

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES) 2015/757**(2015. gada 29. aprīlis)****par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/29/EK ⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 406/2009/EK ⁽⁴⁾, kas aicina visas ekonomikas nozares, tostarp starptautiskās jūras kuģniecības nozari, sniegt ieguldījumu emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanā, paredz, ka gadījumā, ja dalībvalstis līdz 2011. gada 31. decembrim neapstiprina saistībā ar Starptautiskās Jūrniecības organizāciju (SJO) noslēgtu starptautisku nolīgumu, kura emisiju samazināšanas mērķos iekļautas starptautiskā jūras transporta emisijas, vai Kopiena neapstiprina līdzīgu nolīgumu saistībā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām, Komisijai būtu jāiesniedz priekšlikums par starptautisko jūras pārvadājumu emisiju iekļaušanu Kopienas emisiju samazināšanas saistībās, lai ierosinātais tiesību akts stātos spēkā līdz 2013. gadam. Ņemot vērā iespējamo labvēlīgo ietekmi uz vidi, šādam priekšlikumam būtu jāmazina jebkāda nelabvēlīga ietekme uz Kopienas konkurētspēju.
- (2) Jūras transports ietekmē pasaules klimatu un gaisa kvalitāti, jo tiek radītas oglekļa dioksīda (CO₂) emisijas un citas emisijas, piemēram, slāpekļa oksīdi (NO_x), sēra oksīdi (SO_x), metāns (CH₄), cietās daļiņas (PM) un sodrēji (BC).
- (3) Starptautiskā jūras kuģniecība joprojām ir vienīgais transporta veids, uz ko nav attiecinātas Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistības. Kā teikts šīs regulas priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā, ar Savienību saistītās CO₂ emisijas no starptautiskās kuģniecības laikposmā no 1990. līdz 2007. gadam ir palielinājušās par 48 %.
- (4) Ņemot vērā to, ka strauji attīstās zinātniskā izpratne par tādu jūras transporta emisiju ietekmi uz pasaules klimatu, kas nav saistīta ar CO₂ emisijām, saistībā ar šo regulu regulāri būtu jāveic atjaunināts minētās ietekmes novērtējums. Balstoties uz saviem novērtējumiem, Komisijai būtu jāanalizē ietekme uz politiku un pasākumi minēto emisiju samazināšanas nolūkā.
- (5) Eiropas Parlamenta 2014. gada 5. februāra rezolūcijā par klimata un enerģētikas politikas satvaru 2030. gadam aicināja Komisiju un dalībvalstis izvirzīt saistošu ES mērķi 2030. gadam, paredzot valstu siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināt vismaz par 40 %, salīdzinot ar 1990. gada līmeni. Eiropas Parlaments norādīja arī to, ka visām ekonomikas nozarēm būtu jāsniedz ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā, lai Savienība nodrošinātu savu taisnīgo daļu pasaules mēroga centienos.

⁽¹⁾ OVC 67, 6.3.2014., 170. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2014. gada 16. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2015. gada 5. marta nostāja pirmajā lasījumā (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta). Eiropas Parlamenta 2015. gada 28. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/29/EK (2009. gada 23. aprīlis), ar ko Direktīvu 2003/87/EK groza, lai uzlabotu un paplašinātu Kopienas siltumnīcefekta gāzu emisiju kvotu tirdzniecības sistēmu (OV L 140, 5.6.2009., 63. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 406/2009/EK (2009. gada 23. aprīlis) par dalībvalstu pasākumiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, lai izpildītu Kopienas saistības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas jomā līdz 2020. gadam (OV L 140, 5.6.2009., 136. lpp.).

