

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) 2015/757**2015 m. balandžio 29 d.****dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, 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 192 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

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

pasikonsultavę su Regionų komitetu,

laikydami įprastą teisėkūros procedūrą ⁽²⁾,

kadangi:

- (1) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2009/29/EB ⁽³⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos sprendime Nr. 406/2009/EB ⁽⁴⁾, kuriais raginama, kad visi ekonomikos sektoriai, įskaitant tarptautinės jūrų laivybos sektorių, prisidėtų prie išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo, numatyta, kad jeigu valstybės narės nepatvirtintų tarptautinio susitarimo, kuris apimtų tarptautinės laivybos sektoriaus emisijas ir planinius jų mažinimo rodiklius, parengtus pasitelkiant Tarptautinę jūrų organizaciją (TJO), arba ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 31 d. Bendrija nepatvirtintų tokio susitarimo, parengto remiantis Jungtinių Tautų bendrąja klimato kaitos konvencija, Komisija turėtų teikti pasiūlymą tarptautinės laivybos sektoriaus emisijas įtraukti į Bendrijos išpareigojimą mažinti išmetamus kiekius, siekiant, kad siūlomas aktas įsigaliotų ne vėliau kaip 2013 m. Toks pasiūlymas, kuriame būtų atsižvelgiama į galimą naudą aplinkai, turėtų turėti kuo mažesnę neigiamą poveikį Bendrijos konkurencingumui;
- (2) jūrų transportas daro įtaką pasaulio klimatui ir oro kokybei dėl jo išmetamo anglies dioksido (CO₂) ir kitų išmetamųjų teršalų, tokių kaip azoto oksidai (NO_x), sieros oksidai (SO_x), metanas (CH₄), kietosios dalelės ir suodžiai;
- (3) tarptautinė jūrų laivyba tebėra vienintelė transporto rūšis, kuriai netaikomas Sąjungos išpareigojimas mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Remiantis atliktu poveikio vertinimu, kuris pridedamas prie pasiūlymo dėl šio reglamento, tarptautinės laivybos sektoriaus išmetamo CO₂ kiekis nuo 1990 m. iki 2007 m. Sąjungoje padidėjo 48 %;
- (4) atsižvelgiant į sparčią mokslinių žinių apie poveikį, kurį pasaulio klimatui daro jūrų transporto išmetami su CO₂ nesusiję teršalai, raidą, pagal šį reglamentą tokio poveikio vertinimas turėtų būti atliekamas reguliariai. Remdamasi savo vertinimais Komisija turėtų išanalizuoti poveikį politikai ir priemonėms, siekdama mažinti tų išmetamųjų teršalų kiekį;
- (5) 2014 m. vasario 5 d. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos Komisija ir valstybės narės raginamos nustatyti privalomą 2030 m. ES tikslą sumažinti ES išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 40 %, palyginti su 1990 m. išmetamu kiekiu. Be to, Europos Parlamentas pažymėjo, kad jei ES nori tinkamai prisidėti prie pasaulinių pastangų, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį būtina mažinti visuose ekonomikos sektoriuose;

⁽¹⁾ OL C 67, 2014 3 6, p. 170.

⁽²⁾ 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2015 m. kovo 5 d. Tarybos pozicija, priimta per pirmąjį svarstymą (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje). 2015 m. balandžio 28 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽³⁾ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/29/EB, iš dalies keičianti Direktyvą 2003/87/EB, siekiant patobulinti ir išplėsti Bendrijos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (OL L 140, 2009 6 5, p. 63).

⁽⁴⁾ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 406/2009/EB dėl valstybių narių pastangų mažinti jų šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas, Bendrijai siekiant įvykdyti išpareigojimus iki 2020 m. sumažinti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijas (OL L 140, 2009 6 5, p. 136).

- (6) 2014 m. spalio 23–24 d. išvadose Europos Vadovų Taryba patvirtino privalomą ES tikslą – iki 2030 metų pabaigos ES viduje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti ne mažiau kaip 40 %, palyginti su 1990 m. Europos Vadovų Taryba taip pat nurodė, kad transporto sektoriuje svarbu mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, ir paprašė Komisijos toliau nagrinėti įrankius ir priemones, kurių reikia visapusiškam ir technologiškai neutraliam požiūriui, kuriuo, *inter alia*, būtų skatinamas išmetamųjų teršalų kiekio mažinimas ir energijos vartojimo efektyvumas transporto sektoriuje;
- (7) 7-ojoje aplinkosaugos veiksmų programoje (AVP) ⁽¹⁾ pažymima, kad jei ES nori tinkamai prisidėti prie pasaulinių pastangų, išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį būtina mažinti visuose ekonomikos sektoriuose. Šiame kontekste 7-ojoje AVP akcentuojama, kad 2011 m. Baltojoje knygoje dėl transporto nustatytus tikslus turi padėti įgyvendinti tvirta politinė sistema;
- (8) 2011 m. liepos mėn. TJO patvirtino technines ir veiklos priemones, pirmiausia – naujiems laivams taikytiną energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklį (EVEDR) ir laivų energijos vartojimo efektyvumo valdymo planą (LEVEVP), kuriomis bus labiau sumažintas numatomas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio didėjimas, tačiau vien šiomis priemonėmis negalima pasiekti tokio absoliutaus tarptautinės laivybos sektoriuje išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažinimo, kuris būtinas, kad pakaktų pastangų siekti pasaulinio tikslo – neleisti, kad pasaulinė temperatūra padidėtų daugiau kaip 2 °C;
- (9) remiantis TJO pateiktais duomenimis, savitasis laivų sunaudojamos energijos kiekis ir išmetamas CO₂ kiekis, taikant veiklos priemones ir diegiant esamas technologijas galėtų būti sumažinti iki 75 %; daugelį tų priemonių galima laikyti ekonomiškai veiksmingomis, todėl jos galėtų suteikti sektoriui tiesioginės naudos, nes sumažinus kuro išlaidas atsiperka veiklos arba investicinės išlaidos;
- (10) norint Sąjungos lygmeniu sumažinti laivų išmetamo CO₂ kiekį, geriausia galimybė tebėra sukurti laivų kuro sąnaudomis pagrįstą išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą (toliau – SAT sistema) – tai būtų pirmas požiūrio palaipsniui įtraukti jūrų transporto išmetamus teršalus į Sąjungos išsipareigojimą mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį etapas kartu su kitų sektorių, kurie jau įgyvendina tą išsipareigojimą, išmetamais teršalais. Galimybė visuomenei susipažinti su duomenimis apie išmetamuosius teršalus padės panaikinti rinkos kliūtis, trukdančias įdiegti daugelį priemonių, kurioms būdingos neigiamos išlaidos ir kuriomis būtų sumažintas jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis;
- (11) priimti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir kuro sąnaudų mažinimo priemonės trukdo rinkos kliūtys, pavyzdžiui, patikimos informacijos apie laivų kuro naudojimo efektyvumą arba laivų įrangos atnaujinimo technologijų trūkumas, nepakankama galimybė gauti finansinių išteklių investicijoms į laivų efektyvumą ir nevienodos paskatos, nes laivų savininkai negautų naudos iš investicijų į laivų efektyvumą, kai sąskaitas už kurą apmoka operatoriai;
- (12) konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis ir diskusijų su tarptautiniais partneriais rezultatai rodo, kad požiūrio palaipsniui įtraukti jūrų transporto išmetamus teršalus į Sąjungos išsipareigojimą mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį turėtų būti laikomasi pirmiausia įgyvendinant patikimą jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekio SAT sistemą, o vėliau nustatant tų teršalų išmetimo kainą. Laikantis šio požiūrio galima lengviau pasiekti nemažą pažangą tarptautiniu lygmeniu sudarant susitarimą dėl išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo tikslų ir kitų priemonių, kuriomis to sumažinimo būtų siekiama mažiausiomis išlaidomis;
- (13) tikimasi, kad įdiegus Sąjungos SAT sistemą išmetamųjų teršalų kiekis iki 2030 metų pabaigos būtų sumažintas apie 2 %, palyginti su įprastinės veiklos scenarijumi, o bendros grynosios išlaidos – apie 1,2 mlrd. EUR, nes ši sistema galėtų padėti šalinti rinkos kliūtis, pirmiausia tas, kurios yra susijusios su informacijos apie laivų efektyvumą trūkumu, atitinkamoms rinkoms teikiant palyginamą ir patikimą informaciją apie kuro sąnaudas ir energijos vartojimo efektyvumą. Šis transporto išlaidų sumažinimas turėtų palengvinti tarptautinę prekybą. Be to, patikima SAT sistema yra būtina tam, kad Sąjungos arba pasaulio lygmeniu būtų galima taikyti rinka grindžiamas priemones, efektyvumo standartus ar kitas priemones. Pagal šią sistemą taip pat būtų teikiami patikimi duomenys, reikalingi tam, kad būtų galima nustatyti tikslus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus ir įvertinti jūrų transporto pažangą prisidedant prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ekonomikos sukūrimo tikslo. Atsižvelgiant į tarptautinį laivybos veiklos pobūdį labiausiai pageidautina ir veiksmingiausia tarptautinio jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo metodą nustatyti pasauliniu susitarimu;

(1) 2013 m. lapkričio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1386/2013/ES dėl bendrosios Sąjungos aplinkosaugos veiksmų programos iki 2020 m. „Gyventi gerai pagal mūsų planetos išgales“ (OL L 354, 2013 12 28, p. 171).

