacionalinės akreditacijos įstaigos valstybės narės kompetentinga institucija prašo savo nacionalinės akreditacijos įstaigos atsižvelgti į tą informaciją vykdant priežiūros veiklą.

5. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 28 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis Reglamentas papildomas nustatant papildomus tikrintojų akreditavimo metodus ir kriterijus, susijusius bent su šiais elementais: prašymu akredituoti į šio reglamento taikymo sritį patenkančią vykdomą patikros veiklą; nacionalinių akreditacijos įstaigų atliekamu tikrintojų vertinimu; nacionalinių akreditacijos įstaigų atliekama stebėsenos veikla siekiant patvirtinti akreditacijos galiojimo tęstinumą; administracinėmis priemonėmis, kurios turi būti patvirtintos tuo atveju, jei tikrintojas neatitinka šio reglamento reikalavimų; ir reikalavimais, taikomais nacionalinėms akreditacijos įstaigoms, kad jos būtų kompetentingos suteikti tikrintojams akreditaciją į šio reglamento taikymo sritį patenkančiai vykdomai patikros veiklai, įskaitant nuorodą į darniuosius standartus. Tokiuose deleguotuosiuose aktuose nurodyti metodai ir kriterijai grindžiami 11, 12 ir 13 straipsniuose numatytais patikros principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu pripažintais standartais.

V skyrius

Atitikties registravimas, patikra, ataskaitų teikimas ir vertinimas

15 straipsnis

Stebėseną ir registravimą

1. Nuo 2025 m. sausio 1 d., remdamasi 8 straipsnyje nurodytu stebėsenos planu ir tą planą įvertinus tikrintojui, bendrovės stebi ir registruoja toliau nurodytą kiekvieno laivo, atvykstančio į įplaukimo uostą arba iš jo išvykstančio, ir kiekvieno 2 straipsnio 1 dalyje nurodyto reiso informaciją:

- a) išvykimo uostą ir atvykimo uostą, įskaitant išvykimo ir atvykimo dieną ir laiką ir prisišvartavus praleistą laiką;
- b) kiekvieno laivo, kuriam taikoma 6 straipsnio 1 dalis, prisijungimą prie elektros tiekimo nuo kranto įrangos ir nuo kranto tiekiamos elektros naudojimą arba, kai taikytina, kurios nors iš 6 straipsnio 5 dalyje išvardytų išimčių taikymą, kaip patvirtinta pagal 6 straipsnio 9 dalies a punktą;
- c) kiekvienos rūšies kuro, sunaudoto prisišvartavus ir jūroje, kiekį;
- d) laivui per elektros tiekimo nuo kranto įrangą patiektos elektros energijos kiekį;
- e) kiekvienos rūšies kuro, sunaudoto prisišvartavus ir jūroje, atveju – nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių, sudeginto kuro nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorių ir prarasto kuro nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorių, susijusius su įvairiais laive esančiais kuro vartotojais, apimančius visas atitinkamas šiltnamio efektą sukeliančias dujas;
- f) kiekvienos rūšies pakaitinių išteklių energijos, sunaudotos prisišvartavus ir jūroje, kiekį;
- g) laivo ledo klasę, jei bendrovė prašo dėl laivo ledo klasės sunaudotos papildomos energijos neįtraukti į IV priede išdėstytą atitikties balansą, ledo klasių atitikčiai nustatyti naudojant Baltijos jūros aplinkos apsaugos komisijos (HELCOM) rekomendaciją 25/7 dėl saugios laivybos žiemą Baltijos jūroje;
- h) laivo ledo klasę, įplaukimo į ledą sąlygas ir išplaukimo iš jų datą, laiką ir koordinates, plaukiojant ledo sąlygomis sunaudoto kiekvienos rūšies kuro kiekį ir nuplauktą atstumą, taip pat visą per ataskaitinį laikotarpį visais reisais nuplauktą atstumą, jei bendrovė prašo dėl plaukiojimo ledo sąlygomis sunaudotos papildomos energijos neįtraukti į IV priede išdėstytą atitikties balansą.

2. Bendrovės laiku ir skaidriai registruoja 1 dalyje nurodytą informaciją ir duomenis ir kasmet juos rengia, kad tikrintojas galėtų patikrinti atitiktį šiam reglamentui.
3. Ne vėliau kaip patikros laikotarpio sausio 31 d. bendrovės tikrintojui pateikia konkretaus laivo ataskaitą (toliau – „FuelEU“ ataskaita), kurioje pateikiama visa šio straipsnio 1 dalyje nurodyta informacija, ir 7 straipsnio 4 dalyje nurodytus ataskaitinio laikotarpio stebėsenos duomenis ir dokumentus.
4. Kai vienos bendrovės laivas perduodamas kitai bendrovei:
 - a) perduodančioji bendrovė praneša tikrintojui šio straipsnio 1 dalyje nurodytą informaciją apie laiką, kurį ji buvo atsakinga už laivo eksploatavimą;
 - b) kiek praktiškai įmanoma, kuo arčiau perdavimo dienos ir ne vėliau kaip per mėnesį po perdavimo perduodančiajai bendrovei priklausančio laivo patikros veiklą vykdęs tikrintojas patikrina a punkte nurodytą informaciją ir ją užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje pagal 16 straipsnį ir
 - c) nedarant poveikio a ir b punkтам, bendrovė, ataskaitinio laikotarpio gruodžio 31 d. atsakinga už laivo eksploatavimą, yra atsakinga už laivo atitiktį 4 ir 6 straipsniuose nustatytiems reikalavimams visą ataskaitinį laikotarpį, kuriuo įvyko perdavimas arba keli perdavimai.

16 straipsnis

Patikra ir apskaičiavimas

1. Atlikęs 11, 12 ir 13 straipsniuose nustatytą patikrą, tikrintojas įvertina „FuelEU“ ataskaitos kokybę, išsamumą ir tikslumą. Tuo tikslu tikrintojas naudoja visą „FuelEU“ duomenų bazėje esančią informaciją, įskaitant pateiktą informaciją apie lankymusis uoste pagal 6 straipsnį.
2. Jei 1 dalyje nurodytame patikros vertinime daroma išvada, kuria tikrintojas pagrįstai patikina, kad „FuelEU“ ataskaitoje nėra reikšmingų iškraipymų ar neatitikčių, tikrintojas praneša atitinkamai bendrovei apie patikros ataskaitą, kurioje konstatuojama, kad „FuelEU“ ataskaita atitinka šį reglamentą. Patikros ataskaitoje nurodomi visi klausimai, susiję su tikrintojo atliktu darbu.
3. Jei patikros vertinime nustatyta iškraipymų arba neatitikčių šiam reglamentui, tikrintojas apie tai laiku praneša atitinkamai bendrovei. Bendrovė, nepagrįstai nedelsdama, ištaiso iškraipymus arba neatitiktis, kad būtų galima laiku užbaigti patikros procesą, ir pateikia tikrintojui iš dalies pakeistą „FuelEU“ ataskaitą ir visą kitą informaciją, būtiną nustatytiems iškraipymams ar neatitiktims ištaisyti. Savo patikros ataskaitoje tikrintojas nurodo, ar iš dalies pakeista „FuelEU“ ataskaita atitinka šį reglamentą. Jei iškraipymai arba neatitiktys, apie kuriuos pranešta, neištaisomi ir lemia reikšmingus iškraipymus, tikrintojas praneša bendrovei apie patikros ataskaitą, kurioje konstatuojama, kad „FuelEU“ ataskaita neatitinka šio reglamento.
4. Remdamasis „FuelEU“ ataskaita, atitinkančia šį reglamentą, tikrintojas apskaičiuoja:
 - a) pagal I priede nurodytą metodiką – atitinkamame laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinį metinį intensyvumą;
 - b) pagal IV priedo A dalyje nurodytą formulę – laivo atitikties balansą;

- c) reikalavimų neatitinkančių lankymųsi uoste per ankstesnį ataskaitinį laikotarpį skaičių, įskaitant laiką, praleistą laivui esant pritvirtintam prieplaukoje ir, kai taikytina pagal 6 straipsnio 9 dalį, inkaravimo vietoje kiekvieno laivo lankymosi uoste nesilaikant 6 straipsnyje nustatytų reikalavimų atveju;
- d) per metus laive sunaudojamos energijos kiekį, neįskaitant nuo kranto tiekiamos energijos;
- e) per metus laive sunaudojamos energijos iš RFNBO kiekį.

5. Ne vėliau kaip patikros laikotarpio kovo 31 d. tikrintojas praneša bendrovei apie 4 dalyje nurodytą informaciją ir „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja šio reglamento reikalavimus atitinkančią „FuelEU“ ataskaitą, patikros ataskaitą ir 4 dalyje nurodytą informaciją.

Visa „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruota informacija turi būti prieinama administruojančiajai valstybei.