- (6) Eiropadome 2014. gada 23. un 24. oktobra secinājumos apstiprināja saistošu ES mērķi līdz 2030. gadam iekšēji samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni. Eiropadome minēja arī to, ka ir svarīgi transporta nozarē samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un riskus, kas saistīti ar atkarību no fosilā kurināmā, un aicināja Komisiju turpināt izskatīt instrumentus un pasākumus attiecībā uz visaptverošu un tehnoloģiski neitrālu pieeju *inter alia* transporta radīto emisiju samazināšanas un energoefektivitātes sekmēšanai.
- (7) 7. vides rīcības programmā (VRP) ⁽¹⁾ ir uzsvērts, ka visām ekonomikas nozarēm būs jāsniedz ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā, lai Savienība nodrošinātu savu taisnīgo daļu pasaules mēroga centienos. Šajā sakarā 7. VRP ir izcelts tas, ka 2011. gada Baltajai grāmatai par transportu ir jābalstās uz stingru politikas satvaru.
- (8) 2011. gada jūlijā SJO pieņēma tehniskus un operatīvus pasākumus, proti, projektētās energoefektivitātes indeksu (EEDI) jauniem kuģiem un kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP), kas palīdzēs iegrožot prognozēto siltumnīcefekta gāzu emisiju pieaugumu, taču ar to vien nepietiek, lai panāktu starptautiskās kuģniecības radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu absolūtos skaitļos, kas vajadzīgs, lai izdotos sasniegt starptautisko mērķi – panākt, ka globālās temperatūras pieaugums nepārsniedz 2 °C.
- (9) SJO sniegtie dati liecina, ka, piemērojot operatīvos pasākumus un izmantojot esošās tehnoloģijas, kuģu īpatnējo enerģijas patēriņu un CO₂ emisijas varētu samazināt pat par 75 %; ievērojamu daļu no minētajiem pasākumiem var uzskatīt par izmaksu ziņā lietderīgiem un par tādiem, kas varētu nodrošināt neto ieguvumus nozarei – jo jebkādas darbību vai ieguldījumu izmaksas atmaksājas, pateicoties mazākām degvielas izmaksām.
- (10) Lai Savienības līmenī samazinātu CO₂ emisijas no kuģniecības, vislabākais pieejamais variants ir izveidot CO₂ emisiju monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu (MZV sistēma), kas balstīta uz kuģu degvielas patēriņu; tas būtu pirmais solis pakāpeniskā pieejā, lai jūras transporta emisijas iekļautu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas saistībās līdztekus emisijām no citām nozarēm, kas jau dod ieguldījumu minēto saistību izpildē. Emisijas datu publiska pieejamība palīdzēs novērst tirgus šķēršļus, kas kavē daudzu tādu izmaksas nesadārdzinošu pasākumu ieviešanu, kuri samazinātu jūras transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas.
- (11) Siltumnīcefekta gāzu emisiju un degvielas patēriņa samazināšanas pasākumu pieņemšanu kavē tas, ka pastāv tirgus šķēršļi, piemēram, trūkst ticamas informācijas par kuģu degvielas patēriņa efektivitāti vai pieejamām kuģu modernizēšanas tehnoloģijām, trūkst piekļuves finansējumam, lai varētu investēt kuģu efektivitātē, un pastāv pretrunīgas intereses, jo kuģu īpašniekiem investēšana kuģu efektivitātē labumu nedotu, ja par degvielu maksā kuģa operators.
- (12) Apspriešanās ar ieinteresētajām personām un diskusijas ar starptautiskajiem partneriem liecina, ka jūras transporta emisiju iekļaušanai Savienības siltumnīcefekta gāzu samazināšanas saistībās būtu jānotiek pakāpeniski, proti, vispirms jāievieš stabila jūras transporta CO₂ emisiju MZV sistēma un vēlākā posmā jānosaka minēto emisiju cena. Šāda pieeja starptautiskā līmenī sekmē ievērojamo progresu attiecībā uz vienošanos par siltumnīcefekta gāzu samazināšanas mērķiem un citiem pasākumiem, lai minētos samazinājumus panāktu ar minimālām izmaksām.
- (13) Paredzams, ka Savienības MZV sistēmas ieviešana ļaus līdz 2030. gadam panākt emisiju samazinājumu līdz 2 % apmērā salīdzinājumā ar *status quo* scenāriju, kā arī samazināt kopējās neto izmaksas pat par EUR 1,2 miljardiem, jo tā varētu palīdzēt novērst tirgus šķēršļus, jo īpaši tos, kas saistīti ar nepietiekamu informāciju par kuģu efektivitāti, attiecīgajiem tirgiem sniedzot salīdzināmu un uzticamu informāciju par degvielas patēriņu. Šādam transporta izmaksu samazinājumam būtu jāsekmē starptautiskā tirdzniecība. Turklāt spēcīga MZV sistēma ir priekšnoteikums jebkādam tirgus instrumentam, efektivitātes standartam vai citam pasākumam, ko piemēro Savienības vai pasaules mērogā. Tā arī nodrošina ticamus datus, lai varētu noteikt precīzus emisiju samazināšanas mērķus un izvērtēt, kā jūras transports sekmē mērķa sasniegšanu – veidot oglekļa mazietilpīgu ekonomiku. Tā kā kuģniecības nozarei ir starptautisks raksturs, ieteicamākā un efektīvākā metode, lai samazinātu starptautiskās kuģniecības radīto emisiju daudzumu, būtu pasaules mēroga vienošanās.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1386/2013/ES (2013. gada 20. novembris) par vispārējo Savienības vides rīcības programmu līdz 2020. gadam "Labklājīga dzīve ar pieejamajiem planētas resursiem" (OV L 354, 28.12.2013., 171. lpp.).