- (14) stebėseną turėtų būti taikoma visiems Sąjungos vidaus reisams, visiems atvykstantiesiems reisams iš paskutiniojo už Sąjungos ribų esančio uosto į pirmąjį įplaukimo į Sąjungą uostą ir visiems išvykstantiesiems reisams iš Sąjungos uosto į pirmąjį už Sąjungos ribų esantį įplaukimo uostą, įskaitant reisu su balastu. Be to, turėtų būti stebimi uostuose išmetamo CO₂ kiekiai, įskaitant kiekius, išmetamus laivams prisišvartavus arba judant uoste, visų pirma jeigu taikomos specialios išmetamo CO₂ kiekio mažinimo priemonės arba priemonės, kuriomis siekiama vengti CO₂ išmetimo. Šios taisyklės, laikantis nediskriminavimo principo, turėtų būti taikomos visiems laivams, nepaisant jų vėliavos. Tačiau, nors šiuo reglamentu daugiausia dėmesio skiriama jūrų transportui, juo stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reikalavimai neturėtų būti nustatomi laivų judėjimui ir veiklai, kuriais nesiekama pervežti krovinių ar keleivių komerciniais tikslais, tokiems kaip antai dugno gilinimo, ledo laužymo, vamzdžių tiesimo ar jūroje esančių įrenginių instaliavimo veiklai;
- (15) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas laivams, vykdančioms veiklą mažiau palankiomis klimato sąlygomis, turėtų būti įmanoma į duomenis, kurie stebimi remiantis šiuo reglamentu, įtraukti konkrečią informaciją, susijusią su laivo ledo klase ir plaukiojimu ledo sąlygomis;
- (16) dėl diegiamų nuostatų sudėtingumo, itin techninio jų pobūdžio ir būtinybės visoje Sąjungoje taikyti vienodas taisykles, atsižvelgiant į tarptautinį jūrų transporto pobūdį ir numatomą į įvairių valstybių narių uostus įplaukiančių laivų gausą bei siekiant palengvinti SAT sistemos įgyvendinimą visoje Sąjungoje, ši siūloma sistema turėtų būti nustatyta reglamentu;
- (17) patikima laivams skirta Sąjungos SAT sistema turėtų būti grindžiama išmetamųjų teršalų kiekio skaičiavimu remiantis kuro sąnaudomis, patirtomis per reisu į Sąjungos uostus ir iš Sąjungos uostų, nes, atsižvelgiant į tai, kad laivų kuro rezervuarai yra dideli, pagal kuro pardavimo duomenis nebūtų įmanoma pakankamai tiksliai įvertinti šios konkrečios srities kuro sąnaudų;
- (18) pagal Sąjungos SAT sistemą taip pat turėtų būti renkama kita susijusi informacija, suteikianti galimybę nustatyti laivų efektyvumą arba išsamiau išnagrinėti išmetamųjų teršalų susidarymo priežastis, kartu išsaugant komercinės ar pramoninės informacijos konfidencialumą. Be to, nustatant tokią taikymo sritį, Sąjungos SAT sistema suderinama su tarptautinėmis iniciatyvomis, kuriomis siekiama esamiems laivams nustatyti efektyvumo standartus, kartu atsižvelgiant į veiklos priemones, ir padedama šalinti su informacijos trūkumu susijusias rinkos kliūtis;
- (19) siekiant sumažinti laivų savininkams ir operatoriams, ypač mažosioms ir vidutinėms įmonėms, tenkančią administravimo naštą ir užtikrinti kuo geresnį SAT sistemos išlaidų ir naudingumo santykį, netrukdant siekti tikslo apimti labai didelės jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio dalį, SAT sistemos taisyklės turėtų būti taikomos tik dideliems teršėjams. Išsamiai ir objektyviai išnagrinėjus į Sąjungos uostus įplaukiančių ir išplaukiančių laivų dydį ir jų išmetamų teršalų kiekį buvo nustatyta 5 000 bendrosios talpos ribinė vertė. Laivai, kurių bendroji talpa yra didesnė nei 5 000, sudaro apie 55 % į Sąjungos uostus įplaukiančių laivų skaičiaus ir išmeta apie 90 % viso atitinkamo išmetamųjų teršalų kiekio. Ši laikantis nediskriminavimo principo nustatyta ribinė vertė užtikrintų, kad sistema būtų taikoma svarbiausiems teršėjams. Nustačius mažesnę ribinę vertę padidėtų administracinė našta, o nustatant didesnę į sistemą būtų įtraukta mažiau išmetamųjų teršalų, todėl nukentėtų aplinkosauginis SAT sistemos veiksmingumas;
- (20) siekiant dar labiau sumažinti laivų savininkų ir operatorių administracinę naštą, stebėsenos taisyklės turėtų būti taikomos daugiausia CO₂ atžvilgiu, nes tai svarbiausios jūrų transporto išmetamos šiltnamio efektą sukeliančios dujos;
- (21) šiomis taisyklėmis turėtų būti atsižvelgiama į esančius reikalavimus ir laivuose jau turimus duomenis; todėl bendrovėms turėtų būti suteikta galimybė pasirinkti vieną iš šių keturių stebėsenos metodų: naudoti bunkerio atsargų papildymo važtaraščius, vykdyti bunkerinio kuro rezervuarų stebėseną laive, remtis taikomų degimo procesų srautmačiais arba tiesioginiais išmetamųjų teršalų kiekio matavimais. Kiekvienam laivui skirtame stebėsenos plane turėtų būti įrašytas pasirinktas metodas ir pateikta papildomos informacijos apie pasirinkto metodo taikymą;
- (22) bendrovė, atsakinga už visą laivybos veiklą vykdančio laivo atskaitinį laikotarpį, turėtų būti laikoma atsakinga už visų stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievolių vykdymą tuo atskaitiniu laikotarpiu, įskaitant tinkamai patikrintos išmetamųjų teršalų ataskaitos pateikimą. Pasikeitus bendrovei, naujoji bendrovė turėtų būti atsakinga tik už stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievoles, susijusias su atskaitiniu laikotarpiu, per kurį pasikeitė bendrovė. Kad būtų lengviau vykdyti šias prievoles, naujoji bendrovė turėtų gauti naujausio stebėsenos plano kopiją ir, jeigu taikytina, atitikties patvirtinimo dokumentą;

- (23) kitos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, klimato kaitos sukėlėjai ir oro teršalai šiuo etapu neturėtų būti įtraukti į Sąjungos SAT sistemą, kad būtų išvengta reikalavimų diegti nepakankamai patikimą ar nepakankamai plačiai rinkoje siūlomą matavimo įrangą, nes dėl to galėtų kilti Sąjungos SAT sistemos įgyvendinimo sunkumų;
- (24) TJO tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL) numato privalomą EVEDR taikymą naujiems laivams ir LEVEVP naudojimą visam pasaulio laivynui;
- (25) siekiant kuo labiau sumažinti laivų savininkų ir operatorių administracinę naštą, ataskaitos turėtų būti teikiamos ir pateikta informacija skelbiama kartą per metus. Skelbiant tik išmetamųjų teršalų kiekio, kuro sąnaudų ir efektyvumo metinius vidurkius ir sumines vertes, turėtų būti išspręstos konfidencialumo problemos. Siekiant užtikrinti, kad atskleidžiant nebūtų pažeista teisėtų ekonominių interesų, viršijančių viešąjį interesą, apsauga, išimtiniais atvejais bendrovės prašymu turėtų būti taikomas skirtingo lygio duomenų sumavimas. Komisijai pateikti duomenys turėtų būti papildyti statistiniais duomenimis, jeigu tie duomenys yra svarbūs Europos statistinės informacijos plėtojimui, rengimui ir sklaidai pagal Komisijos sprendimą 2012/504/ES ⁽¹⁾;
- (26) akredituotų tikrintojų atliekamomis patikromis turėtų būti užtikrinta, kad stebėsenos planai ir išmetamųjų teršalų ataskaitos būtų teisingos ir atitiktų šiame reglamente nustatytus reikalavimus. Siekiant užtikrinti tikrinimo paprastumą, svarbu, kad tikrintojai duomenų patikimumą tikrintų ataskaitose pateiktus duomenis lygindami su įverčiais, gautais remiantis laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis. Tokius įverčius galėtų teikti Komisija. Siekiant užtikrinti nešališkumą tikrintojai turėtų būti nepriklausomi ir kompetentingi juridiniai subjektai, akredituoti nacionalinių akreditavimo įstaigų, įsteigtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ⁽²⁾;
- (27) tikrintojo išduotas atitikties patvirtinimo dokumentas turėtų būti laikomas laive, kad būtų galima įrodyti atitiktį stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo prievolėms. Tikrintojai turėtų pranešti Komisijai apie tokių dokumentų išdavimą;
- (28) remdamasi panašių su saugia laivyba susijusių funkcijų vykdymo patirtimi, Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) neviršydama savo įgaliojimų turėtų padėti Komisijai, vykdydama kai kurias funkcijas;
- (29) su SAT sistema susijusių prievolių vykdymas turėtų būti užtikrinamas remiantis esamomis priemonėmis, t. y. priemonėmis, nustatytomis vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB ⁽³⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB ⁽⁴⁾, ir informacija apie atitikties patvirtinimo dokumentų išdavimą. Dokumentas, kuriuo patvirtinama laivo atitiktis stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievolėms, turėtų būti įtraukiamas į Direktyvos 2009/16/EB IV priede nurodytą liudijimų ir dokumentų sąrašą;
- (30) valstybės narės turėtų stengtis patikrinti laivus, kurie įplaukia į jų jurisdikcijai priklausančius uostus ir apie kuriuos neturima tam tikros privalomos informacijos apie atitikties patvirtinimo dokumentą;
- (31) už šio reglamento nuostatų nesilaikymą turėtų būti taikomos sankcijos. Valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl tų sankcijų. Tos sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;
- (32) jeigu laivas nesilaikė stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų du ar daugiau vienas po kito einančių atskaitinių laikotarpių ir kai kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis šių reikalavimų laikymosi užtikrinti nepavyko, derėtų numatyti laivo išsiuntimo iš uosto galimybę. Tokia priemonė turėtų būti taikoma taip, kad per tam tikrą pagrįstą laikotarpį būtų galima ištaisyti reikalavimų nesilaikymo situaciją;
- (33) valstybės narės, kurių teritorijoje nėra jūrų uostų ir kurios neturi su jų vėliava plaukiojančių ir į šio reglamento taikymo sritį patenkančių laivų arba kurios yra nutraukusios laivų registravimą savo nacionaliniuose laivų registruose, turėtų galėti nukrypti nuo šio reglamento nuostatų, susijusių su sankcijomis, tol, kol nėra tokių su jų vėliava plaukiojančių laivų;