17 straipsnis

Kompetentingos institucijos atliekami papildomi patikrinimai

1. Bet kuriuo metu dviejų ankstesnių ataskaitinių laikotarpių atžvilgiu administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija gali atlikti papildomus bet kurio bendrovei priklausančio laivo patikrinimus, susijusius su:

- a) pagal 15 ir 16 straipsnius parengtos „FuelEU“ ataskaitos atitiktimi šiam reglamentui;
- b) pagal 16 straipsnį parengta patikros ataskaita;
- c) apskaičiavimais, kuriuos tikrintojas atliko pagal 16 straipsnio 4 dalį.

2. 1 dalyje nurodytos kompetentingos institucijos prašymu bendrovė pateikia visą būtiną informaciją ar dokumentus, kad kompetentinga institucija galėtų atlikti papildomus patikrinimus, ir leidžia patekti į bendrovės arba laivo patalpas, kad būtų lengviau atlikti tokius papildomus patikrinimus.

3. 1 dalyje nurodyta kompetentinga institucija parengia papildomų patikrinimų ataskaitą, įskaitant, kai taikytina, atnaujintus apskaičiavimus, atliktus pagal 17 straipsnio 1 dalies c punktą, atnaujintą perviršinio atitikties balanso ar avansinio perviršinio atitikties balanso sumą ir atnaujintą „FuelEU“ baudos sumą.

4. Jei šio straipsnio 3 dalyje nurodytoje papildomų patikrinimų ataskaitoje nustatoma iškraipymų, neatitiktį ar klaidingų skaičiavimų, dėl kurių nesilaikoma šio reglamento 4 arba 6 straipsnyje nustatytų reikalavimų ir atitinkamai skiriama „FuelEU“ bauda arba pakeičiama jau sumokėtos „FuelEU“ baudos suma, šio straipsnio 1 dalyje nurodyta kompetentinga institucija praneša atitinkamai bendrovei atitinkamą „FuelEU“ baudos arba pakeistos „FuelEU“ baudos sumą. Valstybės narės užtikrina, kad bendrovė, atsakinga už laivą papildomų patikrinimų laikotarpiu, per vieną mėnesį nuo pranešimo sumokėtų sumą, lygią „FuelEU“ baudai arba pakeistai „FuelEU“ baudai, laikydamosi 23 straipsnyje nurodytų sąlygų.

5. 1 dalyje nurodyta kompetentinga institucija nedelsdama iš „FuelEU“ duomenų bazės pašalina laivo, dėl kurio bendrovė laiku nesumokėjo 4 dalyje nurodytų „FuelEU“ baudų, „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą ir apie tą pašalinimą laiku praneša atitinkamai bendrovei. Ji iš naujo išduoda atitinkamą „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą tik kai sumokama suma, lygi „FuelEU“ baudai, su sąlyga, kad bendrovė įvykdo kitas šiame reglamente nustatytas „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento turėjimo sąlygas.

6. 5 dalis netaikoma laivui, kuris buvo perduotas kitai bendrovei nei ta, kuri buvo prisiėmusi atsakomybę už jo eksploatavimą papildomų patikrinimų laikotarpiu.

7. Šiame straipsnyje nurodytus veiksmus, 3 dalyje nurodytą papildomų patikrinimų ataskaitą ir „FuelEU“ baudų sumokėjimo įrodymus tuos veiksmus atlikę arba tą ataskaitą parengę ar mokėjimą atlikę subjektai turi nedelsdami užregistruoti „FuelEU“ duomenų bazėje.

18 straipsnis

Pagalbinės priemonės ir gairės

Siekdama palengvinti ir koordinuoti su šiuo reglamentu susijusią patikros ir vykdymo užtikrinimo veiklą, Komisija parengia tinkamas stebėsenos priemones, taip pat gaires ir rizika grindžiamas tikslines priemones. Tokios gairės ir priemonės, kiek tai praktiškai įmanoma, pateikiamos valstybėms narėms, tikrintojams ir nacionalinėms akreditavimo įstaigoms dalijimosi informacija tikslais ir siekiant geriau užtikrinti patikimą šio reglamento vykdymą.

19 straipsnis

„FuelEU“ duomenų bazė ir ataskaitų teikimas

1. Komisija atitiktčiai šiam reglamentui stebėti parengia elektroninę duomenų bazę, užtikrina jos veikimą ir ją atnaujina (toliau – „FuelEU“ duomenų bazė). „FuelEU“ duomenų bazė naudojama siekiant registruoti su patikros veikla susijusius veiksmus, laivų atitikties balansą, įskaitant 20 ir 21 straipsniuose nustatytų lankstumo mechanizmų naudojimą, 6 straipsnio 5 dalyje nustatytų išimčių taikymą, veiksmus, susijusius su pagal 23 straipsnį skiriamų „FuelEU“ baudų mokėjimu, ir „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento išdavimą. Ji turi būti prieinama bendrovėms, tikrintojams, kompetentingoms institucijoms ir bet kuriam tinkamai įgaliotam subjektui, nacionalinėms akreditavimo įstaigoms, Europos jūrų saugumo agentūrai, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002 ⁽²⁴⁾, ir Komisijai, suteikiant atitinkamas prieigos teises ir funkcijas, atitinkančias jų atitinkamas pareigas įgyvendinant šį reglamentą.

2. Apie visus „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruotus ar pakeistus elementus pranešama subjektams, kuriems jie yra prieinami.

3. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato prieigos prie „FuelEU“ duomenų bazės teisių taisyklės ir funkcines bei technines specifikacijas, įskaitant pranešimo taisyklės ir filtravimą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

20 straipsnis

Perviršinio atitikties balanso perkėlimas ir skolinimasis tarp ataskaitinių laikotarpių

1. Jeigu, remiantis pagal 16 straipsnio 4 dalį atliktais skaičiavimais, ataskaitiniu laikotarpiu laivas turi 4 straipsnio 2 dalyje nurodyto taršos ŠESD intensyvumo arba, jei taikytina, 5 straipsnio 3 dalyje nurodyto tarpinio RFNBO tikslo perviršinį atitikties balansą, bendrovė gali jį perkelti į to paties laivo kito ataskaitinio laikotarpio atitikties balansą. Tikrintojui patvirtinus, bendrovė perviršinio atitikties balanso perkėlimą į kitą ataskaitinį laikotarpį užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje. Išdavus „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą, bendrovė perviršinio atitikties balanso perkelti nebegali.

⁽²⁴⁾ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą (OL L 208, 2002 8 5, p. 1).

2. Jeigu, remiantis pagal 16 straipsnio 4 dalyje atliktais skaičiavimais, ataskaitiniu laikotarpiu laivas turi deficitinį atitikties balansą, bendrovė gali atitinkamo dydžio avansinį perviršinį atitikties balansą pasiskolinti iš kito ataskaitinio laikotarpio. Avansinis perviršinis atitikties balansas pridedamas prie ataskaitinio laikotarpio laivo atitikties balanso, o iš to paties laivo kito ataskaitinio laikotarpio atitikties balanso atimamas avansinis perviršinis atitikties balansas, padaugintas iš 1,1. Avansinio perviršinio atitikties balanso negalima pasiskolinti:

- a) dydžiui, daugiau kaip 2 % viršijančiam 4 straipsnio 2 dalyje nurodytą ribą, padaugintam iš laivo suvartotos energijos kiekio, apskaičiuoto pagal I priedą;
- b) du ataskaitinius laikotarpius iš eilės.

3. Ne vėliau kaip patikros laikotarpio balandžio 30 d., tikrintojui patvirtinus, bendrovė užregistruoja avansinį perviršinį atitikties balansą „FuelEU“ duomenų bazėje.

4. Kai laivas ataskaitiniu laikotarpiu nesilanko jokiame Sąjungos uoste ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu yra pasiskolinęs avansinį perviršinį atitikties balansą, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija ne vėliau kaip patikros laikotarpio birželio 1 d. praneša atitinkamai bendrovei apie 23 straipsnio 2 dalyje nurodytos „FuelEU“ baudos sumą, kurios iš pradžių buvo išvengta pasiskolinus tą avansinį perviršinį atitikties balansą, padaugintą iš 1,1.

21 straipsnis

Atitikties balansų sujungimas

1. 4 straipsnio 2 dalyje nurodytus dviejų ar daugiau laivų taršos ŠESD intensyvumo atitikties balansus ir, jei taikytina, 5 straipsnio 3 dalyje nurodytą tarpinį RFNBO tikslą, apskaičiuotą pagal 16 straipsnio 4 dalį, galima sujungti siekiant laikytis 4 straipsnyje ir, jei taikytina, 5 straipsnio 3 dalyje nustatytų reikalavimų. Laivo atitikties balanso tuo pačiu ataskaitiniu laikotarpiu negalima jungti daugiau negu į vieną fondą.

Taršos ŠESD intensyvumo tikslui ir tarpiniam RFNBO tikslui gali būti naudojami du atskiri fondai.