- (14) Monitorings būtu jāattiecina uz visiem Savienības iekšējiem reisiem, uz visiem ienākošajiem reisiem no pēdējās ostas aiz Savienības robežām uz pirmo ienākšanas ostu Savienībā un uz visiem izejošajiem reisiem no Savienības ostas uz nākamo ienākšanas ostu aiz Savienības robežām, tostarp balasta reisiem. Būtu jāaptver arī CO₂ emisijas Savienības ostās, ietverot emisijas, ko rada kuģi, kuri atrodas pie piestātnes vai pārvietojas ostā, īpaši tāpēc, ka ir pieejami konkrēti pasākumi, lai šādas emisijas samazinātu vai no tām izvairītos. Šie noteikumi būtu bez diskriminācijas jāpiemēro visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga valsts. Tomēr, ņemot vērā to, ka šajā regulā uzmanība tiek veltīta jūras transportam, ar to nebūtu jāparedz monitoringa, ziņošanas un verificācijas prasības attiecībā uz kuģu kustību un darbībām, kas netiek veiktas, lai komerciālā nolūkā pārvadātu kravu vai pasažierus, piemēram, bagarēšanai, ledus laušanai, cauruļvadu likšanai vai jūrā nostiprinātu iekārtu darbībām.
- (15) Lai nodrošinātu vienlīdzīgu apstākļus kuģiem, kas darbojas mazāk labvēlīgos klimata apstākļos, būtu jāparedz iespēja tajos datos, ko monitorē, pamatojoties uz šo regulu, ietvert konkrētu informāciju saistībā ar kuģa ledus klasi un tā navigāciju ledus apstākļos.
- (16) Ierosināto MZV sistēmu vajadzētu pieņemt kā regulu, tāpēc ka jaunie noteikumi ir sarežģīti un ļoti tehniski un tāpēc ka ir nepieciešami vienveidīgi, visā Savienībā piemērojami noteikumi, lai atspoguļotu jūras transporta starptautisko būtību, jo paredzams, ka dažādu dalībvalstu ostās ienāks liels daudzums kuģu, un lai atvieglotu īstenošanu visā Savienībā.
- (17) Pamatīgas, katram kuģim piemērotas Savienības MZV sistēmas pamatā vajadzētu būt aprēķinam par emisijām no degvielas, kas patērēta reisos uz Savienības ostām un no tām, jo, tā kā kuģu degvielas tīlpnes ir ļoti ietilpīgas, degvielas pārdošanas dati nevar sniegt pietiekami precīzas aplēses par degvielas patēriņu konkrētajā kuģošanas rajonā.
- (18) Savienības MZV sistēmai vajadzētu aptvert arī citu attiecīgu informāciju, kas ļautu noteikt kuģa efektivitāti vai sīkāk analizēt emisiju veidošanās cēloņus, vienlaikus saglabājot komerciālas vai rūpnieciskas informācijas konfidencialitāti. Tādējādi Savienības MZV sistēma tiktu salāgota ar starptautiskajām iniciatīvām ieviest efektivitātes standartus esošajiem kuģiem, tostarp operatīvajiem pasākumiem, un sekmētu ar informācijas trūkumu saistīto tirgus šķēršļu izskaušanu.
- (19) Lai mazinātu kuģu īpašniekiem un operatoriem, jo īpaši mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, uzlikto administratīvo slogu un optimizētu MZV sistēmas izmaksu un ieguvumu attiecību, tajā pašā laikā neapdraudot mērķi aptvert lielāko daļu no jūras transporta radītajām siltumnīcefekta gāzu emisijām, MZV noteikumus vajadzētu piemērot tikai lieliem emitētājiem. Pēc sīkas un objektīvas analīzes par Savienības ostās ienākošo un no tām izejošo kuģu lielumu un emisijām tika izvēlēts robežlielums: bruto tonnāža 5 000 t apmērā. Kuģi ar bruto tonnāžu virs 5 000 t veido aptuveni 55 % no kuģiem, kas ienāk Savienības ostās, un tie rada aptuveni 90 % no attiecīgajām emisijām. Šāds nediskriminējošs robežlielums nodrošinātu, ka sistēma aptver pašus nozīmīgākos emitētājus. Zemāks robežlielums radītu lielāku administratīvo slogu, savukārt augstāks robežlielums ierobežotu aptvertās emisijas un līdz ar to MZV sistēmas efektivitāti no vides viedokļa.
- (20) Lai vēl vairāk samazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, monitoringa noteikumiem būtu jāorientējas uz CO₂ kā visnozīmīgāko jūras transporta emitēto siltumnīcefekta gāzi.
- (21) Noteikumos būtu jāņem vērā esošās prasības un uz kuģiem jau pieejamie dati; tas nozīmē, ka uzņēmumiem būtu jādod iespēja izvēlēties vienu no šādiem četriem monitoringa paņēmieniem: degvielas piegādes pavaddokumenti, degvielas tīlpnes monitorings uz kuģa, caurplūduma mērītāji attiecīgos degšanas procesos vai tieši emisiju mērījumi. Katram kuģim īpaši izveidotā monitoringa plānā būtu jādokumentē izvēlētais paņmiens un jāsniedz sīkākas ziņas par izvēlēto paņēmiena izmantošanu.
- (22) Ikviens uzņēmums, kas visā ziņošanas laikposmā ir atbildīgs par kuģi, kas iesaistīts kuģošanā, būtu jāuzskata par atbildīgu par visiem monitoringa un ziņošanas pienākumiem, kuri rodas saistībā ar minēto ziņošanas laikposmu, tostarp par pienācīgi verificēta emisiju ziņojuma iesniegšanu. Ja uzņēmums mainās, jaunajam uzņēmumam vajadzētu būt atbildīgam tikai par to monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi, kas saistās ar ziņošanas laikposmu, kurā notikusi uzņēmuma maiņa. Lai atvieglotu šo pienākumu izpildi, jaunajam uzņēmumam vajadzētu saņemt pēdējā monitoringa plāna eksemplāru un attiecīgā gadījumā arī atbilstības dokumentu.

- (23) Pašreizējā posmā Savienības MZV sistēmai nevajadzētu aptvert citas siltumnīcefekta gāzes, klimata pārmaiņu veicinātājus vai gaisa piesārņotājus, lai nevajadzētu izvirzīt prasības uzstādīt mērierīces, kas vēl nav pietiekami uzticamas vai komerciāli pieejamas, jo tas varētu traucēt Savienības MZV sistēmas ieviešanai.
- (24) SJO Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL) paredz EEDI obligātu piemērošanu jauniem kuģiem un SEEMP izmantošanu visā pasaules flotē.
- (25) Lai mazinātu kuģu īpašnieku un operatoru administratīvo slogu, ziņošanai un paziņotās informācijas publiskošanai vajadzētu notikt reizi gadā. Ja informāciju par emisijām, degvielas patēriņu un efektivitāti publiskotu tikai kā gada vidējos rādītājus un apkopotus rādītājus, būtu atrisinātas konfidencialitātes problēmas. Lai nodrošinātu to, ka netiek apdraudētas leģitīmas ekonomiskas intereses, kas ir svarīgākas par sabiedrības interesēm attiecībā uz informācijas izpaušanu, izņēmuma gadījumos pēc uzņēmuma lūguma būtu jāpiemēro cits datu apkopojuma līmenis. Komisijai paziņotie dati būtu jāintegrē statistikā, ciktāl minētie dati ir svarīgi Eiropas statistikas izstrādei, sagatavošanai un izplatīšanai saskaņā ar Komisijas Lēmumu 2012/504/ES⁽¹⁾.
- (26) Akreditētu verificētāju veiktai verifikācijai būtu jānodrošina, ka monitoringa plāni un emisiju ziņojumi ir pareizi un atbilst šajā regulā noteiktajām prasībām. Verifikācijas vienkāršošanas labad būtu svarīgi, ka verificētāji pārbauda datu ticamību, paziņotos datus salīdzinādami ar datiem, kas aplēsti, pamatojoties uz kuģa izsekošanas datiem un parametriem. Šādas aplēses varētu nodrošināt Komisija. Lai nodrošinātu objektivitāti, verificētājiem vajadzētu būt neatkarīgiem un kompetentiem tiesību subjektiem, kurus akreditējušas valsts akreditācijas struktūras, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008⁽²⁾.
- (27) Verificētāja izdots atbilstības dokuments būtu glabājams uz kuģa, lai pierādītu, ka ir izpildīti monitoringa, ziņošanas un verifikācijas pienākumi. Verificētājiem vajadzētu Komisiju informēt par šādu dokumentu izdošanu.
- (28) Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), veidama līdzīgus uzdevumus saistībā ar kuģošanas drošību, ir uzkrājusi pieredzi, tāpēc tai saskaņā ar savām pilnvarām būtu jāpalīdz Komisijai, pildot noteiktus uzdevumus.
- (29) Ar MZV sistēmu saistīto pienākumu izpildes pamatā vajadzētu būt esošajiem instrumentiem, proti, tiem, kas izveidoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/21/EK⁽⁴⁾, un informācijai par atbilstības dokumentu izdošanu. Dokuments, kas apliecina kuģa atbilstību monitoringa un ziņošanas pienākumiem, būtu jāiekļauj to sertifikātu un dokumentu sarakstā, kas minēti Direktīvas 2009/16/EK IV pielikumā.
- (30) Dalībvalstīm būtu jācenšas inspicēt kuģus, kuri ienāk to jurisdikcijā esošās ostās un par kuriem nav pieejama ar atbilstības dokumentu saistīta konkrēta informācija.
- (31) Ja šīs regulas noteikumi netiek pildīti, par to būtu jāpiemēro sankcijas. Dalībvalstīm būtu jānosaka noteikumi par minētajām sankcijām. Minētajām sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un atturošām.
- (32) Ir lietderīgi paredzēt iespēju kuģi izraidīt tad, ja tas nav izpildījis monitoringa un ziņošanas prasības vairāk nekā divos vai vairākos secīgos ziņošanas laikposmos, un gadījumos, kad ar citiem izpildes pasākumiem nav izdevies panākt atbilstību. Šāds pasākums būtu jāpiemēro tā, lai dotu iespēju saprātīgā laikposmā labot neizpildes stāvokli.
- (33) Dalībvalstīm, kuru teritorijā nav jūras ostu un kurām nav kuģu, kas kuģo ar to karogu un ietilpst šīs regulas darbības jomā, vai kuras ir slēgušas savus valsts kuģu reģistrus, vajadzētu būt iespējai atkāpties no tiem šīs regulas noteikumiem, kas skar sankcijas, kamēr vien nav šāda kuģu, kas kuģotu ar to karogu.