⁽¹⁾ 2012 m. rugsėjo 17 d. Komisijos sprendimas 2012/504/ES dėl Eurostato (OL L 251, 2012 9 18, p. 49).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

- (34) Sąjungos SAT sistema turėtų būti naudojama kaip pavyzdys įgyvendinant pasaulinę SAT sistemą. Pasaulinei SAT sistemai reikia teikti pirmenybę todėl, kad ji galėtų būti laikoma veiksmingesne dėl platesnės jos taikymo srities. Todėl, siekiant padėti TJO rengti tarptautines jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisykles, Komisija turėtų reguliariai dalytis svarbia šio reglamento įgyvendinimo informacija su TJO ir kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis ir teikti TJO atitinkamus duomenis. Sudarius susitarimą dėl pasaulinės SAT sistemos, Komisija turėtų persvarstyti Sąjungos SAT sistemą, kad suderintų ją su pasauline SAT sistema;
- (35) siekiant atsižvelgti į atitinkamas tarptautines taisykles ir tarptautinius bei europinius standartus, taip pat į technologijų ir mokslo raidą, Komisijai pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl laivų išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo tam tikrų techninių aspektų peržiūros ir tikrinimo veiklos bei tikrintojų akreditavimo metodų tikslesnių taisyklių nustatymo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (36) siekiant užtikrinti vienodas standartinių šablonų, skirtų išmetamo CO₂ kiekio stebėsenai ir kitai susijusiai informacijai teikti, automatizuotų sistemų ir standartinių elektroninių šablonų, skirtų nuosekliam ataskaitų apie išmetamo CO₂ kiekius ir kitos susijusios informacijos teikimui Komisijai ir susijusių vėliavos valstybių institucijoms, naudojimo sąlygas ir siekiant nustatyti technines taisykles, kuriomis nustatomi kitų kategorijų laivams (ne keleiviniams laivams, ro-ro laivams ir konteinervežiams) taikytini parametrai, ir tų parametų peržiūrai, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁾;
- (37) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. užtikrinti laivų išmetamo CO₂ kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą – pirmą palaipsninio požiūrio siekiant sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį etapą, – valstybės narės negali deramai pasiekti dėl jūrų transporto tarptautinio pobūdžio, o dėl jo masto ir poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga, laikydama Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo, gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti;
- (38) SAT sistemos kūrimo taisyklės turėtų atitikti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 95/46/EB ⁽²⁾ ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 45/2001 ⁽³⁾;
- (39) šis reglamentas turėtų įsigaliooti 2015 m. liepos 1 d. siekiant užtikrinti, kad prieš prasidedant pirmajam atskaitiniam laikotarpiui, prasidėsiančiam 2018 m. sausio 1 d., valstybės narės ir susiję suinteresuotieji subjektai turėtų pakankamai laiko imtis reikiamų priemonių, kad šis reglamentas būtų veiksmingai taikomas,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos laivų, kurie atvyksta į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus, yra juose arba išvyksta iš jų, išmetamo anglies dioksido (CO₂) kiekio ir kitos susijusios informacijos tikslios stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisyklės, siekiant paskatinti ekonomiškai efektyviu būdu mažinti jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekį.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 281, 1995 11 23, p. 31).

⁽³⁾ 2000 m. gruodžio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 45/2001 dėl asmenų apsaugos Bendrijos institucijoms ir įstaigoms tvarkant asmens duomenis ir laisvo tokių duomenų judėjimo (OL L 8, 2001 1 12, p. 1).

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, dėl per reisu iš paskutiniojo jų įplaukimo uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią įplaukimo uostą ir iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto į kitą jų įplaukimo uostą, taip pat esant valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose įplaukimo uostuose jų išmetamo CO₂ kiekio.
2. Šis reglamentas netaikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniais laivams, žvejybos arba žuvų apdorojimo laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams arba valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais.

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) išmetamo CO₂ kiekis – į atmosferą iš laivų išmetamas CO₂;
- b) įplaukimo uostas – uostas, kuriame laivas sustoja pakrauti arba iškrauti krovinį arba įlaipinti ar išlaipinti keleivius, todėl į šią apibrėžtį nepatenka sustojimai tik kuro papildymo, atsargų išsigijimo, įgulos pamainos pasikeitimo tikslais, tam, kad laivas nuvyktų į sausąjį doką ar kad laivas ir (arba) jo įranga būtų pataisyti, sustojimai uoste, nes laivui reikia pagalbos ar jį ištiko nelaimė, reikia atlikti perdavimą iš laivo į laivą už uostų ribų, taip pat sustojimai tik siekiant apsisaugoti nuo nepalankaus oro ar prirėkus dėl paieškos ir gelbėjimo veiklos;
- c) reisas – laivo judėjimas, kuris prasideda įplaukimo uoste ar jame baigiasi ir kurio paskirtis – pervežti keleivius ar krovinius komerciniais tikslais;
- d) bendrovė – laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas arba laivo be įgulos frachtuotojas, iš laivo savininko perėmęs atsakomybę už laivo veiklą;
- e) bendroji talpa (BT) – bendroji talpa, apskaičiuota pagal talpos matavimo taisykles, nustatytas Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) 1969 m. birželio 23 d. Londone priimtose Tarptautinės konvencijos dėl laivų matmenų nustatymo I priede ar vėlesnėse konvencijose;
- f) tikrintojas – tikrinimo veiklą vykdančias juridinis subjektas, nacionalinės akreditavimo įstaigos akredituotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ir šį reglamentą;
- g) tikrinimas – tikrintojo vykdoma veikla, skirta įvertinti bendrovės perduotų dokumentų atitiktį šio reglamento reikalavimams;
- h) atitikties patvirtinimo dokumentas – laivui skirtas dokumentas, kurį bendrovei išduoda tikrintojas ir kuriame patvirtinama, kad tas laivas atitinka šio reglamento reikalavimus tam tikru ataskaitiniu laikotarpiu;
- i) kita susijusi informacija – informacija, susijusi su naudojant laivų kurą išmesto CO₂ kiekiu, transportavimo apimtimi ir laivų energijos vartojimo efektyvumu, suteikianti galimybę analizuoti išmetamųjų teršalų kiekio tendencijas ir vertinti laivų eksploatacines savybes;
- j) išmetamųjų teršalų faktorius – vidutinė su sukėliklio veiklos duomenimis susijusių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sparta, jeigu daroma visiškos oksidacijos vykstant degimui ir visiškos kitų cheminių reakcijų konversijos prielaida;
- k) neapibrėžtis – parametras, susijęs su kiekio nustatymo rezultatu, apibūdinantis verčių sklaidą, kuri galėtų būti pagrįstai susieta su tam tikru kiekiu, atsižvelgiant į sisteminių ir atsitiktinių veiksnių poveikį, išreiškiamas procentais ir apibūdinantis pasikliautinąjį intervalą apie vidutinę vertę, apimančią 95 % numanomų verčių, atsižvelgiant į verčių pasiskirstymo asimetriją;
- l) konservatyvus – atitinkantis prielaidų rinkinį, kuriuo siekiama užtikrinti, jog nebūtų nepakankamai įvertintas metinis išmetamųjų teršalų kiekis arba kad nebūtų pervertinti atstumai arba pervežtų krovinių kiekis;
- m) ataskaitinis laikotarpis – vieni kalendoriniai metai, kuriais turi būti vykdoma išmetamo CO₂ kiekio stebėseną ir teikiamos ataskaitos apie tai. Tuo atveju, kai reisas prasideda vienais, o baigiasi kitais kalendoriniais metais, stebėsenos ir ataskaitų teikimo duomenys priskiriami prie pirmųjų atitinkamų kalendorinių metų;

- n) prisišvartavęs laivas – laivas, kuris stovi saugiai pritvirtintas ar nuleidęs inkarą viename iš valstybių narių jurisdikcijai priklausančių uostų jo pakrovimo, iškrovimo arba aptarnavimo metu, įskaitant laiką, kai krovos darbai nevyksta;
- o) ledo klasė – žymuo, kurį laivui suteikia vėliavos valstybės kompetentingos nacionalinės institucijos arba valstybės pripažinta organizacija ir kuris rodo, kad laivas skirtas plaukioti jūros ledo sąlygomis.

II SKYRIUS

STEBĖSENA IR ATASKAITŲ TEIKIMAS

1 SKIRSNIS

Stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai ir metodai

4 straipsnis

Bendrieji stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai

1. Pagal 8–12 straipsnius bendrovės pagal šio straipsnio 2–6 dalis vykdo savo kiekvieno laivo atitinkamų parametru stebėseną ir teikia ataskaitas ataskaitiniu laikotarpiu. Jos vykdo tą stebėseną ir teikia ataskaitas visuose valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose ir per atvykimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausančių uostų ar išvykimo iš tokio uosto reišus.
2. Stebėseną ir ataskaitų teikimą turi būti nuoseklūs ir apimti tiek jūroje esančių, tiek prisišvartavusių laivų deginant kurą išmetamo CO₂ kiekį. Bendrovės imasi reikiamų 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 turi taikyti vienodą stebėsenos metodiką ir naudoti vienodus duomenų rinkinius, kurie gali būti keičiami gavus tikrintojo įvertinimą.
4. Bendrovės turi skaidriai rinkti, registruoti, kaupti, analizuoti ir dokumentais patvirtinti stebėsenos duomenis, pateikdamos prielaidas, nuorodas, išmetamųjų teršalų faktorius ir veiklos duomenis, kad tikrintojas galėtų atkurti išmetamo CO₂ kiekio nustatymo eigą.
5. Bendrovės turi užtikrinti, kad nustatant išmetamo CO₂ kiekį nebūtų daroma sistemingų arba tyčinių netikslumų. Jos turi nustatyti ir mažinti netikslumų priežastis.
6. Bendrovės turi suteikti galimybę pagrįstai įsitikinti, ar duomenys apie išmetamo CO₂ kiekį, kurie turi būti stebimi ir apie kuriuos turi būti teikiamos ataskaitos, yra teisingi.
7. Bendrovės tolesnėje stebėsenos ir ataskaitų teikimo veikloje turi stengtis atsižvelgti į rekomendacijas, esančias patikros ataskaitose, pateiktose pagal 13 straipsnio 3 arba 4 dalį.

