

## II

(Nelegislatīvi akti)

## REGULAS

## KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2016/2071

(2016. gada 22. septembris),

ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 attiecībā uz oglekļa dioksīda emisiju monitoringa metodēm un noteikumiem par citas attiecīgās informācijas monitoringu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK <sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 5. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Lai veicinātu jūras transporta radīto oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) emisiju rentablu samazināšanu, Regula (ES) 2015/757 paredz noteikumus par precīzu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju attiecībā uz CO<sub>2</sub> emisijām un citu attiecīgu informāciju no kuģiem, kas ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, uzturas tajās un iziet no tām.
- (2) Regulas (ES) 2015/757 I pielikumā ir paredzētas CO<sub>2</sub> emisiju monitoringa metodes, pamatojoties uz degvielas patēriņu. Regulas (ES) 2015/757 II pielikumā ir paredzēti noteikumi par "citas attiecīgās informācijas monitoringu".
- (3) Regulas (ES) 2015/757 I pielikuma A daļā paredzēts, ka CO<sub>2</sub> emisijas aprēķina, reizinot emisijas faktorus un degvielas patēriņu, kuru savukārt nosaka ar monitoringa A metodi (DPP un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija), B metodi (degvielas tilpnes monitorings uz kuģa) un C metodi (caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem), kas izklāstītas minētā pielikuma B daļā. SJO rezolūcijā <sup>(2)</sup>"Vadlīnijas par jaunu kuģu projektētās energoefektivitātes indeksa aprēķināšanas metodi" ir noteiktas kuģos izmantoto standarta degvielu emisijas faktoru standartvērtības. Šīs standartvērtības var izmantot, lai aprēķinātu CO<sub>2</sub> emisijas no kuģošanas. Nosakot, ka kuģiem šīs standartvērtības jāizmanto savu CO<sub>2</sub> emisiju monitoringā un paziņošanā saskaņā ar Regulas (ES) 2015/757 I pielikumu, tiek nodrošināta gan apdomīga regulatīvā pieeja, gan saskaņīga īstenošana.
- (4) Monitoringa A, B un C metode attiecas uz uzpildītās degvielas daudzuma vai tvertnēs palikušās degvielas daudzuma noteikšanu, pārreķinot šo daudzumu no tilpuma uz masu, izmantojot degvielas blīvuma faktiskās vērtības. Saskaņā ar I pielikuma B daļas 2. punkta piektās daļas c) apakšpunktu uzņēmumi, kas monitoringā izmanto B metodi, faktisko blīvumu var noteikt, izmantojot blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analīzē akreditētā degvielas pārbaudžu laboratorijā – ja dati ir pieejami. Dodot šādu iespēju arī uzņēmumiem, kas monitoringā

<sup>(1)</sup> OVL 123, 19.5.2015., 55. lpp.

<sup>(2)</sup> MEPC 245 (66) 2014.

izmanto A un C metodi, tiktu nodrošināta šo triju monitoringa metožu saskaņota īstenošana atbilstīgi ISO standartam 3675:1998 <sup>(1)</sup>. Tas arī pilnā mērā atspoguļotu nozarē piekopto praksi un ļautu labāk salīdzināt degvielas patēriņu, kura monitorings veikts ar attiecīgajām trim metodēm.