⁽¹⁾ Komisijas Lēmums 2012/504/ES (2012. gada 17. septembris) par Eurostat (OV L 251, 18.9.2012., 49. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/21/EK (2009. gada 23. aprīlis) par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu (OV L 131, 28.5.2009., 132. lpp.).

- (34) Savienības MZV sistēmai būtu jākalpo par paraugu, lai varētu ieviest globālu MZV sistēmu. Priekšroka būtu dodama globālai MZV sistēmai, tāpēc ka to varētu uzskatīt par efektīvāku, jo tās tvērums ir plašāks. Šajā kontekstā un lai sekmētu, ka SJO tiek izstrādāti starptautiski noteikumi par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, Komisijai būtu regulāri jāsniedz SJO un citām attiecīgām starptautiskām struktūrām attiecīga informācija par šīs regulas īstenošanu un būtu jāiesniedz SJO attiecīgi priekšlikumi. Kad būs panākta vienošanās par globālu MZV sistēmu, Komisijai būtu jāpārskata Savienības MZV sistēma, lai to salāgotu ar globālo MZV sistēmu.
- (35) Lai ņemtu vērā attiecīgus starptautiskus noteikumus un starptautiskus un Eiropas standartus, kā arī tehnoloģijas un zinātnes attīstības norises, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz to, lai pārskatītu kuģu CO₂ emisiju monitoringa un ziņošanas zināmus tehniskus aspektus un sīkāk precizētu noteikumus par emisiju ziņojumu verificēšanas darbībām un verificētāju akreditēšanas metodēm. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētus aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (36) Lai nodrošinātu, ka tiek paredzēti vienveidīgi nosacījumi standartizētu veidlapu izmantošanai CO₂ emisiju monitoringam un citai attiecīgai informācijai, automatizēto sistēmu izmantošanai un standartizētu elektronisku veidlapu izmantošanai, lai saskaņīgi ziņotu par CO₂ emisijām un citu attiecīgu informāciju Komisijai un attiecīgajām karoga valstu iestādēm un lai noteiktu tehniskos noteikumus, ar kuriem paredz piemērojamos parametrus kuģu kategorijām, kas nav pasažieru kuģi, ro-ro un konteinerkuģi, un šo parametru pārskatīšanai, īstenošanas pilnvaras vajadzētu uzticēt Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 182/2011 ⁽¹⁾.
- (37) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, CO₂ emisiju no kuģiem monitoringu, ziņošanu un verificēšanu, kas būtu pirmais solis pakāpeniskā siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas procesā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, jo jūras transports pēc būtības ir starptautisks, bet tā mēroga un iedarbības dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (38) MZV sistēmas izveidošanas noteikumiem vajadzētu būt saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 95/46/EK ⁽²⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 45/2001 ⁽³⁾.
- (39) Šai regulai būtu jāstājas spēkā 2015. gada 1. jūlijā, lai nodrošinātu, ka dalībvalstīm un ieinteresētajām pusēm ir pietiekami daudz laika, lai veiktu pasākumus, kas nepieciešami šīs regulas efektīvai piemērošanai, pirms 2018. gada 1. janvārī sācies pirmais ziņošanas laikposms,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets

Lai veicinātu jūras transporta radīto oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju rentablu samazināšanu, ar šo regulu paredz noteikumus par precīzu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju par CO₂ emisijām un citu attiecīgu informāciju no kuģiem, kas ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, uzturas tajās un iziet no tām.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti (OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 45/2001 (2000. gada 18. decembris) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi Kopienas iestādēs un struktūrās un par šādu datu brīvu apriti (OV L 8, 12.1.2001., 1. lpp.).