5 straipsnis

Išmetamo CO₂ kiekio ir kitos susijusios informacijos stebėsenos metodai

1. Įgyvendindamos 4 straipsnio 1, 2 ir 3 dalis, bendrovės nustato savo kiekvieno laivo išmetamo CO₂ kiekį taikydamos bet kurį I priede nustatytą metodą ir stebi kitą susijusią informaciją pagal II priede išdėstytas taisykles arba pagal juo vadovaujantis priimtas taisykles.
2. Komisijai suteikiami įgaliojimai pagal 23 straipsnį priimti deleguotuosius aktus, kad pakeistų I priede išdėstytus metodus ir II priede išdėstytas taisykles, siekiant atsižvelgti į atitinkamas tarptautines taisykles, taip pat tarptautinius ir europinius standartus. Komisijai pagal 23 straipsnį taip pat suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kad pakeistų I ir II priedus, siekiant patobulinti juose išdėstytus stebėsenos metodų elementus atsižvelgiant į technologijų ir mokslo raidą.

2 SKIRSNIS

Stebėsenos planas

6 straipsnis

Stebėsenos plano turinys ir teikimas

1. Ne vėliau kaip 2017 m. rugpjūčio 31 d. bendrovės tikrintojams pateikia kiekvieno savo laivo stebėsenos planą, kuriame nurodomas pasirinktas išmetamo CO₂ kiekio ir kitos susijusios informacijos stebėsenos ir ataskaitų teikimo metodas.

2. Nepaisant 1 dalies, laivams, pirmą kartą patenkantiems į šio reglamento taikymo sritį po 2017 m. rugpjūčio 31 d., skirtą stebėsenos planą bendrovė nepagrįstai nedelsdama tikrintojui pateikia ne vėliau kaip per du mėnesius nuo kiekvieno laivo pirmojo įplaukimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą.
3. Stebėsenos plane pateikiami išsamūs ir aiškūs atitinkamo laivo stebėsenos metodikos dokumentai ir bent visa ši informacija:
 - a) laivo identifikavimo duomenys ir tipas, įskaitant jo pavadinimą, TJO 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 esančių toliau nurodytų išmetamo CO₂ kiekio šaltinių aprašai: pagrindinių variklių, pagalbinių variklių, dujų turbinų, katilų bei inertinių dujų generatorių, ir naudojamo kuro rūšių;
 - d) procedūrų, sistemų ir pareigų, naudotų išmetamo CO₂ kiekio šaltinių sąrašui atnaujinti atskaitiniu laikotarpiu, aprašas;
 - e) procedūrų, taikomų atliekant reisų sąrašo išsamumo stebėseną, aprašas;
 - f) laivo kuro sąnaudų stebėsenos procedūrų aprašas, įskaitant:
 - i) iš I priede nustatytų metodų pasirinktą kiekvieno išmetamo CO₂ kiekio šaltinio kuro sąnaudų apskaičiavimo metodą, be kita ko, jei taikytina, pateikiant naudojamos matavimo įrangos aprašą;
 - ii) papildyto kuro kiekio ir rezervuaruose esančio kuro kiekio matavimo procedūras, šiuo tikslu naudojamos matavimo įrangos aprašą ir, jei taikytina, su matavimo duomenimis susijusios informacijos registravimo, gavimo, perdavimo ir saugojimo procedūras;
 - iii) pasirinktą tankio nustatymo metodą, jei taikytina;
 - iv) procedūrą, taikomą siekiant užtikrinti, kad bendroji kuro matavimo neapibrėžtis atitiktų šio reglamento reikalavimus, jeigu įmanoma, remiantis nacionaliniais teisės aktais, sutartyse su klientais numatytais nuostatomis ar kuro tiekėjo tikslumo standartais;
 - g) kiekvienos rūšies kurui nustatytų išmetamųjų teršalų bendrų faktorių arba, jeigu tai alternatyvus kuras, išmetamųjų teršalų faktorių nustatymo metodikų, įskaitant ėminių ėmimo metodiką, analizės metodus, ir pateikiant naudojamų laboratorijų aprašą ir, jei taikytina, pagal standartą ISO 17025 patvirtintą tų laboratorijų akreditaciją;
 - h) procedūrų, taikomų kiekvieno reiso veiklos duomenims nustatyti, aprašas, įskaitant:
 - i) procedūras, pareigas ir duomenų šaltinius, skirtus nuplauktam atstumui nustatyti ir užregistruoti;
 - ii) procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus atitinkamai pervežtiems kroviniams ir keleivių skaičiui nustatyti ir užregistruoti;
 - iii) procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus jūroje praleistam laikui plaukiant iš išvykimo uosto į atvykimo uostą nustatyti ir užregistruoti;
 - i) metodo, kuris turi būti taikomas siekiant nustatyti pakaitinius duomenis, skirtus duomenų spragoms užpildyti, aprašą;
 - j) persvarstymo duomenų lapą, kuriame būtų registruojama visa ankstesnių persvarstymų informacija.
4. Stebėsenos plane taip pat gali būti pateikiama informacija apie laivo ledo klasę ir (arba) procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltiniai, skirti ledo sąlygomis nuplauktam atstumui ir jūroje praleistam laikui nustatyti ir užregistruoti.
5. Bendrovės naudoja standartizuotus stebėsenos planus, grindžiamus šablonais. Tuos šablonus, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles, nustato Komisija įgyvendinimo aktais. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

7 straipsnis

Stebėsenos plano pakeitimai

1. Bendrovės reguliariai ir ne rečiau kaip kartą per metus tikrina, ar laivo stebėsenos planas atitinka laivo pobūdį ir eksploataavimo būdą ir ar stebėsenos metodiką galima patobulinti.

2. Bendrovės daro stebėsenos plano pakeitimus šiais atvejais:
 - a) jei bendrovė pakeičiama;
 - b) jei atsiradus naujiems išmetamųjų teršalų šaltiniams arba dėl naujo, į stebėsenos planą dar neįtraukto, kuro naudojimo išmetamas naujas CO₂ kiekis;
 - c) jei dėl naujo tipo matavimo įrangos naudojimo arba naujų ėminių ėmimo, arba analizės metodų taikymo, arba dėl kitų priežasčių pasikeitus galimybei gauti duomenų gali būti padarytas poveikis išmetamo CO₂ kiekio nustatymo tikslumui;
 - d) nustatius, kad pagal taikytą stebėsenos metodą gauti duomenys buvo neteisingi;
 - e) jei nustatoma, kad kuri nors stebėsenos plano dalis neatitinka šio reglamento reikalavimų, ir bendrovė turi patikslinti tą planą pagal 13 straipsnio 1 dalį.
3. Bendrovės nepagrįstai nedelsdamos praneša tikrintojams apie pasiūlymus padaryti stebėsenos plano pakeitimų.
4. Tikrintojas pagal 13 straipsnio 1 dalį patikrina pagal šio straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus padarytus stebėsenos plano pakeitimus. Atlikęs patikrinimą tikrintojas bendrovei praneša apie tai, ar tie pakeitimai atitinka reikalavimus.

3 SKIRSNIS

Išmetamo CO₂ kiekio ir kitos susijusios informacijos stebėseną

8 straipsnis

Veiklos stebėseną ataskaitiniu laikotarpiu

Nuo 2018 m. sausio 1 d. bendrovės, remdamosi pagal 13 straipsnio 1 dalį įvertintu stebėsenos planu, vykdo kiekvieno laivo kiekvieno reiso metu ir per metus išmetamo CO₂ kiekio stebėseną, taikydamos iš I priedo B dalyje nustatytų metodų pasirinktą tinkamą išmetamo CO₂ kiekio nustatymo metodą ir apskaičiuodamos išmetamo CO₂ kiekį pagal I priedo A dalį.

9 straipsnis

Stebėseną kiekvieno reiso metu

1. Remdamosi pagal 13 straipsnio 1 dalį įvertintu stebėsenos planu, bendrovės pagal I priedo A dalį ir II priedo A dalį vykdo kiekvieno laivo, atvykstančio į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą ir išvykstančio iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto, ir kiekvieno reiso stebėseną, stebėdamos šią informaciją:
 - a) išvykimo uostą ir atvykimo uostą, įskaitant išvykimo ir atvykimo dieną ir laiką;
 - b) kiekvienos sunaudotos rūšies kuro kiekį iš viso ir išmetamųjų teršalų faktorių;
 - c) išmestą CO₂;
 - d) nupluktą atstumą;
 - e) jūroje praleistą laiką;
 - f) pervežtą krovinį;
 - g) transportavimo apimtį.Bendrovės taip pat gali stebėti informaciją, susijusią su laivo ledo klase ir su plaukimu ledo sąlygomis, jei taikytina.
2. Nukrypstant nuo šio straipsnio 1 dalies ir nedarant poveikio 10 straipsniui, bendrovei netaikoma prievolė stebėti šio straipsnio 1 dalyje nurodytą informaciją apie konkretaus laivo kiekvieną reisą, jei:
 - a) visi laivo reisai ataskaitiniu laikotarpiu pradedami arba baigiami valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste ir
 - b) laivas, remiantis jo tvarkaraščiu, ataskaitiniu laikotarpiu atlieka daugiau nei 300 reisų.