- (5) Konceptija “no pietātnes līdz pietātnei” sniegtu lielāku skaidrību un saskaņotu pieeju jautājumā par reisu sākuma un beigu punktu. Tādējādi tiktu precizēti parametri, ko izmanto jūrā pavadītā laika un noietā attāluma monitoringā, ko paredz Regulas (ES) 2015/757 II pielikuma A daļas 1. punkta a) un b) apakšpunkts, un tas atspoguļotu arī nozarē piekopto praksi.
- (6) SJO Vadlīnijas par kuģa energoefektivitātes operacionālā rādītāja brīvprātīgu izmantošanu <sup>(2)</sup> un CEN standarts EN 16258 (2012) <sup>(3)</sup> paredz, ka ro-ro kuģi pārvaldātās kravas monitoringā un paziņošanā var balstīties uz faktisko kravas masu. Ja ar šo parametru papildinātu Regulas (ES) 2015/757 II pielikuma A daļas 1. punkta e) apakšpunktā uzskaitītos parametrus, tas labāk atspoguļotu nozares praksi un tādējādi monitoringu padarītu vieglāku.
- (7) Saskaņā ar Komisijas ierasto praksi – deleģēto aktu sagatavošanas posmā apspriesties ar ekspertiem – Eiropas Ilgtspējīgas kuģniecības foruma (ESSF) paspārnē tika izveidota Kuģniecības MZV monitoringa apakšgrupa, kurā iesaistījās eksperti no dalībvalstīm, nozares un pilsoniskās sabiedrības. Apakšgrupa apzināja vairākus starptautiskos un Eiropas standartus un starptautiskos noteikumus, kā arī nozīmīgas zinātnes un tehnikas attīstības norises, un ieteica tās iestrādāt šajā regulā. Apakšgrupas ieteikumu projektu 2016. gada 28. jūnijā apstiprināja ESSF plenārsēdē.
- (8) Tāpēc Regulas (ES) 2015/757 I un II pielikums būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

#### 1. pants

Regulas (ES) 2015/757 I un II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

#### 2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

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

Briselē, 2016. gada 22. septembrī

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājs  
Jean-Claude JUNCKER

<sup>(1)</sup> ISO 3675:1998. Nafta un šķidrie naftas produkti – Laboratorijas metode blīvuma noteikšanai – Areometra metode.

<sup>(2)</sup> MEPC.1/Circ.684 SJO Vadlīnijas par kuģa energoefektivitātes operacionālā rādītāja brīvprātīgu izmantošanu (*Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator*).

<sup>(3)</sup> Energoapatēriņa un siltumnīcefekta gāzu (GHG) emisiju aprēķina un deklarēšanas metodoloģija transporta pakalpojumu jomā (kravas un pasažieru).

## PIELIKUMS

Regulas (ES) 2015/757 I un II pielikumu groza šādi:

1) I pielikumu groza šādi:

a) pielikuma A daļu aizstāj ar šādu:

“A. CO<sub>2</sub> EMISIJU APRĒĶINĀŠANA (9. PANTS)

Aprēķinot CO<sub>2</sub> emisijas, uzņēmumi piemēro šādu formulu:

degvielas patēriņš × emisijas faktors

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

Degvielas patēriņu ostās pie piestātnes aprēķina atsevišķi.

Kuģos izmantotajām degvielām piemēro šādas emisijas faktoru standartvērtības:

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

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

b) pielikuma B daļu groza šādi:

i) 1. punkta piektās daļas b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

ii) 1. punkta piektajai daļai pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) izmantojot blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analizē akreditētā degvielas pārbaudžu laboratorijā – ja dati ir pieejami.”;

iii) 3. punkta ceturtais daļas b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

iv) 3. punkta ceturtajai daļai pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) izmantojot blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analizē akreditētā degvielas pārbaudžu laboratorijā – ja dati ir pieejami.”;

2) II pielikuma A daļas 1. punktu groza šādi:

a) punkta a) apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“piestātnes atstāšanas un piestātnē pienākšanas datumu un laiku norāda kā Griničas laiku (GMT/UTC).”;

b) punkta b) apakšpunkta pēdējo teikumu aizstāj ar šādu:

“Noieto attālumu nosaka kā attālumu no iziešanas ostas piestātnes līdz ienākšanas ostas piestātnei un izsaka jūras jūdzēs;”;

c) punkta e) apakšpunkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

“attiecībā uz ro-ro kuģiem pārvadāto kravu definē kā uz kuģa esošās kravas masu, ko nosaka vai nu kā faktisko masu vai kā kravas vienību (kravas un vieglo automobiļu u. c.) skaitu vai joslas metrus, reizinot ar to svāra standartvērtību.”

---