2. pants

Darbības joma

1. Regulu piemēro kuģiem ar bruto tonnāžu virs 5 000 t attiecībā uz CO₂ emisijām, kas radušās minēto kuģu reisos no to pēdējās ienākšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ienākšanas ostu, reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ienākšanas ostas uz nākamo ienākšanas ostu, kā arī dalībvalsts jurisdikcijā esošās ienākšanas ostās.
2. Šo regulu nepiemēro karakuģiem, jūras spēku palīģkuģiem, zvejas un zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi, vai nekomerciāli izmantotiem valsts dienesta kuģiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "CO₂ emisijas" ir CO₂ izplūde atmosfērā no kuģiem;
- b) "ienākšanas osta" ir osta, kurā kuģis ienāk, lai iekrautu vai izkrautu kravu vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, tātad ienāk vienīgi ar mērķi uzpildīt degvielu, papildināt krājumus, mainīt apkalpi, ieiet dokā vai veikt remontu kuģim un/vai tā iekārtām, ienāk ostā, jo kuģim ir vajadzīga palīdzība vai tas ir briesmās, ienāk, lai veiktu pārkraušanu no kuģa uz kuģi ārpus ostām, un ienāk ar vienīgo mērķi patverties no nelabvēlīgiem laika apstākļiem, vai ja tas nepieciešams saistībā ar meklēšanas un glābšanas darbībām;
- c) "reiss" ir jebkura kuģa kustība, kura sākas vai beidzas ienākšanas ostā un kuras mērķis ir komerciālos nolūkos pārvadāt pasažierus vai kravu;
- d) "uzņēmums" ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kas no kuģa īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa darbību;
- e) "bruto tonnāža" (BT) ir bruto tonnāža, kuru aprēķina saskaņā ar tonnāžas mērīšanas noteikumiem, kas ir iekļauti Starptautiskās konvencijas par kuģu tilpības mērīšanu, kuru Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) pieņēma 1969. gada 23. jūnijā Londonā, I pielikumā vai jebkurā konvencijā, kas to aizstāj;
- f) "verificētājs" ir tiesību subjekts, kas veic verifikāciju un ko akreditējusi valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008 un šo regulu;
- g) "verifikācija" ir verificētāja veiktas darbības, lai izvērtētu, vai uzņēmuma iesniegtie dokumenti atbilst šīs regulas prasībām;
- h) "atbilstības dokuments" ir ar konkrētu kuģi saistīts dokuments, ko verificētājs ir izdevis uzņēmumam un ar ko apliecina, ka minētais kuģis konkrētā ziņošanas laikposmā ir ievērojis šajā regulā noteiktās prasības;
- i) "cita attiecīga informācija" ir informācija, kas saistīta ar CO₂ emisijām, kuras rada degvielas patēriņš, un ar kuģu pārvadāšanas darbu un energoefektivitāti un kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un novērtēt kuģu veiktspēju;
- j) "emisijas faktors" ir siltumnīcefekta gāzu vidējā emisijas intensitāte attiecībā pret avota plūsmas darbības datiem, pieņemot, ka degšanā notiek pilnīga oksidācija un visās citās ķīmiskajās reakcijās notiek pilnīga konversija;
- k) "nenoteiktība" ir parametrs, kas saistīts ar daudzuma noteikšanas rezultātu un kas raksturo vērtību izkliedi, kuru pamatoti varētu attiecināt uz konkrēto daudzumu, ņemot vērā sistemātisku un nejaušu faktoru ietekmi, kuru izsaka procentos, un kas apraksta vidējās vērtības ticamības intervālu ar 95 % varbūtību, ņemot vērā vērtību sadalījuma asimetriju;
- l) "konservatīvs" nozīmē, ka ir definēts pieņēmumu kopums, lai nodrošinātu, ka ikgadējās emisijas netiek novērtētas par zemu vai attālums vai pārvadātās kravas apjoms netiek novērtēts par augstu;
- m) "ziņošanas laikposms" ir viens kalendārais gads, kura laikā ir jāveic CO₂ emisiju monitorings un par tām jāziņo. Attiecībā uz reisiem, kas sākas un beidzas divos dažādos kalendārajos gados, monitoringa un ziņošanas datus uzskaita attiecīgajā pirmajā kalendārajā gadā;

- n) "kuģis pie piestātnes" ir dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā droši pietauvots vai noenkurots kuģis, kamēr tajā tiek iekrauta vai izkrauta krava vai tas tiek izmantots par viesnīcu, ietverot laiku, kas nav saistīts ar kravas darbībām;
- o) "ledus klase" ir apzīmējums, ko kuģim piešķir karoga valsts kompetentās valsts iestādes vai attiecīgās valsts atzīta organizācija, norādot, ka kuģis ir piemērots navigācijai ledus apstākļos.

II NODAĻA

MONITORINGS UN ZIŅOŠANA

1. IEDAĻA

Monitoringa un ziņošanas principi un metodes

4. pants

Monitoringa un ziņošanas vispārīgie principi

1. Saskaņā ar 8. līdz 12. pantu uzņēmumi attiecībā uz katru no to kuģiem veic monitoringu un ziņošanas laikposmā ziņo par attiecīgajiem parametriem. Minēto monitoringu un ziņošanu tie veic visās kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās un par jebkuriem reisiem uz kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu vai no tās.
2. Monitoringa un ziņošana ir pilnīgi un aptver degvielas sadedzināšanā radušās CO₂ emisijas, kamēr kuģi ir jūrā, kā arī pie piestātnes. Uzņēmumi veic atbilstīgus pasākumus, lai nepieļautu, ka ziņošanas laikposmā rodas kādi datu iztrūkumi.
3. Monitoringa un ziņošana ir konsekventa un laika gaitā salīdzināma. Minētajā nolūkā uzņēmumi izmanto tās pašas monitoringa metodoloģijas un datu kopumus, ņemot vērā verificētāja izvērtētas izmaiņas.
4. Uzņēmumi monitoringa datus, tostarp pieņēmumus, atsaucis, emisijas faktorus un darbības datus, iegūst, reģistrē, apkopo, analizē un dokumentē pārredzami, lai verificētajam būtu iespējams reproducēt CO₂ emisiju noteikšanu.
5. Uzņēmumi nodrošina, ka CO₂ emisiju noteikšana nav ne sistemātiski, ne apzināti nepareiza. Tie apzina un samazina nepareizību avotus.
6. Uzņēmumi iespēju robežās nodrošina monitorējamo un ziņojamo CO₂ emisiju datu integritāti.
7. Ieteikumus, kas ir ietverti verificācijas ziņojumos, kuri sagatavoti, ievērojot 13. panta 3. vai 4. punktu, uzņēmumi cenšas ņemt vērā, pēc tam veicot monitoringu un ziņošanu.