*10 straipsnis***Metinė stebėseną**

Bendrovės, remdamosi pagal 13 straipsnio 1 dalį įvertintu stebėsenos planu, pagal I priedo A dalį ir II priedo B dalį vykdo kiekvieno laivo stebėseną kiekvienais kalendoriniais metais, stebėdamos šiuos parametrus:

- a) kiekvienos sunaudotos rūšies kuro kiekį iš viso ir išmetamųjų teršalų faktorių;
- b) bendrą suminį išmesto CO₂ kiekį, kuriam taikomas šis reglamentas;
- c) suminį per visus reišus tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančių uostų išmesto CO₂ kiekį;
- d) suminį per visus reišus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančių uostų išmesto CO₂ kiekį;
- e) suminį per visus reišus į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus išmesto CO₂ kiekį;
- f) valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose prisišvartavusių laivų išmesto CO₂ kiekį;
- g) bendrą nuplauktą atstumą;
- h) bendrą jūroje praleistą laiką;
- i) bendrą transportavimo apimtį;
- j) vidutinį energijos vartojimo efektyvumą.

Bendrovės gali stebėti informaciją, susijusią su laivo ledo klase ir su plaukimu ledo sąlygomis, jei taikytina.

Bendrovės taip pat gali stebėti suvartoto kuro ir išmesto CO₂ kiekį, diferencijuodamos pagal kitus stebėsenos plane nustatytus kriterijus.

*4 SKIRSNIS***Ataskaitų teikimas***11 straipsnis***Išmetamųjų teršalų ataskaitos turinys**

1. Pradedant 2019 m., ne vėliau kaip kiekvienų metų balandžio 30 d. bendrovės Komisijai ir atitinkamų vėliavos valstybių valdžios institucijoms pateikia išmetamųjų teršalų ataskaitą, kurioje nurodomi išmesto CO₂ kiekiai ir kita susijusi informacija visu ataskaitiniu laikotarpiu apie kiekvieną laivą, už kurį jos yra atsakingos, kurią tikrintojas yra įvertinęs kaip tinkamą pagal 13 straipsnį.

2. Pasikeitus bendrovei, nauja bendrovė užtikrina, kad kiekvienas laivas, už kurį ji yra atsakinga, atitiktų šio reglamento reikalavimus, susijusius su visu ataskaitiniu laikotarpiu, kuriuo ji prisiima atsakomybę už atitinkamą laivą.

3. Išmetamųjų teršalų ataskaitoje bendrovės pateikia šią informaciją:

- a) laivo ir bendrovės identifikavimo duomenis, įskaitant:
 - i) laivo pavadinimą;
 - ii) TJO identifikavimo numerį;
 - iii) laivo registracijos arba prirašymo uostą;
 - iv) laivo ledo klasę, jei ji įtraukta į stebėsenos planą;
 - v) laivo techninį efektyvumą (energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklį (EVEDR) arba apskaičiuotą rodiklio vertę (ARV) pagal TJO rezoliuciją MEPC.215 (63), jeigu taikytina);
 - vi) laivo savininko pavadinimą (vardą ir pavardę);
 - vii) laivo savininko adresą ir jo pagrindinę verslo vietą;

- viii) bendrovės pavadinimą (jeigu tai ne laivo savininkas);
 - ix) bendrovės (jeigu tai ne laivo savininkas) adresą ir jo pagrindinę verslo vietą;
 - x) kontaktinio asmens adresą, telefono numerį ir elektroninio pašto duomenis;
- b) tikrintojo, kuris įvertino išmetamųjų teršalų ataskaitą, tapatybę;
- c) informaciją apie taikomą stebėsenos metodą ir susijusį neapibrėžties lygį;
- d) pagal 10 straipsnį atliktos metinės parametru stebėsenos rezultatus.

12 straipsnis

Išmetamųjų teršalų ataskaitos forma

1. Išmetamųjų teršalų ataskaita teikiama naudojant automatizuotas sistemas ir duomenų perdavimo formas, įskaitant elektroninius šablonus.
2. Komisija, priimdama įgyvendinimo aktus, nustato technines taisykles, kuriomis nustatomos duomenų perdavimo formos, įskaitant elektroninius šablonus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

III SKYRIUS

TIKRINIMAS IR AKREDITAVIMAS

13 straipsnis

Tikrinimo veiklos apimtis ir patikros ataskaita

1. Tikrintojas įvertina stebėsenos plano atitiktį 6 ir 7 straipsniuose nustatytiems reikalavimams. Jei tikrinimo metu nustatoma neatitikimų tiems reikalavimams, atitinkama bendrovė atitinkamai patikslina savo stebėsenos planą ir šį patikslintą stebėsenos planą pateikia tikrintojui galutiniam įvertinimui prieš prasidedant ataskaitiniam laikotarpiui. Bendrovė su tikrintoju susitaria dėl laikotarpio, būtino tiems patikslinimams padaryti. Tas laikotarpis negali trukti ilgiau nei iki ataskaitinio laikotarpio pradžios.
 2. Tikrintojas įvertina išmetamųjų teršalų ataskaitos atitiktį 8–12 straipsniuose ir I ir II prieduose nustatytiems reikalavimams.
- Visų pirma tikrintojas įvertina, ar išmetamųjų teršalų ataskaitoje nurodytas išmesto CO₂ kiekis ir kita susijusi informacija buvo nustatyti pagal 8, 9 ir 10 straipsnius ir pagal stebėsenos planą.
3. Jei patikros įvertinime padaroma išvada, kurią patikimai patvirtina tikrintojas, kad išmetamųjų teršalų ataskaitoje nėra esminių netikslumų, tikrintojas parengia patikros ataskaitą, kurioje nurodo, kad išmetamųjų teršalų ataskaita buvo patikrinta ir yra patenkinama. Patikros ataskaitoje nurodomi visi klausimai, svarbūs tikrintojui atliktam darbui.
 4. Jei patikros įvertinime padaroma išvada, kad išmetamųjų teršalų ataskaitoje yra netikslumų arba neatitikčių šio reglamento reikalavimams, tikrintojas apie tai laiku informuoja bendrovę. Bendrovė tuomet ištaiso netikslumus ar pašalina neatitiktis, kad būtų galima laiku užbaigti patikros procesą, ir pateikia tikrintojui patikslintą išmetamųjų teršalų ataskaitą bei bet kurią kitą informaciją, kuri buvo būtina nustatytiems neatitiktims pašalinti. Patikros ataskaitoje tikrintojas nurodo, ar bendrovė ištaisė patikros vertinimo metu nustatytus netikslumus arba pašalino neatitiktis. Jei nurodyti netikslumai nebuvo ištaisyti arba neatitiktys nebuvo pašalintos ir dėl jų atskirai arba kartu atsirado esminių netikslumų, tikrintojas parengia patikros ataskaitą, kurioje nurodo, kad išmetamųjų teršalų ataskaita neatitinka šio reglamento.

14 straipsnis

Bendrosios tikrintojų prievolės ir veiklos principai

1. Tikrintojas yra nepriklausomas nuo bendrovės arba laivo operatoriaus ir vykdo pagal šį reglamentą nustatytą veiklą viešojo intereso naudai. Tuo tikslu nei tikrintojas, nei bet kuris to paties juridinio subjekto padalinys negali būti bendrovė arba laivo operatorius, bendrovės savininkas arba nuosavybės teise jiems priklausantis subjektas; be to, tikrintojas negali turėti ryšių su bendrove, kurie galėtų pakenkti jo nepriklausomumui ir nešališkumui.

2. Tikrindamas išmetamųjų teršalų ataskaitą ir bendrovės taikomas stebėsenos procedūras, tikrintojas įvertina stebėsenos sistemų ir ataskaitoje pateiktų su išmetamo CO₂ kiekiu susijusių duomenų ir informacijos patikimumą, tikėtinumą ir tikslumą, visų pirma įvertina:

- a) kuro sąnaudų susiejimą su reisais;
- b) pateiktus duomenis apie kuro sąnaudas ir susijusius matavimus bei apskaičiavimus;
- c) išmetamųjų teršalų faktorių pasirinkimą ir naudojimą;
- d) apskaičiavimus, kuriuos atliekant buvo nustatytas bendras išmetamo CO₂ kiekis;
- e) apskaičiavimus, kuriuos atliekant buvo nustatytas energijos vartojimo efektyvumas.

3. Tikrintojas į pagal 12 straipsnį pateiktas išmetamųjų teršalų ataskaitas atsižvelgia tik tuo atveju, jei remiantis patikimais ir tikėtinais duomenimis ir informacija galima nustatyti išmetamo CO₂ kiekį užtikrinant pagrįsto laipsnio apibrėžtumą ir jei užtikrinama, kad:

- a) pateikti duomenys atitiktų apskaičiuotus duomenis, grindžiamus laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia;
- b) pateiktuose duomenyse nebūtų neatitikimų, visų pirma, lyginant bendrą kiekvieno laivo kasmet įsigyjamą kuro kiekį ir sumines kuro sąnaudas reisų metu;
- c) duomenys būtų renkami laikantis taikomų taisyklių ir
- d) atitinkami laivo įrašai būtų išsamūs ir nuoseklūs.

15 straipsnis

Patikros procedūros

1. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūra, ataskaitoje pateiktą išmetamo CO₂ kiekį palygindamas su 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 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. Bendrovė tikrintojui pateikia visą papildomą informaciją, kuri jam suteikia galimybę atlikti patikros procedūras. Tikrinimo metu tikrintojas gali atlikti patikrinimus vietoje, kad nustatytų ataskaitoje pateiktų duomenų ir informacijos patikimumą.

5. Komisijai pagal 23 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų tiksliau nustatytos šiame reglamente nurodytos tikrinimo veiklos taisyklės. Priimdama šiuos aktus Komisija atsižvelgia į III priedo A dalyje nustatytus elementus. Tuose deleguotuosiuose aktuose nurodytos taisyklės grindžiamos 14 straipsnyje numatytais patikros principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu pripažintais standartais.