2. Bendrovė „FuelEU“ duomenų bazėje įregistruoja savo ketinimą laivo atitikties balansą įtraukti į fondą, bendro fondo atitikties balanso paskirstymą kiekvienam konkrečiam laivui ir apie tam paskirstymui patikrinti pasirinktą tikrintoją.

3. Tais atvejais, kai fonde dalyvaujančius laivus kontroliuoja dvi arba daugiau bendrovių, „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruotus fondo duomenis, įskaitant bendro fondo atitikties balanso paskirstymą fondo laivams ir tikrintoją, pasirinkto patikrinti, kaip bendras fondo atitikties balansas paskirstytas kiekvienam konkrečiam laivui, „FuelEU“ duomenų bazėje turi patvirtinti visos atitinkamos fondo bendrovės.

4. Fondas galioja tik tuo atveju, jei bendras fondo atitikties balansas yra teigiamas, jei laivų, kurių pagal 16 straipsnio 4 dalį apskaičiuotas deficitinis atitikties balansas nėra didesnis po to, kai buvo paskirstytas bendras fondo atitikties balansas, ir jei laivai, kurie turėjo pagal 16 straipsnio 4 dalį apskaičiuotą perviršinį atitikties balansą, neturi deficitinio atitikties balanso po to, kai paskirstytas fondo atitikties balansas.

5. Laivas neįtraukiamas į fondą, jei jis nesilaiko 24 straipsnyje nustatytos pareigos.

6. Jeigu dėl bendro fondo atitikties balanso konkretaus laivo atžvilgiu susidaro perviršinis atitikties balansas, taikoma 20 straipsnio 1 dalis.

7. 20 straipsnio 2 dalis fonde dalyvaujančiam laivui netaikoma.
8. Ne vėliau kaip patikros laikotarpio balandžio 30 d. pasirinktas tikrintojas „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja galutinę fondo sudėtį ir bendro fondo atitikties balanso paskirstymą kiekvienam laivui.

22 straipsnis

„FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas

1. Ne vėliau kaip patikros laikotarpio birželio 30 d. tikrintojas išduoda atitinkamam laivui „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą, jeigu, pritaikius 20 ir 21 straipsnius, tas laivas neturi reikalavimų neatitinkančių lankymųsi uoste ir vykdo 24 straipsnyje nustatytą pareigą.
2. Jei paskirtos „FuelEU“ baudos, nurodytos 23 straipsnio 2 ar 5 dalyje, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija ne vėliau kaip patikros laikotarpio birželio 30 d. atitinkamam laivui išduoda „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą, su sąlyga, kad buvo sumokėta suma, lygi „FuelEU“ baudų sumai.
3. „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumente pateikiama ši informacija:
 - a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, IMO identifikavimo numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);
 - b) laivo savininko pavadinimas (vardas ir pavardė), adresas ir pagrindinė verslo vieta;
 - c) tikrintojo tapatybė;
 - d) to dokumento išdavimo data, jo galiojimo laikotarpis ir su juo susijęs ataskaitinis laikotarpis.
4. „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas galioja 18 mėnesių nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos arba tol, kol išduodamas naujas „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas, atsižvelgiant į tai, kas įvyksta anksčiau.
5. Tikrintojas arba, kai taikytina, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija išduotą „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą nedelsdami užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje.
6. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento pavyzdžiai, įskaitant elektroninius šablonus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 29 straipsnio 2 dalyje nurodytos patariamiosios procedūros.

23 straipsnis

„FuelEU“ baudos

1. Anksčiau nei patikros laikotarpio gegužės 1 d. tikrintojas, remdamasis pagal 16 straipsnio 4 dalį atliktais apskaičiavimais ir galimai pritaikęs 20 ir 21 straipsnius, „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja patikrintus laivo atitikties balansus taršos ŠESD intensyvumo atžvilgiu, kaip nurodyta 4 straipsnio 2 dalyje, ir, jei taikytina, tarpinio RFNBO tikslo atžvilgiu, kaip nurodyta 5 straipsnio 3 dalyje.

Jei laivas turi deficitinį atitikties balansą tarpinio RFNBO tikslo atžvilgiu, kaip nurodyta 5 straipsnio 3 dalyje, „FuelEU“ bauda apskaičiuojama pagal IV priedo B dalyje nurodytą formulę.

2. Administruojančioji valstybė bendrovės atžvilgiu užtikrina, kad bendrovė už visus savo laivus, kurie patikros laikotarpio birželio 1 d. turi deficitinį atitikties balansą taršos ŠESD intensyvumo atžvilgiu, kaip nurodyta 4 straipsnio 2 dalyje, arba, kai taikytina, tarpinio RFNBO tikslo atžvilgiu, kaip nurodyta 5 straipsnio 3 dalyje, tai galimai patvirtinus jos kompetentingai institucijai, ne vėliau kaip patikros laikotarpio birželio 30 d. sumokėtų sumą, lygią „FuelEU“ baudai, apskaičiuotai taikant IV priedo B dalyje nurodytas formules. Jei laivas turi deficitinį atitikties balansą du ar daugiau ataskaitinių laikotarpių iš eilės, ta suma dauginama iš $1 + (n - 1)/10$, kai n yra iš eilės einančių ataskaitinių laikotarpių, už kuriuos bendrovei skiriama „FuelEU“ bauda už tą laivą, skaičius.

3. Administruojančioji valstybė bendrovės atžvilgiu užtikrina, kad bendrovė už visus savo laivus, esančius 20 straipsnio 4 dalyje nurodytoje padėtyje, ne vėliau kaip patikros laikotarpio birželio 30 d. sumokėtų sumą, lygią „FuelEU“ baudai, apie kurią pranešta pagal tą dalį.
4. Anksčiau nei patikros laikotarpio gegužės 1 d., kai taikytina, remdamasis pagal 16 straipsnio 4 dalį atliktais apskaičiavimais, tikrintojas „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja bendrą valandų, kurias laivas praleido pritvirtintas prieplaukoje nesilaikydamas 6 straipsnyje nustatytų reikalavimų, skaičių.
5. Administruojančioji valstybė bendrovės atžvilgiu užtikrina, kad bendrovė už visus savo laivus, kurie bent vieną kartą įvykdė reikalavimų neatitinkantį apsilankymą uoste, tai galimai patvirtinus jos kompetentingai institucijai, ne vėliau kaip patikros laikotarpio birželio 30 d. sumokėtų sumą, lygią „FuelEU“ baudai, apskaičiuotai 1,5 EUR padauginus iš nustatyto bendro prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio ir iš bendro iki artimiausios pilnos valandos suapvalintų valandų, praleistų laivui prisišvartavus nesilaikant 6 straipsnyje nustatytų reikalavimų, skaičiaus.
6. Valstybės narės nacionaliniu lygmeniu turi būti įdiegusios būtiną teisinę ir administracinę sistemą, kad būtų užtikrintas pareigų, susijusių su „FuelEU“ baudų skyrimu, mokėjimu ir surinkimu, vykdymas.
7. Šiame straipsnyje nurodytus veiksmus ir „FuelEU“ baudų mokėjimų įrodymus tuos veiksmus ar mokėjimą atlikę subjektai nedelsdami užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje.
8. Bendrovė lieka atsakinga už „FuelEU“ baudų sumokėjimą, nedarant poveikio bendrovės galimybei sudaryti sutartinius susitarimus su laivo komerciniais valdytojais, kuriuose būtų numatyta komercinių valdytojų atsakomybė grąžinti bendrovei pinigus už „FuelEU“ baudų sumokėjimą, kai atsakomybę už kuro pirkimą ar laivo eksploatavimą prisiima tie komerciniai valdytojai. Šioje dalyje laivo eksploatavimas reiškia laivo pervežto krovinio, maršruto ir greičio nustatymą.
9. Bendrovė lieka atsakinga už „FuelEU“ baudų sumokėjimą, nedarant poveikio bendrovės galimybei sudaryti sutartinius susitarimus su kuro tiekėjais, kuriuose būtų numatyta kuro tiekėjų atsakomybė grąžinti bendrovei pinigus už „FuelEU“ baudų sumokėjimą.
10. Komisijai pagal 28 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas IV priedas, siekiant pritaikyti to priedo B dalies lentelės 7 langelyje ir, jei taikytina, 14 langelyje nurodytą koeficientą, naudojamą šio straipsnio 1 dalyje nurodytoje formulėje, remiantis energijos kainų pokyčiais, ir iš dalies pakeisti šio straipsnio 5 dalyje nustatytą dauginimo koeficientą, grindžiamą vidutinių elektros energijos kainų indeksavimu Sąjungoje.
11. Valstybės narės turėtų stengtis užtikrinti, kad iš „FuelEU“ baudų gautos pajamos arba jų finansinės vertės atitinkmuo būtų naudojami greitam atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro diegimui ir naudojimui laivybos sektoriuje remti, skatinant gaminti didesnius laivybos sektoriui skirtus atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro kiekius, palengvinant tinkamų bunkeravimo įrenginių arba elektros tiekimo nuo kranto infrastruktūros uostuose statybą ir remiant novatoriškiausių technologijų kūrimą, testavimą ir diegimą visame laivyne, kad būtų iš esmės sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis.