5. pants

Monitoringa metodes attiecībā uz CO₂ emisijām un cita attiecīga informācija

1. Šīs regulas 4. panta 1., 2. un 3. punkta nolūkā uzņēmumi par katru savu kuģi nosaka CO₂ emisijas saskaņā ar jebkuru no I pielikumā izklāstītajām metodēm un monitorē citu attiecīgu informāciju saskaņā ar II pielikumā izklāstītajiem noteikumiem vai kas pieņemti, ievērojot to.
2. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai grozītu I pielikumā izklāstītās metodes un II pielikumā izklāstītos noteikumus nolūkā ņemt vērā attiecīgus starptautiskus noteikumus un starptautiskus un Eiropas standartus. Komisija tiek arī pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai grozītu I un II pielikumu nolūkā precizēt tajos iekļautos monitoringa metožu elementus, ņemot vērā tehnoloģijas un zinātnes attīstības norises.

2. IEDAĻA

Monitoringa plāns

6. pants

Monitoringa plāna saturs un iesniegšana

1. Līdz 2017. gada 31. augustam uzņēmumi verificētajiem iesniedz monitoringa plānu par katru uzņēmuma kuģi, kurā norādīta izvēlēta CO₂ emisiju monitoringa un ziņošanas metode un cita attiecīga informācija.

2. Neatkarīgi no 1. punkta par kuģiem, uz kuriem šī regula pirmo reizi attiecināma pēc 2017. gada 31. augusta, uzņēmums iesniedz monitoringa plānu verificētajam bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc katra kuģa pirmās ienākšanas kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.
3. Monitoringa plāns sastāv no pilnīgas un pārredzamas dokumentācijas par attiecīgā kuģa monitoringa metodi, un tajā ir ietverti vismaz turpmāk norādītie elementi:
- a) kuģa identifikācijas dati un tips, ietverot kuģa vārdu, tā SJO identifikācijas numuru, pieraksta ostu vai piederības ostu un kuģa īpašnieka nosaukumu;
 - b) uzņēmuma nosaukums un kontaktpersonas adrese, tālruna numurs un e-pasta adrese;
 - c) apraksts par šādiem uz kuģa esošajiem CO₂ emisijas avotiem: galvenajiem dzinējiem, palīgdzinējiem, gāzes turbīnām, katliem un inertās gāzes ģeneratoriem, un par izmantotajiem degvielas veidiem;
 - d) to procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, kas izmantoti CO₂ emisiju avotu saraksta atjaunināšanai ziņošanas laikposmā;
 - e) procedūru apraksts, ko izmanto, lai uzraudzītu, vai reisu saraksts ir pilnīgs;
 - f) apraksts par kuģa degvielas patēriņa monitoringa procedūrām, tostarp:
 - i) metode, kas izvēlēta no tām, kas izklāstītas I pielikumā, lai aprēķinātu katra CO₂ emisijas avota degvielas patēriņu, tostarp attiecīgā gadījumā izmantoto mērinstrumentu apraksts;
 - ii) procedūras uzpildītās degvielas un tilpnēs jau esošās degvielas daudzuma mērīšanai, izmantoto mērinstrumentu apraksts un attiecīgā gadījumā procedūras, ko izmanto ar mērījumiem saistītās informācijas reģistrēšanai, izguvei, nosūtīšanai un glabāšanai;
 - iii) metode, kas izvēlēta, lai attiecīgā gadījumā noteiktu blīvumu;
 - iv) procedūra, lai nodrošinātu, ka degvielas mērījumu kopējā nenoteiktība atbilst šīs regulas prasībām, ja iespējams, atsaucoties uz valsts tiesību aktiem, punktiem līgumos ar klientiem vai degvielas piegādātāju precizitātes standartiem;
 - g) atsevišķi emisijas faktori, ko izmanto katram degvielas tipam, vai – ja izmanto alternatīvas degvielas – metodoloģijas emisijas faktoru noteikšanai, tostarp paraugu ņemšanas metodoloģija, analīžu metodes un izmantoto laboratoriju apraksts ar ISO 17025 akreditāciju, ja tāda ir;
 - h) procedūru apraksts, ko izmanto darbības datu noteikšanai katram reisam, tostarp:
 - i) procedūras, pienākumi un datu avoti attāluma noteikšanai un reģistrēšanai;
 - ii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti pārvadātās kravas un attiecīgā gadījumā – pasažieru skaita noteikšanai un reģistrēšanai;
 - iii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti jūrā pavadītā laika (starp iziešanas ostu un pienākšanas ostu) noteikšanai un reģistrēšanai;
 - i) metodes apraksts, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu datu nepilnības;
 - j) pārskata diagramma, kurā detalizēti reģistrēt pilnīgu pārskata vēsturi.
4. Monitoringa plānā var ietvert arī informāciju par kuģa ledus klasi un/vai procedūrām, pienākumiem, formulām un datu avotiem noietā attāluma un jūrā pavadītā laika noteikšanai un reģistrēšanai, kuģojot ledus apstākļos.
5. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidlapas. Minētās veidlapas, tostarp tehniskos noteikumus to vienādei piemērošanai, nosaka Komisija, izmantojot īstenošanas aktus. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