16 straipsnis

Tikrintojų akreditavimas

1. Tikrintojus, kurie vertina stebėsenos planus bei išmetamųjų teršalų ataskaitas ir išduoda šiame reglamente nurodytas patikros ataskaitas ir atitikties patvirtinimo dokumentus, veiklai, kuriai taikomas šis reglamentas, vykdyti akredituoja nacionalinė akreditavimo įstaiga pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008.

2. Tais atvejais, kai šiame reglamente nenustatoma konkrečių nuostatų dėl tikrintojų akreditavimo, taikomos atitinkamos Reglamento (EB) Nr. 765/2008 nuostatos.

3. Komisijai pagal 23 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų tiksliau nustatyti tikrintojų akreditavimo būdai. Priimdama šiuos aktus Komisija atsižvelgia į III priedo B dalyje nustatytus elementus. Tuose deleguotuosiuose aktuose nurodyti metodai grindžiami 14 straipsnyje numatytais patikros principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu pripažintais standartais.

IV SKYRIUS

ATITIKTIS IR INFORMACIJOS SKELBIMAS

17 straipsnis

Atitikties patvirtinimo dokumentas

1. Kai išmetamųjų teršalų ataskaita atitinka 11–15 straipsniuose ir I bei II prieduose nustatytus reikalavimus, tikrintojas, remdamasis patikros ataskaita, išduoda atitinkamo laivo atitikties patvirtinimo dokumentą.
2. Atitikties patvirtinimo dokumente pateikiama ši informacija:
 - a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, TJO identifikavimo numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);
 - b) laivo savininko pavadinimas (vardas ir pavardė), adresas ir pagrindinė verslo vieta;
 - c) tikrintojo tapatybė;
 - d) atitikties patvirtinimo dokumento išdavimo data, jo galiojimo laikotarpis ir susijęs ataskaitinis laikotarpis.
3. Atitikties patvirtinimo dokumentai galioja 18 mėnesių nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.
4. Tikrintojas nedelsdamas informuoja Komisiją ir vėliavos valstybės valdžios instituciją apie atitikties patvirtinimo dokumentų išdavimą. Tikrintojas perduoda 2 dalyje nurodytą informaciją naudodamas automatizuotas sistemas ir duomenų perdavimo formas, įskaitant elektroninius šablonus.
5. Komisija priimdama įgyvendinimo aktus nustato technines taisykles, dėl duomenų perdavimo formų, įskaitant elektroninius šablonus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

18 straipsnis

Prievolė laive turėti galiojantį atitikties patvirtinimo dokumentą

Ne vėliau kaip kitų metų po ataskaitinio laikotarpio pabaigos birželio 30 d. laivuose, atplaukiančiuose į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą, esančiuose tame uoste arba iš jo išplaukiančiuose, kurie tuo ataskaitiniu laikotarpiu vykdė reisu, turi būti galiojantis atitikties patvirtinimo dokumentas.

19 straipsnis

Stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų vykdymas ir patikrinimai

1. Remdamasi pagal 21 straipsnio 1 dalį paskelbta informacija, kiekviena valstybė narė imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad su jos vėliava plaukiojančiuose laivuose būtų vykdomi 8–12 straipsniuose nustatyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimai. Tai, kad pagal 17 straipsnio 4 dalį atitinkamam laivui buvo išduotas atitikties patvirtinimo dokumentas, valstybės narės laiko tokio vykdymo įrodymu.
2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad pagal Direktyvą 2009/16/EB atliekant bet kokią laivo patikrinimą jos jurisdikcijai priklausančiame uoste, būtų patikrinta, ar laive yra galiojantis atitikties patvirtinimo dokumentas.
3. Kiekvieno laivo, apie kurį neturima 21 straipsnio 2 dalies i ir j punktuose nurodytos informacijos jo įplaukimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą metu, atveju atitinkama valstybė narė gali patikrinti, ar jame yra galiojantis atitikties patvirtinimo dokumentas.

20 straipsnis

Sankcijos, keitimasis informacija ir įsakymas išvykti

1. Valstybės narės nustato sankcijų už 8–12 straipsniuose nustatytų stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievolių nevykdymą sistemą ir imasi visų priemonių, būtinų užtikrinti, kad tos sankcijos būtų taikomos. Numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės apie tas nuostatas praneša Komisijai ne vėliau kaip 2017 m. liepos 1 d. ir nedelsdamos praneša Komisijai apie vėlesnius pakeitimus.

2. Valstybės narės užtikrina, kad jų nacionalinės valdžios institucijos, atsakingos už stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievolių vykdymo užtikrinimą, arba, jei taikytina, jų valdžios institucijos, kurioms pavestos sankcijų taikymo procedūros, veiksmingai keistųsi informacija ir veiksmingai bendradarbiautų tarpusavyje. Apie valstybės narės nacionalines sankcijų taikymo konkrečiam laivui procedūras pranešama Komisijai, Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA), kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei.

3. Laivų, kurie nesilaikė stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų du ar daugiau vienas po kito einančių ataskaitinių laikotarpių, atveju, ir kai kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis šių reikalavimų laikymosi užtikrinti nepavyko, atvykimo uosto valstybės narės kompetentinga valdžios institucija gali priimti įsakymą išvykti, apie kurį pranešama Komisijai, EMSA, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei. Priėmus tokį įsakymą išvykti, visos valstybės narės atsisako įleisti atitinkamą laivą į visus savo uostus, kol bendrovė neįvykdo 11 ir 18 straipsniuose nustatytų stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievolių. Tų prievolių įvykdymas patvirtinamas pateikiant įsakymą išvykti priėmusiai nacionalinei kompetentingai valdžios institucijai apie galiojantį atitikties patvirtinimo dokumentą. Šia dalimi nedaromas poveikis tarptautinėms laivybos taisyklėms, taikytinoms nelaimės ištykties laivams.

4. Laivo savininkas ar operatorius arba jo atstovas valstybėse narėse turi teisę naudotis veiksminga teisių gynimo priemone dėl įsakymo išvykti kreipiantis į teismą, ir atvykimo uosto valstybės narės kompetentinga valdžios institucija juos apie tai tinkamai informuoja. Valstybės narės šiuo tikslu nustato ir toliau taiko atitinkamas procedūras.

5. Bet kuri valstybė narė, savo teritorijoje neturinti jūrų uostų ir kuri yra nutraukusi laivų registravimą nacionaliniame registre arba neturi su jos vėliava plaukiojančių laivų, kuriems taikomas šis reglamentas, laikotarpiu, kuriuo ji neturi tokių su jos vėliava plaukiojančių laivų, gali nukrypti nuo šio straipsnio nuostatų. Bet kuri valstybė narė, ketinanti pasinaudoti ta nukrypti leidžiančia nuostata, praneša Komisijai ne vėliau kaip 2015 m. liepos 1 d. Komisijai taip pat pranešama apie visus vėlesnius pakeitimus.

21 straipsnis

Informacijos skelbimas ir Komisijos ataskaita

1. Kasmet ne vėliau kaip birželio 30 d. Komisija padaro viešai prieinama informaciją apie išmetamo CO₂ kiekį, apie kurį buvo pranešta pagal 11 straipsnį, ir šio straipsnio 2 dalyje nurodytą informaciją.

2. Komisija į informaciją, kuri turi būti padaryta viešai prieinama, įtraukia šią informaciją:

- a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, TJO identifikavimo numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);
- b) laivo techninis efektyvumas (EVEDR arba ARV, jei taikytina);
- c) metinis išmetamas CO₂ kiekis;
- d) bendros metinės kuro sąnaudos reisų metu;
- e) vidutinės metinės kuro sąnaudos ir išmetamo CO₂ kiekis, tenkantys reisų metu nuplauktam atstumui;
- f) vidutinės metinės kuro sąnaudos ir išmetamo CO₂ kiekis, tenkantys reisų metu nuplauktam atstumui ir pervežtam kroviniui;
- g) iš viso per metus reisų metu jūroje praleistas laikas;
- h) taikytas stebėsenos metodas;
- i) atitikties patvirtinimo dokumento išdavimo data ir galiojimo terminas;
- j) tikrintojo, kuris vertino išmetamųjų teršalų ataskaitą, tapatybė;
- k) kita savanoriškai stebėta ir pranešta informacija, laikantis 10 straipsnio.

3. Kai dėl konkrečių aplinkybių atskleidus 2 dalyje nurodytos, su išmetamo CO₂ kiekiu nesusijusios kategorijos suvestinius duomenis būtų ypač pakenkta komercinio intereso, kuriam reikia apsaugos kaip teisėtam ekonominiam interesui, kuris viršija viešąjį interesą atskleidžiant informaciją pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1367/2006 ⁽¹⁾, apsaugai, tiems konkrečioms duomenims, bendrovės prašymu, taikomas kitoks duomenų sumavimo lygis siekiant tą interesą apsaugoti. Kai skirtingo duomenų sumavimo lygio taikyti neįmanoma, Komisija tų duomenų nepadaro viešai prieinamais.

⁽¹⁾ 2006 m. rugsėjo 6 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1367/2006 dėl Orhuso konvencijos dėl teisės gauti informaciją, visuomenės dalyvavimo priimanant sprendimus ir teisės kreiptis į teismus aplinkosaugos klausimais nuostatų taikymo Bendrijos institucijoms ir organams (OL L 264, 2006 9 25, p. 13).

4. Komisija skelbia metinę jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekio ir kitos susijusios informacijos ataskaitą, įskaitant suvestinius ir paaiškintus rezultatus, siekiant informuoti visuomenę ir sudaryti sąlygas įvertinti jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekį ir jo energijos vartojimo efektyvumą pagal laivų dydį, tipą, veiklą ar kurią kitą reikiamą kategoriją.
5. Komisija kas dvejus metus įvertina bendrą jūrų transporto poveikį pasauliniam klimatui, be kita ko, poveikį, kurį daro su CO₂ nesusiję išmetamieji teršalai ar jų veikimas.
6. Laikydamosi savo įgaliojimų, EMSA pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ padeda Komisijai atlikti jos užduotis pagal šio reglamento 12 ir 17 straipsnius bei šį straipsnį.