Ne vėliau kaip 2030 m. birželio 30 d., o vėliau - kas penkerius metus valstybės narės viešai paskelbia ataskaitą dėl to, kaip buvo naudojamos iš „FuelEU“ baudų gautos pajamos per penkerių metų laikotarpį, einantį iki kiekvienos tokios ataskaitos paskelbimo metų, įskaitant informaciją apie naudos gavėjus ir išlaidų, susijusių su pirmoje pastraipoje išvardytais tikslais, lygį.

24 straipsnis

Pareiga turėti galiojantį „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą

1. Ne vėliau kaip patikros laikotarpio birželio 30 d. į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą atvykstantys, jame esantys arba iš jo išvykstantys laivai arba laivai, vykdę reiskus atitinkamu ataskaitiniu laikotarpiu, turi turėti galiojantį „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą.

2. Pagal 22 straipsnį atitinkamam laivui išduotas „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas yra atitikties šiam reglamentui įrodymas.

25 straipsnis

Vykdyto užtikrinimas

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikytinų pažeidus šį reglamentą, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės praneša apie tas taisykles ir tas priemones Komisijai ir nedelsdamos jai praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad pagal Direktyvą 2009/16/EB atliekant bet koki laivo patikrinimą jos jurisdikcijai priklausančiame uoste, būtų, be kita ko, patikrinta, ar laivas turi galiojantį „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą.

3. Jeigu laivas du ar daugiau ataskaitinių laikotarpių iš eilės nevykdo 24 straipsnyje nustatytos pareigos ir jeigu kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis nepavyksta užtikrinti atitikties šiam reglamentui, įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija laivo, plaukiojančio ne su tos valstybės narės vėliava, atžvilgiu ir suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti savo pastabas, gali paskelbti draudimo įplaukti nurodymą. Jei įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija nusprendžia paskelbti draudimo įplaukti nurodymą, ji „FuelEU“ duomenų bazėje apie tą nurodymą praneša Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei. Kiekviena valstybė narė, išskyrus laivo vėliavos valstybę narę, neleidžia laivui, kuriam taikomas draudimo įplaukti nurodymas, įplaukti į joki iš jos uostų tol, kol bendrovė neįvykdo savų pareigų. Jei laivas nevykdo 24 straipsnyje nustatytos pareigos du ar daugiau ataskaitinių laikotarpių iš eilės ir įplaukia į vieną iš valstybės narės, su kurios vėliava jis plaukioja, uostų, tačiau atitinkama valstybė narė tol, kol tas laivas yra viename iš jos uostų, suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti savo pastabas, nurodo sulaukyti laivo vėliavą, kol bendrovė neįvykdys savo pareigų.

4. Atitinkama bendrovė patvirtina įvykdžiusi pareigą turėti galiojantį „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą pateikdama tokį dokumentą nacionalinei kompetentingai institucijai, išdavusiai draudimo įplaukti nurodymą. Šia dalimi nedaroma poveikio tarptautinės teisės nuostatomis, taikytinoms nelaimės ištykties laivams.

5. Apie konkrečiam laivui kurios nors valstybės narės taikomas sankcijas pranešama Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei naudojantis „FuelEU“ duomenų baze.

26 straipsnis

Teisė į peržiūrą

1. Bendrovės turi teisę prašyti, kad pagal šį reglamentą tikrintojo joms nustatyti apskaičiavimai ir priemonės, įskaitant atsisakymą išduoti „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą pagal 22 straipsnio 1 dalį, būtų peržiūrėti.

Prašymas atlikti peržiūrą pateikiamas valstybės narės, kurioje tikrintojas yra akredituotas, kompetentingai institucijai per vieną mėnesį nuo tos dienos, kurią tikrintojas praneša apie skaičiavimo rezultatą arba priemonę.

2. Valstybės narės kompetentingos institucijos pagal šį reglamentą priimtus sprendimus peržiūri tos kompetentingos institucijos valstybės narės teismas.

27 straipsnis

Kompetentingos institucijos

Valstybės narės paskiria vieną ar daugiau kompetentingų institucijų, atsakingų už šio reglamento taikymą ir vykdymo užtikrinimą (toliau – kompetentingos institucijos) ir praneša Komisijai jų pavadinimus ir kontaktinę informaciją. Komisija savo svetainėje skelbia kompetentingų institucijų sąrašą.

VI skyrius**Deleguotieji ir įgyvendinimo įgaliojimai ir baigiamosios nuostatos****28 straipsnis****Įgaliojimų delegavimas**

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 4 straipsnio 4 dalyje, 5 straipsnio 7 dalyje, 6 straipsnio 6 dalyje, 14 straipsnio 5 dalyje ir 23 straipsnio 10 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo 2023 m. spalio 12 d.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 4 dalyje, 5 straipsnio 7 dalyje, 6 straipsnio 6 dalyje, 14 straipsnio 5 dalyje ir 23 straipsnio 10 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti deleguotieji įgaliojimai. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 4 straipsnio 4 dalį, 5 straipsnio 7 dalyje, 6 straipsnio 6 dalį, 14 straipsnio 5 dalį arba 23 straipsnio 10 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

29 straipsnis**Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 ⁽²⁵⁾. Tas komitetas – tai komitetas, kaip tai suprantama Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Kai komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir yra taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

30 straipsnis**Ataskaitos ir peržiūra**

1. Ne vėliau kaip 2024 m. rugsėjo 23 d. Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje išnagrinėjama šio reglamento ir Reglamento (ES) 2015/757 ar kitų sektorinių teisės aktų sąveika ir suderinamumas. Kai tikslinga, prie tos ataskaitos gali būti pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto.

⁽²⁵⁾ 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiantis Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) ir iš dalies keičiantis saugios laivybos ir teršimo iš laivų prevencijos reglamentus (OL L 324, 2002 11 29, p. 1).

2. Ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d., o vėliau – bent kas penkerius metus Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai vertinimo rezultatus, kiek tai susiję su šio reglamento veikimu, be kita ko, informuoja apie galimą rinkos iškraipymų ar uostų vengimo poveikį; kiek tai susiję su visai netaršių technologijų jūrų transporto srityje ir jų rinkos raida, taip pat su atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro ir elektros tiekimo nuo kranto, be kita ko, inkaravimo vietoje, technologijų ir rinkos raida; kiek tai susiję su pajamų, gautų iš „FuelEU“ baudų, naudojimu ir kiek tai susiję su šio reglamento poveikiu Sąjungos jūrų sektoriaus konkurencingumui.

Toje ataskaitoje Komisija, *inter alia*, apsvarsto:

- a) materialinę ir geografinę šio reglamento taikymo sritį, kiek tai susiję su 2 straipsnio 1 dalyje nurodytos bendrosios talpos ribos mažinimu arba 2 straipsnio 1 dalies d punkte nurodytų reisų į trečiąsias valstybes ir iš jų laivų sunaudojamos energijos dalies išplėtimu;
- b) 4 straipsnio 2 dalyje nurodytą ribą, kad būtų pasiekti Reglamente (ES) 2021/1119 nustatyti tikslai;
- c) laivų, kuriems taikoma 6 straipsnio 1 dalis, tipus ir dydį ir 6 straipsnio 1 dalyje nurodytų pareigų taikymo išplėtimą, jas taikant ir laivams inkaravimo vietoje;
- d) 6 straipsnio 5 dalyje numatytas išimtis;
- e) elektros energijos, tiekiamos naudojant elektros tiekimo nuo kranto įrangą, apskaičiavimą, kaip nurodyta I priede, ir II priede apibrėžtą su šia elektros energija susijusį nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių;
- f) galimybę į šio reglamento taikymo sritį įtraukti tikslinius mechanizmus, skirtus tvariausioms ir inovatyviausioms dideliu priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialu pasižyminčioms kuro technologijoms, kad būtų sukurta aiški ir nuspėjama teisinė sistema ir skatinamas rinkos vystymasis ir tokio kuro technologijų diegimas;
- g) laivų, prašančių neįtraukti papildomos energijos, sunaudojamos dėl plaukiojimo ledo sąlygomis, nustatytomis IV ir V prieduose, atitikties balanso apskaičiavimą ir galimą tų nuostatų galiojimo pratęsimą laikotarpiui po 2034 m. gruodžio 31 d.;
- h) galimybę į I priede nustatytą laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo apskaičiavimą įtraukti vėjo tiekiamą energiją su sąlyga, kad egzistuoja patikrinamas vėjo varomosios energijos stebėsenos ir apskaitos metodas;
- i) galimybę į atitinkamai I ir IV prieduose nustatytus laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ir atitikties balanso apskaičiavimus įtraukti naujas ŠESD kiekio mažinimo technologijas, pvz., anglies dioksido surinkimą laive, su sąlyga, kad egzistuoja patikrinamas surinkto anglies dioksido stebėsenos ir apskaitos metodas;
- j) galimybę į šį reglamentą įtraukti papildomus elementus, visų pirma išmetamą juodosios anglies kiekį;
- k) poreikį imtis priemonių, kuriomis būtų reaguojama į bendrovių bandymus išvengti šiame reglamente nustatytų reikalavimų.