7. pants

Izmaiņas monitoringa plānā

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

2. Uzņēmumi izmaina monitoringa plānu jebkurā no šādām situācijām:
 - a) ja mainās uzņēmums;
 - b) ja rodas jaunas CO₂ emisijas, ko izraisa jauni emisijas avoti vai jaunas degvielas izmantošana, kas vēl nav ietverti monitoringa plānā;
 - c) ja mainās datu pieejamība, jo tiek izmantoti jauni mērinstrumentu tipi, jaunas paraugu ņemšanas metodes vai analīzes metodes, vai citu iemeslu dēļ, un tas var ietekmēt CO₂ emisiju noteikšanas precizitāti;
 - d) ja dati, kas iegūti ar izmantoto monitoringa metodi, ir atzīti par nepareiziem;
 - e) ja jebkura monitoringa plāna daļa ir identificēta kā tāda, kas neatbilst šīs regulas prasībām un uzņēmumam tā ir jāpārskata, ievērojot 13. panta 1. punktu.
3. Uzņēmumi verificētajiem bez liekas kavēšanās paziņo jebkurus priekšlikumus monitoringa plāna izmaiņai.
4. Izmaiņas monitoringa plānā saskaņā ar šā panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktu izvērtē verificētais saskaņā ar 13. panta 1. punktu. Pēc izvērtējuma verificētais paziņo uzņēmumam, vai minētās izmaiņas ir atbilstīgas.

3. IEDAĻA

CO₂ emisiju un citas attiecīgas informācijas monitorings

8. pants

Darbību monitorings ziņošanas laikposmā

No 2018. gada 1. janvāra uzņēmumi, pamatojoties uz monitoringa plānu, kas ir izvērtēts saskaņā ar 13. panta 1. punktu, veic katra kuģa CO₂ emisiju monitoringu gan par katru reisu, gan par gadu, izmantojot attiecīgu metodi CO₂ emisiju noteikšanai, kas ir viena no I pielikuma B daļā noteiktajām metodēm, un aprēķinot CO₂ emisijas saskaņā ar I pielikuma A daļu.

9. pants

Monitorings par katru reisu

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

- a) iznākšanas osta un ienākšanas osta, ietverot iznākšanas un ienākšanas datumu un laiku;
- b) katra patērētā degvielas veida daudzums un emisijas faktors kopā;
- c) emitētais CO₂;
- d) noietais attālums;
- e) jūrā pavadītais laiks;
- f) pārvadātā krava;
- g) pārvadāšanas darbs.

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

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

- a) visi kuģa reisi ziņošanas laikposmā vai nu sākas, vai beidzas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā; vai
- b) kuģis saskaņā ar tā grafiku ziņošanas laikposmā veic vairāk nekā 300 reisu.

10. pants

Monitorings par gadu

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

- a) katra patērētā degvielas veida kopējais daudzums un emisijas faktors;
- b) šīs regulas darbības jomā ietvertā emitētā CO₂ kopējais daudzums;
- c) CO₂ emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem starp dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;
- d) CO₂ emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem, kas sākušies dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;
- e) CO₂ emisiju kopējais daudzums no visiem reisiem uz dalībvalsts jurisdikcijā esošām ostām;
- f) CO₂ emisijas, kas radušās pie piestātnes dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās;
- g) kopējais noietais attālums;
- h) kopējais jūrā pavadītais laiks;
- i) kopējais pārvadāšanas darbs;
- j) vidējā energoefektivitāte.

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

Uzņēmumi var arī veikt monitoringu par patērēto degvielu un emitēto CO₂, diferencējot uz citu monitoringa *plānā* definētu kritēriju pamata.

4. IEDAĻA

Ziņošana

11. pants

Emisiju ziņojuma saturs

1. No 2019. gada uzņēmumi Komisijai un attiecīgo karoga valstu iestādēm līdz katra gada 30. aprīlim par katru to pārziņā esošo kuģi iesniedz emisiju ziņojumu par CO₂ emisijām un citu attiecīgo informāciju attiecībā uz visu ziņošanas laikposmu, kuru verificētājs verificējis kā apmierinošu saskaņā ar 13. pantu.
2. Ja tiek mainīts uzņēmums, jaunais uzņēmums nodrošina, ka katrs tā pārziņā esošais kuģis atbilst šīs regulas prasībām par visu ziņošanas laikposmu, kura laikā tas uzņemas atbildību par attiecīgo kuģi.
3. Emisiju ziņojumos uzņēmumi ietver šādu informāciju:
 - a) kuģa un uzņēmuma identifikācijas dati, tostarp:
 - i) kuģa vārds;
 - ii) SJO identifikācijas numurs;
 - iii) kuģa pieraksta osta vai piederības osta;
 - iv) kuģa ledus klase, ja tā iekļauta monitoringa plānā;
 - v) kuģa tehniskā efektivitāte (attiecīgā gadījumā projektētās energoefektivitātes indekss (*EEDI*) vai aplēstā indeksa vērtība (*EIV*) saskaņā ar SJO Rezolūciju MEPC.215 (63));
 - vi) kuģa īpašnieka nosaukums;
 - vii) kuģa īpašnieka adrese un tā galvenā darījumdarbības vieta;

- viii) uzņēmuma nosaukums (ja nav kuģa īpašnieks);
 - ix) uzņēmuma adrese (ja nav kuģa īpašnieks) un galvenā darījumdarbības vieta;
 - x) kontaktpersonas adrese, tālruna numurs un e-pasta adrese;
- b) tā verificētāja identitāte, kas izvērtējis emisiju ziņojumu;
 - c) informācija par izmantoto monitoringa metodi un attiecīgo nenoteiktības līmeni;
 - d) parametru ikgadējā monitoringa rezultāti saskaņā ar 10. pantu.