V SKYRIUS

TARPTAUTINIS BENDRADARBIAVIMAS

22 straipsnis

Tarptautinis bendradarbiavimas

1. Komisija reguliariai informuoja TJO ir kitas atitinkamas tarptautines organizacijas apie šio reglamento įgyvendinimą, nedarydama poveikio Sutartyse numatytam kompetencijos pasiskirstymui ar sprendimų priėmimo procedūroms.
2. Komisija ir atitinkamais atvejais valstybės narės keičiasi su trečiosiomis šalimis technine informacija, visų pirma informacija apie tolesnį stebėsenos metodų tobulinimą, ataskaitų teikimo organizavimą ir išmetamųjų teršalų ataskaitų tikrinimą.
3. Pasiekus tarptautinį susitarimą dėl pasaulinės išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos arba dėl pasaulinių priemonių, skirtų mažinti jūrų transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, Komisija peržiūri šį reglamentą ir prireikus pasiūlo šio reglamento pakeitimą, kad užtikrintų jo suderinamumą su tuo tarptautiniu susitarimu.

VI SKYRIUS

DELEGUOTIEJI IR ĮGYVENDINIMO ĮGALIOJIMAI IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

23 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis. Ypač svarbu, kad Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant valstybių narių ekspertus.
2. 5 straipsnio 2 dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2015 m. liepos 1 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudotimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trimis mėnesiais iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 2 dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. 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. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

⁽¹⁾ 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).

5. 5 straipsnio 2 dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje 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.

24 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda komitetas, įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 525/2013 ⁽¹⁾ 26 straipsnį. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

25 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB daliniai pakeitimai

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

„50. Atitikties patvirtinimo dokumentas, išduotas pagal 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (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“.

26 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja 2015 m. liepos 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Strasbūre 2015 m. balandžio 29 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

M. SCHULZ

Tarybos vardu

Pirmininkė

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

⁽¹⁾ 2013 m. gegužės 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 525/2013 dėl šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo stebėsenos bei ataskaitų ir kitos su klimato kaita susijusios nacionalinio bei Sąjungos lygmens informacijos teikimo mechanizmo ir kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 280/2004/EB (OL L 165, 2013 6 18, p. 13).

I PRIEDAS

Išmetamo CO₂ kiekio stebėsenos metodaiA. IŠMETAMO CO₂ KIEKIO APSKAIČIAVIMAS (9 STRAIPSNIS)

Apskaičiuodamos išmetamą CO₂ kiekį, bendrovės taiko šią formulę:

Kuro sąnaudos × išmetamųjų teršalų faktorius

Į kuro sąnaudas įtraukiamas pagrindinių variklių, pagalbinių variklių, dujų turbinų, katilų ir inertinių dujų generatorių sunaudotas kuras.

Kuro sąnaudos, patirtos laivams prisišvartavus uostuose, apskaičiuojamos atskirai.

Iš esmės naudojamos kuro rūšims nustatytos numatytosios išmetamųjų teršalų faktorių vertės, nebent bendrovė nuspręstų naudoti kuro kokybės duomenis, pateiktus bunkerio atsargų papildymo važtaraščiuose (BAPV) ir naudojamus siekiant įrodyti atitiktį taikytiniams aktams dėl sieros išmetimo.

Tos numatytosios išmetamųjų teršalų faktorių vertės grindžiamos naujausiomis Tarptautinės klimato kaitos komisijos (TKKK) paskelbtomis vertėmis. Tos vertės gali būti naudojamos pagal Komisijos reglamento (ES) Nr. 601/2012 ⁽¹⁾ VI priedą.

Atitinkami išmetamųjų teršalų faktoriai taikomi biokurui ir alternatyviam neiškastiniam kurui.

B. IŠMETAMO CO₂ KIEKIO NUSTATYMO METODAI

Bendrovė stebėsenos plane nurodo stebėsenos metodą, taikomą apskaičiuojant kiekvieno laivo, už kurį ji yra atsakinga, kuro sąnaudas, ir užtikrina, kad pasirinktas metodas būtų nuosekliai taikomas.

Naudojamos tikrosios kiekvieno reiso kuro sąnaudos, apskaičiuojamos taikant vieną iš šių metodų:

- a) naudojant bunkerio atsargų papildymo važtaraštį (BAPV) ir periodiškai atliekant kuro rezervuarų inventorizaciją;
- b) laive atliekant bunkerinio kuro rezervuaro stebėseną;
- c) naudojant taikomų degimo procesų srautmačius;
- d) atliekant tiesioginius išmetamo CO₂ kiekio matavimus.

Gali būti taikomas bet kuris tikrintojo įvertintas šių metodų derinys, jei juo padidinamas bendras matavimo tikslumas.

1. A metodas. BAPV ir periodinė kuro rezervuarų inventorizacija

Šis metodas grindžiamas BAPV nurodytu kuro kiekiu bei rūšimi ir periodine kuro rezervuarų inventorizacija remiantis rezervuarų rodmenimis. Per tam tikrą laikotarpį sunaudotas kuro kiekis nustatomas prie laikotarpio pradžioje buvusio kuro kiekio pridendant papildytą kuro kiekį, atimant laikotarpio pabaigoje likusį kuro kiekį ir nuo laikotarpio pradžios iki laikotarpio pabaigos iš bunkerio paimtą kuro kiekį.

Laikotarpis – tai laikas nuo išplaukimo iš vieno uosto iki įplaukimo į kitą uostą arba uoste praleistas laikas. Norint nustatyti per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekį, reikia nurodyti kuro rūšį ir sieros kiekį.

Šis metodas netaikomas, kai laivuose nėra BAPV, ypač jeigu kurui naudojamas kroviny, pvz., taikomas suskystintųjų gamtinių dujų (SGD) dujinimas.

Pagal esamas MARPOL VI priedo taisykles BAPV yra privalomas, laive turi būti saugomas trejus metus nuo bunkerinio kuro atsargų papildymo ir turi būti lengvai prieinamas. Periodinė laive esančių kuro rezervuarų inventorizacija grindžiama kuro rezervuarų rodmenimis. Atliekant inventorizaciją naudojamos kiekvienam kuro rezervuarui sudarytos rezervuaro lentelės, skirtos tūriui nustatyti kuro rezervuaro rodmenų nuskaitymo metu. Su BAPV susijusi neapibrėžtis nurodoma stebėsenos plane. Kuro rezervuarų rodmenys nuskaitymi specialiais metodais, pvz., naudojant automatizuotas sistemas, garsines ir juostines gylio matavimo priemones. Rezervuarų garsinio gylio matavimo metodas ir jo neapibrėžtis nurodomi stebėsenos plane.

⁽¹⁾ 2012 m. birželio 21 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 601/2012 dėl išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos ir ataskaitų teikimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB (OL L 181, 2012 7 12, p. 30).

Jeigu papildytas kuro kiekis arba rezervuaruose likęs kuro kiekis nustatomas tūrio vienetais ir išreiškiamas litrais, bendrovė perskaičiuoja šį tūrį į masę, taikydama tikrojo tankio vertes. Tikrąjį tankį bendrovė nustato vienu iš šių būdų:

- a) naudodama laive įrengtas matavimo sistemas;
- b) remdamasi papildant kuro atsargas kuro tiekėjo išmatuota ir kuro sąskaitoje arba BAPV įrašyta tankio verte.

Tikrasis tankis išreiškiamas kg/l ir nustatomas esant konkrečiam matavimui taikomai temperatūrai. Tais atvejais, kai tikrojo tankio verčių neturima, gavus tikrintojo įvertinimą taikomas standartinis atitinkamai kuro rūšiai nustatytas tankio koeficientas.

2. B metodas. Bunkerinio kuro rezervuaro stebėseną laive

Šis metodas grindžiamas visų laive esančių kuro rezervuarų rodmenų nuskaitymu. Rezervuaro rodmenys nuskaitymi kasdien, kai laivas yra jūroje, ir kaskart, kai papildomos arba tuštinamos laivo bunkerinio kuro atsargos.

Suvestiniai kuro rezervuaro lygio pokyčiai tarp dviejų rodmenų nuskaitymų laikomi per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekiu.

Laikotarpis – tai laikas nuo išplaukimo iš vieno uosto iki įplaukimo į kitą uostą arba uoste praleistas laikas. Norint nustatyti per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekį, reikia nurodyti kuro rūšį ir sieros kiekį.

Kuro rezervuarų rodmenys nuskaitymi specialiais metodais, pvz., naudojant automatizuotas sistemas, garsines ir juostines gylio matavimo priemones. Rezervuarų garsinio gylio matavimo metodas ir jo neapibrėžtis nurodomi stebėsenos plane.

Jeigu papildytas kuro kiekis arba rezervuaruose likęs kuro kiekis nustatomas tūrio vienetais ir išreiškiamas litrais, bendrovė perskaičiuoja šį tūrį į masę, taikydama tikrojo tankio vertes. Tikrąjį tankį bendrovė nustato vienu iš šių būdų:

- a) naudodama laive įrengtas matavimo sistemas;
- b) remdamasi papildant kuro atsargas kuro tiekėjo išmatuota ir kuro sąskaitoje arba BAPV įrašyta tankio verte;
- c) pagal tankį, išmatuotą atlikus bandomąją analizę akredituotoje kuro bandymų laboratorijoje, jei tokių duomenų turima.

Tikrasis tankis išreiškiamas kg/l ir nustatomas esant konkrečiam matavimui taikomai temperatūrai. Tais atvejais, kai tikrojo tankio verčių neturima, gavus tikrintojo įvertinimą taikomas standartinis atitinkamai kuro rūšiai nustatytas tankio koeficientas.

3. C metodas. Taikomų degimo procesų srautmačiai

Šis metodas grindžiamas laive išmatuotais kuro srautais. Siekiant nustatyti bendrąsias kuro sąnaudas per tam tikrą laikotarpį, sudedami visų su atitinkamais išmetamo CO₂ kiekio šaltiniais susijusių srautmačių duomenys.