Jei tikslinga, Komisija apsvarsto, ar vertėtų kartu su ta ataskaita pateikti pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą.

3. Į 2 dalyje numatytą ataskaitą Komisija įtraukia šio reglamento socialinio poveikio jūrų sektoriui, be kita ko, šio sektoriaus darbuotojams, vertinimą.

4. Rengdama 2 dalyje nurodytą ataskaitą Komisija įvertina, koku mastu, įgyvendinant šį reglamentą, buvo pasiekti jo tikslai ir koku mastu jis padarė poveikį jūrų sektoriaus konkurencingumui. Toje ataskaitoje Komisija taip pat įvertina šio reglamento sąveiką su kitais atitinkamais Sąjungos teisės aktais ir nurodo nuostatas, kurios gali būti atnaujintos ir supaprastintos, taip pat veiksmus ir priemones, kurių buvo arba galėtų būti imtasi siekiant sumažinti bendrą jūrų sektoriaus patiriamą su sąnaudomis susijusį spaudimą. Kaip Komisijos atliekamos šio reglamento veiksmingumo analizės dalis ataskaitoje taip pat pateikiamas naštos, kuri dėl šio reglamento tenka įmonėms, vertinimas.

Jei tikslinga, Komisija, atsižvelgdama į pirmoje pastraipoje nurodytos ataskaitos išvadas, apsvarsto, ar kartu su ta ataskaita pateikti pasiūlymą iš dalies pakeisti šį reglamentą.

5. Tuo atveju, jei IMO priimtų pasaulinį ŠESD išskiriančio kuro standartą arba pasaulines laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribas, Komisija nedelsdama pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Toje ataskaitoje Komisija išnagrinėja tą pasaulinę priemonę, kiek tai susiję su jos užmoju, atsižvelgiant į Paryžiaus susitarimo tikslus ir jos bendrą aplinkosauginį naudingumą. Ji taip pat išnagrinėja visus klausimus, susijusius su galimu šio reglamento patikslinimu arba suderinimu su ta pasauline priemone, įskaitant poreikį išvengti jūrų transporto sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio dvigubo reglamentavimo Sąjungoje bei tarptautiniu lygmeniu.

Kai tikslinga, kartu su ta ataskaita gali būti pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų iš dalies keičiamas šis reglamentas, laikantis visos Sąjungos ekonomikos išmetamo ŠESD kiekio mažinimo įsipareigojimų ir siekiant išsaugoti Sąjungos klimato politikos aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą.

6. Komisija stebi šio reglamento įgyvendinimą jūrų transporto srityje, visų pirma siekdama atskleisti elgesį, kuriuo siekiama išvengti reikalavimų, kad kelias tokiam elgesiui būtų užkirstas ankstyvame etape, be kita ko, kiek tai susiję su atokiausiais regionais.

Stebėsenos rezultatai turi būti atspindėti kas dvejus metus rengiamoje ataskaitoje, nurodytoje Direktyvos 2003/87/EB 3gg straipsnio 3 dalyje.

31 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB daliniai pakeitimai

Direktyvos 2009/16/EB IV priede pateikiamas sąrašas papildomas šiuo punktu:

„51. „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas, išduotas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2023/1805 (*).

(*) 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 234, 2023 9 22, p. 48).“.

32 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Jis taikomas nuo 2025 m. sausio 1 d., išskyrus 8 ir 9 straipsnius, kurie taikomi nuo 2024 m. rugpjūčio 31 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2023 m. rugsėjo 13 d.

Europos Parlamento vardu
Pirmininkė
R. METSOLA

Tarybos vardu
Pirmininkas
J. M. ALBARES BUENO

I PRIEDAS

Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo nustatymo metodika

Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumui apskaičiuoti taikoma toliau nurodyta formulė, vadinama 1 lygtimi:

$$\text{GHG intensity } \left[\frac{\text{gCO}_{2\text{eq}}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW}) \text{ 1 lygtis}$$

Nuo žaliavos iki bako (WtT)	$\frac{\sum_i^n M_i^{\text{fuel}} \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{ WtT}, i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{ electricity}, k}{\sum_i^n M_i^{\text{fuel}} \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
Nuo bako iki kilvaterio (TtW)	$\frac{\sum_i^n M_i^{\text{fuel}} \sum_j^m M_{i,j}^{\text{engine}} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq}}, \text{TtW}, i, j) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{ TtW}, \text{slip}, i, j \right) \right]}{\sum_i^n M_i^{\text{fuel}} \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Atlyginimo už vėjinį varymą koeficientas

1 lygtyje vartojami įvairūs dėmenys ir žymenys pateikiami šioje lentelėje:

Dėmuo	Paaiškinimas
i	Indeksas, atitinkantis ataskaitiniu laikotarpiu į laivą pristatytas kuro rūšis
j	Indeksas, atitinkantis kurą laive naudojančius vienetus. Šio reglamento tikslais atsižvelgiama į šiuos kurą naudojančius vienetus – pagrindinį variklį (-us), papildomą variklį (-us), katilus, kuro elementus ir atliekų deginimo įrenginius
k	Indeksas, atitinkantis elektros tiekimo nuo kranto prijungimo taškus (c)
n	Bendras ataskaitiniu laikotarpiu į laivą pristatytų kuro rūšių kiekis
c	Bendras elektros tiekimo nuo kranto prijungimo taškų skaičius
m	Bendras kurą naudojančių vienetų skaičius
$M_{i,j}$	Kuro masė i, sunaudota kurą naudojančio vieneto j [gFuel]
E_k	Laivui per kiekvieną elektros tiekimo nuo kranto prijungimo tašką k tiekama elektra [MJ]
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{ WtT}, i$	Kuro i nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorius [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$]
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{ electricity}, k$	Su elektra, tiekama prisišvartavusiam laivui per kiekvieną elektros tiekimo nuo kranto prijungimo tašką k, susijęs nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorius [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$]
LCV_i	Apatinis kuro i šilumingumas [MJ/g kuro]
RWDi	Jei kuras i yra nebiologinės kilmės kuras, nuo 2025 m. sausio 1 d. iki 2033 m. gruodžio 31 d. gali būti taikomas atlyginimo koeficientas 2. Kitais atvejais $\text{RWD}_i = 1$.

C_{slipj}	Nesudegusio kuro koeficientas, išreikštas kurą naudojančio vieneto į sunaudojamo kuro į masės procentine dalimi [%]. C_{slip} apima nevaldomuosius ir nutekamuosius teršalus.
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4i,j}},$ $C_{fN_2O_{i,j}}$	Su kurą naudojančiame vienete į sudegusiu kuru susiję nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktoriai [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	Su kurą naudojančiame vienete į sudegusiu kuru į susijęs nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų kiekis CO_2 ekvivalentu [g CO_{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = (C_{fCO_{2j}} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ 2 lygtis
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4i,j}},$ $C_{sfN_2O_{i,j}}$	Su kurą naudojančiam vienetai į tiekiamo kuro nuotėkiu susiję nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktoriai [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	Su kurą naudojančiam vienetai į tiekiamo kuro į nuotėkiu susijęs nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų kiekis CO_2 ekvivalentu [g CO_{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = (C_{sfCO_{2j}} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_{4j}} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O_j} \times GWP_{N_2O})_i$ Kur: C_{sfCO_2} , o C_{sfN_2O} , = 0. $C_{sfCH_{4j}} = 1$.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ GWP_{N_2O}	CO_2 , CH_4 , N_2O visuotinio atšilimo potencialas per 100 metų, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalies 4 punkte

Šio reglamento tikslais 1 lygties $\sum_k E_k \times CO_{2eq,electricity,k}$ skaitiklio dėmuo yra lygus nuliui.

[M_i] nustatymo metodas

Remiantis bendrovės pasirinkta stebėsenos metodika, reisų, kuriems taikomas šis reglamentas, kuro masė [M_i] nustatoma pagal kiekį, apie kurį pranešama pagal Reglamente (ES) 2015/757 nustatytą ataskaitų teikimo sistemą.

Nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorių nustatymo metodas

Nuo žaliavos iki bako išmetamų teršalų kiekis nustatomas pagal šiame priede nurodytą metodiką, kaip nurodyta 1 lygties apraše.

Nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorių ($CO_{2eq,Wt,i}$) standartinės vertės nurodytos II priede.

Iškastinio kuro atveju naudojamos tik II priede nurodytos numatytosios vertės.

Gali būti naudojamos faktinės vertės, jei jos yra sertifikuotos pagal schemą, kurią Komisija pripažino pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis biodegalų, biodujų, RFNBO ir perdirbtos anglies kuro atžvilgiu, arba, kai taikytina, pagal atitinkamas Sąjungos teisės aktų, skirtų atsinaujinančiųjų išteklių dujų bei gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkoms, nuostatas, taikant šio reglamento 10 straipsnio 4 dalį.

Bunkerio atsargų papildymo važtaraštis

Pagal esamas MARPOL konvencijos VI priedo taisyklės bunkerio atsargų papildymo važtaraštis yra privalomas ir turi būti nurodyta į bunkerio atsargų papildymo važtaraštį įtrauktina informacija.

Šio reglamento tikslais:

1. laive naudojamo kuro, išskyrus iškastinį kurą, bunkerio atsargų papildymo važtaraščiuose pateikiama ši papildoma informacija apie tą kurą:
 - apatinis šilumingumas [MJ/g],
 - biodegalų atveju – E vertės, nustatytos pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalyje ir VI priedo B dalyje nustatytą metodiką [$\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$], ir susiję įrodymai, kad laikomasi toje direktyvoje tam kurui nustatytų taisyklių, nurodant kuro gamybos scenarijų,
 - kuro, išskyrus iškastinį kurą ir biodegalus, atveju – nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorių $\text{eq} [\text{gCO}_2\text{eq/MJ}]$ ir susijęs sertifikatas, kuriame nurodomas kuro gamybos scenarijus;
2. Jei produktai maišomi, informacija, kurios reikalaujama pagal šį reglamentą, pateikiama apie kiekvieną produktą.

Elektros energijos tiekimo dokumentas (EDN)

Šio reglamento tikslais atitinkamuose laivui tiekiamos elektros energijos tiekimo dokumentuose pateikiama bent ši informacija:

1. tiekėjas: pavadinimas, adresas, telefono numeris, e. pašto adresas, atstovas;
2. priimančias laivas: IMO numeris (MMSI), laivo pavadinimas, laivo tipas, vėliava, laivo atstovas;
3. uostas: pavadinimas, vietovė (LOCODE), terminalas / krantinė;
4. elektros tiekimo nuo kranto prijungimo taškas: prijungimo taško duomenys;
5. elektros tiekimo nuo kranto laikas: pradžios / pabaigos data ir laikas;
6. patiekta energija: tiekimo taškui priskirta galios dalis (jei taikytina) [kW], elektros suvartojimas (kWh) sąskaitos išrašymo laikotarpiu, informacija apie pikinę galią (jeigu turima);
7. skaitiklių rodmenys.

Nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktorių nustatymo metodas

Nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų kiekis nustatomas pagal šiame priede numatytą metodiką, kaip nurodyta 1 lygties ir 2 lygties apraše.

Nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktorių ($\text{CO}_{2\text{eq},\text{TW}_j}$) numatytosios vertės nurodytos II priede.

Vadovaujantis 8 straipsnyje nurodytu stebėsenos planu ir tikrintojui atlikus vertinimą, bendrovė gali naudoti kitus metodus, pvz., tiesioginį $\text{CO}_{2\text{eq}}$ matavimą, laboratorinius bandymus, jeigu taip pagerinamas bendras apskaičiavimo tikslumas, taikant 10 straipsnio 5 dalį.

Nuo bako iki kilvaterio išmetamų nevaldomųjų ir nutekamųjų teršalų nustatymo metodas

Nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai yra teršalai, kurie išmetami dėl to, kad dalis kuro nepasiekia kurą deginančio vieneto degimo kameros arba yra nesunaudojama kurą naudojančiame vienete, nes nesudega, yra išleidžiama arba nuteka iš sistemos. Šio reglamento tikslais nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai į apskaitą įtraukiami kaip kurą naudojančio vieneto sunaudojamo kuro masės procentinė dalis. Numatytosios vertės nurodytos II priede.

Su vėjiniu varymu susijusio atlyginimo koeficiento nustatymo metodai

Kai laive įrengiamas vėjinio varymo sistema, gali būti taikomas atlygio koeficientas; jis nustatomas taip:

Atlyginimo už vėjinį varymą koeficientas – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Kur:

- P_{Wind} – vėjinio varymo sistemų turima efektyvioji galia, atitinkanti $f_{eff} * P_{eff}$, apskaičiuota pagal 2021 m. Gaires dėl inovatyvių energijos vartojimo efektyvumo technologijų taikymo apskaičiuojant ir tikrinant pasiektą projekcinę energijos vartojimo efektyvumo indeksą (EEDI) ir pasiektą laivo energijos vartojimo efektyvumo indekso vertę (EEXI) (MEPC.1/Circ.896);
- P_{Prop} – laivo varomoji galia, atitinkanti P_{ME} , kaip apibrėžta 2018 m. Naujų laivų EEDI apskaičiavimo metodikos gairėse (IMO rezoliucija MEPC.364(79) su padarytais pakeitimais) ir 2021 m. gairėse dėl EEXI apskaičiavimo metodo (IMO rezoliucija MEPC.333(76)). Kai įrengtas (-i) veleno variklis (-iai), $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$.

Tada laivo taršos ŠESD intensyvumo indeksas apskaičiuojamas 1 lygties rezultatą padauginus iš atlyginimo koeficiento.

II PRIEDAS

Numatytieji išmetamųjų teršalų faktoriai

Toliau pateiktoje lentelėje nurodyti numatytieji išmetamųjų teršalų faktoriai naudojami šio reglamento I priede nurodytam taršos ŠESD intensyvumo indeksui nustatyti, išskyrus atvejus, kai bendrovės, taikydamos 10 straipsnio 4 ir 5 dalis, nukrypsta nuo tų numatytųjų išmetamųjų teršalų faktorių.

Toliau pateiktoje lentelėje:

- TBM reiškia „turi būti išmatuota“;
- N/A reiškia „nėra duomenų“;
- brūkšnelis (-) reiškia „netaikytina“.
- E nustatomas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalyje ir VI priedo B dalyje nustatytą metodiką.

Jei langelyje nurodoma TBM arba N/A, naudojama tame pačiame stulpelyje nurodyta didžiausia numatytoji kuro klasės vertė, išskyrus atvejus, kai vertė nurodyta pagal 10 straipsnį.