Laikotarpis – tai laikas nuo išplaukimo iš vieno uosto iki įplaukimo į kitą uostą arba uoste praleistas išbūtas laikas. Norint nustatyti per tam tikrą laikotarpį sunaudoto kuro kiekį, reikia vykdyti kuro rūšies ir sieros kiekio stebėseną.

Taikomi kalibravimo metodai ir su naudojamais srautmačiais susijusi neapibrėžtis nurodomi stebėsenos plane.

Jeigu sunaudotas kuro kiekis nustatomas tūrio vienetais ir išreiškiamas litrais, bendrovė perskaičiuoja šį tūrį į masę, taikydama tikrojo tankio vertes. Tikrąjį tankį bendrovė nustato vienu iš šių būdų:

- a) naudodama laive įrengtas matavimo sistemas;
- b) remdamasi papildant kuro atsargas kuro tiekėjo išmatuota ir kuro sąskaitoje arba BAPV įrašyta tankio verte.

Tikrasis tankis išreiškiamas kg/l ir nustatomas esant konkrečiam matavimui taikomai temperatūrai. Tais atvejais, kai tikrojo tankio verčių neturima, gavus tikrintojo įvertinimą taikomas standartinis atitinkamai kuro rūšiai nustatytas tankio koeficientas.

4. D metodas. Tiesioginis išmetamo CO₂ kiekio matavimas

Tiesiogiai gali būti matuojami išmetamo CO₂ kiekiai, išmetami per reišus, ir išmetamo CO₂ kiekiai, išmetami valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose uostuose. Į išmesto CO₂ kiekį įtraukiamas pagrindinių variklių, pagalbinių variklių, dujų turbinų, katilų ir inertinių dujų generatorių išmesto CO₂ kiekis. Laivų, kurių ataskaitos grindžiamos šiuo metodu, kuro sąnaudos apskaičiuojamos naudojant išmatuotą išmesto CO₂ kiekį ir atitinkamam kurui taikomą išmetamųjų teršalų faktorių.

Šis metodas grindžiamas išmetamo CO₂ kiekio srauto nustatymu išmetamųjų dujų vamzdžiuose (kaminuose), CO₂ koncentraciją išmetamosiose dujose padauginant iš išmetamųjų dujų srauto.

Taikomi kalibravimo metodai ir su naudojamais įrenginiais susijusi neapibrėžtis nurodomi stebėsenos plane.

II PRIEDAS

Kitos susijusios informacijos stebėseną

A. KIEKVIENO REISO STEBĖSENA (9 STRAIPSNIS)

1. Vykdydamos kitos su kiekvienu reisu susijusios informacijos stebėseną (9 straipsnio 1 dalis), bendrovės laikosi toliau išdėstytų taisyklių:

- a) išvykimo ir atvykimo data ir laikas nustatomi remiantis vidutiniu Grinvičo laiku (angl. GMT). Jūroje praleistas laikas apskaičiuojamas remiantis informacija apie išvykimą iš uosto ir atvykimą į uostą, į šį laiką neįtraukiamas stovėjimas nuleidus inkarą;
- b) nuplauktas atstumas gali būti tiesiausias kelias iš išvykimo uosto į atvykimo uostą arba tikrasis nuplauktas atstumas. Jeigu naudojamas tiesiausias kelias iš išvykimo uosto į atvykimo uostą, turėtų būti taikomas konservatyvus koregavimo koeficientas, kad būtų užtikrinta, jog apskaičiuotasis nuplauktas atstumas nebūtų gerokai trumpesnis nei iš tikrųjų. Stebėsenos plane nurodomas atstumo apskaičiavimo metodas ir, jeigu reikia, koregavimo pataisos koeficientas. Nuplauktas atstumas išreiškiamas jūrmylėmis;
- c) transportavimo apimtis nustatoma nuplauktą atstumą padauginus iš pervežto krovinių kiekio;
- d) keleiviniais laivais vežamas kroviny išreiškiamas keleivių skaičiumi. Visų kitų kategorijų laivais vežamas krovinių kiekis išreiškiamas, atitinkamai, arba metrinėmis tonomis arba standartiniais kubiniais krovinio metrais;
- e) ro-ro laivais vežamas kroviny išreiškiamas krovinio vienetų (sunkvežimių, automobilių ir t. t.) skaičiumi arba trasos metrais, padauginus iš jų svorio numatytosios vertės. Jei ro-ro laivais vežamas kroviny yra apibrėžtas pagal standarto CEN EN 16258 (2012) „Energijos suvartojimo ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio skaičiavimo bei deklaravimo metodika teikiant transporto (krovinio ir keleivinio) paslaugas“ B priedą, ta apibrėžtis laikoma atitinkančia šį reglamentą.

Šiame reglamente ro-ro laivas – laivas, skirtas riedamiesiems arba ridenamiems kroviniams (transporto priemonėms) vežti, arba laivas, turintis riedamųjų arba ridenamųjų krovinių patalpas;

- f) konteinervežiais vežamas kroviny išreiškiamas visą krovinio svorį metrinėmis tonomis, o jei tai neįmanoma, dvidešimt pedų atitinkančių vienetų (TEU) skaičių padauginus iš jų svorio numatytosios vertės. Jei konteinervežiu vežamas kroviny yra apibrėžtas pagal taikomas TJO gaires arba priemones pagal Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje konvenciją (SOLAS konvencija), ta apibrėžtis laikoma atitinkančia šį reglamentą.

Šiame reglamente konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams apatinėje laivo patalpoje arba denyje vežti;

- g) apibrėžiant kitų kategorijų laivais (ne keleiviniais laivais, ro-ro laivais ir konteinervežiais) vežamus krovinius, atsižvelgiama, atitinkamais atvejais, į vežamo krovinio svorį ir dydį ir į vežamų keleivių skaičių. Tos kategorijos apima, *inter alia*, tankerius, balkerius, bendro pobūdžio krovinius laivus, laivus refrižeratorius, transporto priemones vežančius laivus ir biriųjų krovinių ar naftos vežimo laivus.

2. Siekiant užtikrinti vienodas 1 dalies g punkto nuostatos taikymo sąlygas, Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos techninės taisyklės, nurodančios parametrus, taikomus kiekvienos tame punkte nurodytos kategorijos laivams.

Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 31 d.

Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais prirėkus gali būti patikslinti 1 dalies g punkte nurodyti taikomi parametrai. Prirėkus Komisija taip pat patikslina tuos parametrus, kad būtų atsižvelgta į šio priedo pakeitimus pagal 5 straipsnio 2 dalį. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

3. Siekdamas laikytis 1 ir 2 dalyse nurodytų taisyklių bendrovės taip pat gali nuspręsti įtraukti konkrečią informaciją, susijusią su laivo ledo klase arba plaukiojimu ledo sąlygomis.

B. METINĖ STEBĖSENA (10 STRAIPSNIS)

Vykdydamos kitos susijusios informacijos metinę stebėseną, bendrovės laikosi toliau išdėstytų taisyklių.

Pagal 10 straipsnį stebėtinos vertės nustatomos sudedant atitinkamus kiekvieno reiso duomenis.

Vidutinis energijos vartojimo efektyvumas stebimas remiantis ne mažiau kaip keturiais rodikliais: atstumui tenkančiomis kuro sąnaudomis, transportavimo apimčiai tenkančiomis kuro sąnaudomis, atstumui tenkančiu išmesto CO₂ kiekiu ir transportavimo apimčiai tenkančiu išmesto CO₂ kiekiu, kurie apskaičiuojami taip:

Atstumui tenkančios kuro sąnaudos = bendros metinės kuro sąnaudos/bendras nuplauktas atstumas

Transportavimo apimčiai tenkančios kuro sąnaudos = bendros metinės kuro sąnaudos/bendra transportavimo apimtis

Atstumui tenkantis išmesto CO₂ kiekis = bendras per metus išmesto CO₂ kiekis/bendras nuplauktas atstumas

Transportavimo apimčiai tenkantis išmesto CO₂ kiekis = bendras per metus išmesto CO₂ kiekis/bendra transportavimo apimtis

Siekdamos laikytis šių taisyklių bendrovės taip pat gali nuspręsti įtraukti konkrečią informaciją, susijusią su laivo ledo klase arba plaukiojimu ledo sąlygomis, taip pat kitą informaciją, susijusią su sunaudoto kuro kiekiu ir išmesto CO₂ kiekiu, diferencijuodamos pagal kitus stebėsenos plane nustatytus kriterijus.

—

III PRIEDAS

Elementai, į kuriuos reikia atsižvelgti rengiant deleguotuosius aktus, numatytus 15 ir 16 straipsniuose

A. TIKRINIMO PROCEDŪROS

- tikrintojų kompetencija,
- dokumentai, kuriuos bendrovės turi pateikti tikrintojams,
- rizikos vertinimas, kurį turi atlikti tikrintojai,
- stebėsenos plano atitikties įvertinimas,
- išmetamųjų teršalų ataskaitos patikrinimas,
- svarbos lygis,
- tikrintojo pagrįstas įsitikinimas,
- netikslumai ir neatitiktys,
- patikros ataskaitos turinys,
- rekomendacijos dėl patobulinimų,
- bendrovių, tikrintojų ir Komisijos ryšių palaikymas.

B. TIKRINTOJŲ AKREDITAVIMAS

- kaip prašyti laivybos veiklos akreditavimo,
 - kaip tikrintojus vertins nacionalinės akreditacijos įstaigos, siekdamos išduoti akreditacijos pažymėjimą,
 - kaip nacionalinės akreditacijos įstaigos vykdys priežiūrą, kad patvirtintų akreditacijos pratęsimą,
 - reikalavimai nacionalinėms akreditacijos įstaigoms, kad jos būtų kompetentingos suteikti laivybos veiklos akreditaciją tikrintojams, įskaitant nuorodą į darniuosius standartus.
-