Jei tam tikrai kuro klasei visuose to paties stulpelio langeliuose nurodoma TBM arba N/A, naudojama nepalankiausio iškastinio kuro scenarijaus numatytoji vertė, išskyrus atvejus, kai vertė nurodyta pagal 10 straipsnį. Ši taisyklė netaikoma 9 stulpeliui, kur „TBM“ ir „N/A“ reiškia kuro vartotojui neprieinamas vertės. Nesant numatytosios vertės, turėtų būti naudojama sertifikuotoji vertė pagal 10 straipsnio 5 dalį.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Nuo žaliavos iki bako (WtT)	Nuo bako iki kilvaterio (TtW)				
Kuro klasė	Teršalų išmetimo scenarijaus pavadinimas	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq}}$ WtT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Kurą naudojančio vieneto klasė	$C_f \text{CO}_2$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$C_f \text{CH}_4$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$C_f \text{N}_2\text{O}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C_{slip} Kaip variklio sunaudojamo kuro masės procentinė dalis
Iškastinis kuras	HFO ISO 8217, nuo RME iki RMK markių	0,0405	13,5	Visi vidaus degimo varikliai	3,114	0,00005	0,00018	-
	LFO ISO 8217, nuo RMA iki RMD markių	0,041	13,2	Visi vidaus degimo varikliai	3,151	0,00005	0,00018	-
	MDO MGO ISO 8217, nuo DMX iki DMB markių	0,0427	14,4	Visi vidaus degimo varikliai	3,206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Nuo žaliavos iki bako (WtT)	Nuo bako iki kilvaterio (TtW)				
Kuro klasė	Teršalų išmetimo scenarijaus pavadinimas	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO _{2eq} WtT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Kurą naudojančio vieneto klasė	C _f CO ₂ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C _f CH ₄ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C _f N ₂ O $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{slip} Kaip variklio sunaudojamo kuro masės procentinė dalis
Iškastinis kuras	SGD	0,0491	18,5	SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio)	2,750	0	0,00011	3,1
				SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, mažo greičio)				1,7
				SGD dyzeliniai varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio)				0,2
				LBSI				2,6
	SND	0,046	7,8	Visi vidaus degimo varikliai	3,030 (butanas) 3,000 (propanas)	TBM	TBM	N/A
	H ₂ (gamtinės dujos)	0,12	132	Kuro elementai	0	0	-	-
				Vidaus degimo variklis	0	0	TBM	
	NH ₃ (gamtinės dujos)	0,0186	121	Kuro elementai	0	0	TBM	TBM
				Vidaus degimo variklis	0	0	TBM	TBM
	Metanolis (gamtinės dujos)	0,0199	31,3	Visi vidaus degimo varikliai	1,375	TBM	TBM	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Nuo žaliavos iki bako (WtT)	Nuo bako iki kilvaterio (TtW)				
Kuro klasė	Teršalų išmetimo scenarijaus pavadinimas	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO _{2eq} WtT $\left[\frac{\text{gCO2eq}}{\text{MJ}}\right]$	Kurą naudojančio vieneto klasė	C _f CO ₂ $\left[\frac{\text{gCO2}}{\text{gFuel}}\right]$	C _f CH ₄ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C _f N ₂ O $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C _{slip} Kaip variklio sunaudojamo kuro masės procentinė dalis
Biodegalai	Etanolio gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001			Visi vidaus degimo varikliai	1,913	TBM	TBM	-
	Biodyzelinas Gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001			Visi vidaus degimo varikliai	2,834	TBM	TBM	-
	Hidrinimu valytas augalinis aliejus (HVO) Gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001			Visi vidaus degimo varikliai	3,115	0,00005	0,00018	-
	Suskystintas biometanas kaip transporto kuras (Biologinės kilmės SGD) Gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001	Direk-tyvos (ES) 2018/2001 III priede nustatyta vertė	$E - \frac{C_{f\text{CO}_2}}{\text{LCV}}$	SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio)	2,750	0	0,00011	3,1
				SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, mažo greičio)				1,7
				SGD dyzeliniai varikliai (dvirūšio kuro)				0,2
				LBSI				2,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Nuo žaliavos iki bako (WtT)	Nuo bako iki kilvaterio (TtW)				
Kuro klasė	Teršalų išmetimo scenarijaus pavadinimas	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$]	Kurą naudojančio vieneto klasė	C _f CO ₂ [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _f CH ₄ [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _f N ₂ O [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{slip} Kaip variklio sunaudojamo kuro masės procentinė dalis
	Biometanolio gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001			Visi vidaus degimo varikliai	1,375	TBM	TBM	-
	Kiti gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001			Visi vidaus degimo varikliai	3,115	0,00005	0,00018	-
Biodegalai	Biologinės kilmės H ₂	Direktyvos (ES) 2018/2001 III priede nustatyta vertė	N/A	Kuro elementai	0	0	0	-
	Gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001			Vidaus degimo variklis	0	0	TBM	
Nebiologinės kilmės kuras iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių (RFNBO) - Elektrolizinis kuras	Elektrosintetinis dyzelinas	0,0427	Nuoroda į Direktyvą (ES) 2018/2001	Visi vidaus degimo varikliai	3,206	0,00005	0,00018	-
	Elektrosintetinis metanolis	0,0199	Nuoroda į Direktyvą (ES) 2018/2001	Visi vidaus degimo varikliai	1,375	TBM	TBM	-
	Sintetinės SGD	0,0491	Nuoroda į Direktyvą (ES) 2018/2001	SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio)	2,750	0	0,00011	3,1
				SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, mažo greičio)				1,7
				SGD dyzeliniai varikliai (dvirūšio kuro)				0,2
				LBSI				2,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Nuo žaliavos iki bako (WtT)	Nuo bako iki kilvaterio (TtW)				
Kuro klasė	Teršalų išmetimo scenarijaus pavadinimas	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$]	Kurą naudojančio vieneto klasė	C _f CO ₂ [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _f CH ₄ [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _f N ₂ O [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{slip} Kaip variklio sunaudojamo kuro masės procentinė dalis
	Elektrolizinis H ₂	0,12	Nuoroda į Direktyvą (ES) 2018/2001	Kuro elementai	0	0	0	-
				Vidaus degimo variklis	0	0	TBM	
	Elektrolizinis NH ₃	0,0186	N/A	Kuro elementai	0	N/A	TBM	N/A
				Vidaus degimo variklis	0	N/A	TBM	N/A
	Sintetinės SGD	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Kitas	Elektra	-	ES ENERGIJOS RŪŠIŲ DERINYS	Elektros tiekimas nuo kranto	-	-	-	-

1 stulpelyje nurodoma kuro klasė, t. y. iškastinis kuras, skystieji biodegalai, dujiniai biodegalai ir elektrolizinis kuras.

2 stulpelyje nurodomas atitinkamo kuro tam tikroje klasėje pavadinimas arba teršalų išmetimo scenarijai.

3 stulpelyje nurodomas kuro apatinis šilumingumas MJ/g. Skystųjų biodegalų energinės vertės pagal masę vertės (apatinis šilumingumas, MJ/kg), kaip nustatyta Direktyvos (ES) 2018/2001 III priede, perskaičiuojamos į [MJ/g] ir naudojamos.

4 stulpelyje nurodomi nuo žaliavos iki bako išmetamų šesd faktoriai [gCO_{2eq}/MJ]:

- skystųjų biodegalų numatytosios vertės apskaičiuojamos naudojant E vertes, nustatytas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalyje visiems skystiesiems biodegalams, išskyrus biologinės kilmės SGD, ir tos direktyvos VI priedo B dalyje biologinės kilmės SGD nustatytas metodikas, ir remiantis numatytosiomis vertėmis, susijusiomis su konkrečiais biodegalais, naudojamais kaip transporto degalai, ir jų gamybos scenarijumi, nustatytomis tos direktyvos V priedo D ir E dalyse visiems skystiesiems biodegalams, išskyrus biologinės kilmės SGD, ir VI priedo D dalyje biologinės kilmės SGD. Tačiau E vertes reikia pakoreguoti atimant 6 stulpelyje (C_f CO₂) ir 3 stulpelyje (LCV) nurodytų verčių santykį. To reikalaujama pagal šį reglamentą, kuriame atskiriami WtT ir TtW apskaičiavimai, kad būtų išvengta dvigubo išmetamųjų teršalų apskaičiavimo;
- RFNBO ir kito a punkte nenurodyto kuro, į kurį turi būti atsižvelgta šio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nurodytu tikslu, atveju numatytosios vertės apskaičiuojamos taikant deleguotojo akto, nurodyto Direktyvos (ES) 2018/2001 28 straipsnio 5 dalyje, metodiką arba, jei taikytina, panašią metodiką, jei tokia metodika yra apibrėžta Sąjungos teisės akte dėl dujų iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, gamtinių dujų ir vandenilio vidaus rinkomis, pagal šio reglamento 10 straipsnio 1 ir 2 dalis.

5 stulpelyje nurodomi pagrindiniai kurą naudojančių vienetų tipai / klasės, pvz., dvitakčiai ir keturtakčiai vidaus degimo varikliai, dyzeliniai arba Oto varikliai, lieso mišinio kibirkštinio uždegimo varikliai, kuro elementai ir kt.

6 stulpelyje nurodomas išmetamo CO₂ faktorius C_f [gCO₂/gfuel]. Naudojamos išmetamųjų teršalų faktorių vertės, nurodytos Reglamente (ES) 2015/757. Visų rūšių kuro, nenurodyto Reglamente (ES) 2015/757, numatytosios vertės nurodytos lentelėje.

7 stulpelyje nurodomas išmetamo metano faktorius C_f [gCH₄/gfuel]. Laikoma, kad SGD atveju metano C_f yra lygus nuliui.

8 stulpelyje nurodomas išmetamo azoto suboksido faktorius C_f [gN₂O/gfuel].

9 stulpelyje nurodoma kuro dalis, prarasta kaip nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai (C_{slip}), išreiškiama kaip konkretaus kurą naudojančio vieneto sunaudojamo kuro masės procentinė dalis. Tokio kuro kaip SGD, kuriam būdingi nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai, nevaldomųjų ir nutekamųjų išmetamųjų teršalų kiekis, nurodytas lentelėje, išreiškiamas kaip sunaudoto kuro masės procentinė dalis (9 stulpelis). Lentelėje nurodytos C_{slip} vertės apskaičiuotos 50 % visos variklio apkrovos sąlygomis.

III PRIEDAS

Visai netaršių technologijų bendrieji reikalavimai

Toliau pateiktoje nebaigtinėje lentelėje nurodytos technologijų rūšys ir bendrieji jų naudojimo reikalavimai, kad jas būtų galima laikyti visai netaršiomis technologijomis, kaip apibrėžta 3 straipsnio 7 dalyje.

Technologijų rūšys	Bendrieji veikimo reikalavimai
Kuro elementai	Elektros energija, kurią tiekia laive sumontuoti kuro elementai, kuriuose naudojamas kuras arba sistema, užtikrinantys, kad tiekiant energiją į atmosferą nebūtų išmetami jokie 3 straipsnio 7 dalyje nurodyti teršalai
Elektros energijos kaupimas laive	Elektros energija, tiekiamą iš laive įrengtų elektros energijos kaupimo sistemų, kurios buvo anksčiau įkrautos: — elektros energiją gaminant laive jūroje, — bateriją įkraunant krante, — bateriją pakeičiant kita
Elektros energijos gamyba laive iš vėjo ir saulės energijos	Elektros energija, laive įrengtų atsinaujinančiųjų išteklių energijos šaltinių tiekiamą tiesiogiai į laivo elektros tinklą arba įkraunant laive įrengtas tarpines elektros energijos kaupimo sistemas

Elektros energija, tiekiamą naudojant šioje lentelėje nenurodytas laive įrengtas technologijas, kuriomis užtikrinamas visiškas netaršumas, kaip apibrėžta 3 straipsnio 7 dalyje, gali būti įtraukta į šią lentelę deleguotaisiais aktais pagal 6 straipsnio 6 dalį.

Kitų technologijų atitiktis pirmiau ir 6 straipsnio 6 dalyje nurodytiems bendriesiems reikalavimams, taip pat 6 straipsnio 7 dalyje nurodytuose įgyvendinimo aktuose nustatytiems išsamiems priimtinumų kriterijams turi būti įrodyta pateikiant atitinkamus dokumentus.

IV PRIEDAS

Atitikties balanso ir 23 straipsnio 2 dalyje nustatytų „FuelEU“ baudų apskaičiavimo formulės

A. Formulės laivo atitikties balansui apskaičiuoti

- a) laivo taršos ŠESD intensyvumo, kaip nurodyta 4 straipsnio 2 dalyje, atitikties balansas apskaičiuojamas pagal šią formulę:

Atitikties balansas $[gCO_{2eq}] =$	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
-------------------------------------	--

Kur:

gCO_{2eq}	CO ₂ ekvivalento gramai
$GHGIE_{target}$	Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo riba pagal 4 straipsnio 2 dalį
$GHGIE_{actual}$	Apskaičiuotas atitinkamo ataskaitinio laikotarpio laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo metinis vidurkis

Bendrovė gali iki 2034 m. gruodžio 31 d. paprašyti į IC, IB, IA ar IA Super arba lygiavertės ledo klasės laivo suvartojamą energiją neįtraukti papildomos suvartojamos energijos, reikalingos plaukiojant ledo sąlygomis.

Bendrovė gali paprašyti į IA ar IA Super arba lygiavertės ledo klasės laivo suvartojamą energiją neįtraukti papildomos suvartojamos energijos, reikalingos dėl laivo techninių charakteristikų.

Abiem atvejais, kai papildomas energijos suvartojimas neįtraukiamas, apskaičiuojant pirmiau nurodytą atitikties balansą, M_i vertės pakeičiamos pakoreguota kuro M_{iA} mase, apibrėžta V priede, o $GHGIE_{actual}$ vertė, naudojama atitikties balansui apskaičiuoti, perskaičiuojama pagal atitinkamas M_{iA} vertes;

- b) apskaičiuojant laivo atitikties balansą tarpinio RFNBO tikslo pagal 5 straipsnio 3 dalį atžvilgiu, taikoma ši formulė:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$(0,02 \times (\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i)) - (\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i)$
--------------------	--

Kur:

CB_{RFNBO}	5 straipsnio 3 dalyje nurodyto tarpinio RFNBO tikslo atitikties balansas MJ
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Metinė suvartojamos energijos iš RFNBO ir (arba) iš kuro, kuriuo užtikrinamas išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas, lygiavertis nurodytam 5 straipsnyje, suma

B. Formulė 23 straipsnio 2 dalyje nustatytoms „FuelEU“ baudoms apskaičiuoti

23 straipsnio 2 dalyje nustatytų „FuelEU“ baudų suma apskaičiuojama taip:

a) „FuelEU“ bauda, susijusi su laivui tenkančios taršos ŠESD intensyvumo atitikties balansu pagal 4 straipsnio 2 dalį

„FuelEU“ bauda =	$\frac{ \text{Compliance Balance} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
1. „FuelEU“ bauda	2. Išreikšta EUR
3. Compliance Balance	4. Absoliučioji atitikties balanso vertė
5. 41 000	6. 1 metrinė VLSFO tona, atitinkanti 41 000 MJ
7. 2 400	8. Mokėtina suma eurai už lygiavertę VLSFO metrinę toną

b) „FuelEU“ bauda tarpinio RFNBO tikslo pagal 5 straipsnio 3 dalį atžvilgiu

Jeigu $\text{CB}_{\text{RFNBO}} \geq 0$, 23 straipsnio 2 dalyje nustatytos „FuelEU“ baudos suma apskaičiuojama taip:

„FuelEU“ bauda (RFNBO) =	$\frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41000} \times P_d$
9. „FuelEU“ bauda	10. Išreikšta EUR
11. CB_{RFNBO}	12. RFNBO atitikties balanso vertė
13. P_d	14. RFNBO ir su laivo įrenginiais suderinamo iškastinio kuro kainų skirtumas
15. 41 000	16. 1 metrinė VLSFO tona, atitinkanti 41 000 MJ

V PRIEDAS

Pakoreguotos laivybai ledo sąlygomis skirtos kuro masės apskaičiavimas

Šiame priede aprašoma, kaip apskaičiuoti:

- papildomą suvartotą energiją dėl IA ar IA Super arba lygiavertės ledo klasės laivo techninių charakteristikų;
- papildomą energiją, kurią suvarito IC, IB, IA ar IA Super arba lygiavertės ledo klasės laivas plaukiodamas ledo sąlygomis;
- pakoreguotą masę $[M_{iA}]$, atėmus papildomą energiją, priskirtą kiekvienam kuro i atvejui.

Papildoma energija dėl ledo klasės

Papildoma suvartota energija dėl IA ar IA Super arba lygiavertės ledo klasės laivo techninių charakteristikų apskaičiuojama taip:

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

Kur:

$E_{\text{voyages, total}}$ – visa energija, suvartota per visus reisus, o
 $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ – papildoma energija, suvartota dėl plaukiojimo ledo sąlygomis.

Bendra per visus reisus suvartota energija apskaičiuojamas taip:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

Kur:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ – per visus reisus sunaudoto kuro i masė, patenkanti į šio reglamento taikymo sritį, o
 LCV_i – kuro i apatinis šilumingumas.

Papildoma energija dėl plaukiojimo ledo sąlygomis

Papildoma energija, kurią suvarito IC, IB, IA ar IA Super arba lygiavertės ledo klasės laivas plaukiodamas ledo sąlygomis, apskaičiuojama taip:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

Kur:

$E_{\text{voyages, open water}}$ – energija, suvartota per reisus atvirose vandenyse, o
 $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ – pakoreguota energija, suvartota ledo sąlygomis.
 $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ – negali būti didesnis už $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

Reisuose, per kuriuos plaukiama tik atvirose vandenyse, suvartota energija apskaičiuojama taip:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}$$

Kur:

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$ – energija, suvartota plaukiojant ledo sąlygomis, kuri apskaičiuojama taip:
 $E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i$

Kur:

$M_{i,voyages,ice\ conditions}$ – kuro i , sunaudoto plaukiojant ledo sąlygomis, masė, patenkanti į šio reglamento taikymo sritį.

Pakoreguotas energijos kiekis, suvartotas plaukiojant ledo sąlygomis, apskaičiuojamas taip:

$$E_{voyages,ice\ conditions,adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \frac{E}{D_{open\ water}}$$

Kur:

$D_{ice\ conditions}$ – suminis nuplauktas atstumas plaukiojant ledo sąlygomis, patenkantis į šio reglamento taikymo sritį.

$\frac{E}{D_{open\ water}}$ – energijos suvartojimas per atstumą, nuplauktą plaukiojant atvirose vandenyse, kuris apskaičiuojamas taip:

$$- \frac{E}{D_{open\ water}} = \frac{(E_{voyages,total} - E_{voyages,ice\ conditions})}{(D_{total} - D_{ice\ conditions})}$$

Kur:

$E_{voyages,ice\ conditions}$ – energijos suvartojimas plaukiojant ledo sąlygomis, o

D_{total} – suminis metinis nuplauktas atstumas, patenkantis į šio reglamento taikymo sritį.

Bendra papildoma ledo energija dėl ledo klasės ir plaukiojimo ledo sąlygomis

$$E_{additional\ ice} = E_{additional\ due\ to\ ice\ class} + E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$$

Pakoreguota masė $[M_{i,A}]$

Visą papildomą ledo energiją $E_{i\ additional\ ice}$ bendrovė paskirsto įvairiam per metus naudotam kurui i tokiomis sąlygomis:

$$\Sigma E_{i\ additional\ ice} = E_{additional\ ice}$$

Kiekvienam kurui i ,

$$E_{i,additional\ ice} \leq M_i \times LCV_i$$

$[M_{i,A}]$ pakoreguota kuro masė apskaičiuojama taip:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i,additional\ ice}}{LCV_i}$$