12. pants

Emisiju ziņojuma formāts

1. Emisiju ziņojumu iesniedz, izmantojot automatizētas sistēmas un datu apmaiņas formātus, ietverot elektroniskas veidlapas.
2. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka tehniskos noteikumus, ar kuriem nosaka datu apmaiņas formātus, elektroniskās veidlapas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

III NODAĻA

VERIFIKĀCIJA UN AKREDITĀCIJA

13. pants

Verifikācijas darbību joma un verifikācijas ziņojums

1. Verificētājs izvērtē monitoringa plāna atbilstību 6. un 7. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētāja izvērtējumā tiek atklāta neatbilstība minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums attiecīgi savu monitoringa plānu pārskata un pirms ziņošanas laikposma sākuma iesniedz pārskatīto plānu verificētāja galīgajam izvērtējumam. Uzņēmums ar verificētāju vienojas par termiņu, kas vajadzīgs, lai izdarītu minētās pārskatīšanas. Minētais termiņš nekādā gadījumā nevar būt vēlāk par ziņošanas laikposma sākumu.
2. Verificētājs izvērtē emisiju ziņojuma atbilstību prasībām, kas noteiktas 8. līdz 12. pantā un I un II pielikumā.
Jo īpaši verificētājs izvērtē, vai emisiju ziņojumā norādītās CO₂ emisijas un cita attiecīgā informācija ir noteikta saskaņā ar 8., 9. un 10. pantu un monitoringa plānu.
3. Ja verifikācijas izvērtējumā ar verificētāja pienācīgu pārliecību secināts, ka emisiju ziņojumā nav būtisku nepatiesu apgalvojumu, verificētājs izdod verifikācijas ziņojumu, apliecinot, ka emisiju ziņojums ir verificēts kā apmierinošs. Verifikācijas ziņojumā norāda visus jautājumus, kas attiecas uz verificētāja veikto darbu.
4. Ja verifikācijas izvērtējumā ir secināts, ka emisiju ziņojumā ir nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības šīs regulas prasībām, verificētājs par to savlaicīgi informē uzņēmumu. Uzņēmums tad izlabo nepatiesos apgalvojumus vai novērš neatbilstības, lai verifikācijas procesu varētu laikus pabeigt, un verificētājam iesniedz pārskatīto emisiju ziņojumu un visu citu informāciju, kas bija vajadzīga identificēto neatbilstību novēršanai. Verificētājs savā verifikācijas ziņojumā norāda, vai uzņēmums ir izlabojis verifikācijas izvērtējuma laikā konstatētos nepatiesos apgalvojumus vai neatbilstības. Ja paziņotie nepatiesie apgalvojumi vai neatbilstības nav izlaboti un ja tie atsevišķi vai kopā rada būtiskus nepatiesus apgalvojumus, verificētājs izdod verifikācijas ziņojumu, kurā norāda, ka emisiju ziņojums neatbilst šai regulai.

14. pants

Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi

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

2. Verificējot emisiju ziņojumu un uzņēmuma izmantotās monitoringa procedūras, verificētājs izvērtē monitoringa sistēmu un paziņoto datu un ar CO₂ emisijām saistītās informācijas uzticamību, ticamību un pareizību, jo īpaši šādus datus:

- a) degvielas patēriņa attiecināšana uz reisiem;
- b) ziņotie degvielas patēriņa dati un attiecīgie mērījumi un aprēķini;
- c) emisijas faktoru izvēle un izmantošana;
- d) kopējo CO₂ emisiju noteikšanā veiktie aprēķini;
- e) energoefektivitātes noteikšanā veiktie aprēķini.

3. Verificētājs saskaņā ar 12. pantu iesniegtos emisiju ziņojumus izskata tikai tad, ja uzticami un ticami dati un informācija dod iespēju CO₂ emisijas noteikt ar pietiekami lielu noteiktības pakāpi un ja ir nodrošināts, ka:

- a) ziņotie dati ir saskaņīgi saistībā ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda;
- b) ziņotie dati nesatur pretrunas, jo īpaši, ja salīdzina gadā iepirktais degvielas kopējo daudzumu katram kuģim un kopējo degvielas patēriņu reisos;
- c) datu vākšana ir notikusi saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem; un
- d) attiecīgie kuģa reģistri ir pilnīgi un konsekventi.

15. pants

Verifikācijas procedūras

1. Verificētājs identificē iespējamus riskus saistībā ar monitoringa un ziņošanas procesu, ziņotās CO₂ emisijas salīdzinādam ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda. Ja konstatē būtiskas novirzes, verificētājs veic sīkāku analīzi.

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

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

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

5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai sīkāk precizētu šajā regulā minēto verifikācijas darbību noteikumus. Pieņemot šos aktus, Komisija ņem vērā III pielikuma A daļā izklāstītos elementus. Minētajos deleģētajos aktos ietvertu noteikumu pamatā ir 14. pantā paredzētie verifikācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

16. pants

Verificētāju akreditācija

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

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

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

IV NODAĻA

ATBILSTĪBA UN INFORMĀCIJAS PUBLICĒŠANA

17. pants

Atbilstības dokuments

1. Ja emisiju ziņojums atbilst 11. līdz 15. pantā un I un II pielikumā noteiktajām prasībām, verificētājs, pamatojoties uz verificācijas ziņojumu, attiecīgajam kuģim izdod atbilstības dokumentu.
2. Atbilstības dokuments satur šādu informāciju:
 - a) kuģa identifikācija (vārds, SJO identifikācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);
 - b) kuģa īpašnieka nosaukums, adrese un galvenā darījumdarbības vieta;
 - c) verificētāja identitāte;
 - d) atbilstības dokumenta izdošanas datums, derīguma laikposms un ziņošanas laikposms, uz kuru tas attiecas.
3. Atbilstības dokumenti ir derīgi 18 mēnešus pēc ziņošanas laikposma beigām.
4. Verificētājs par atbilstības dokumenta izdošanu nekavējoties informē Komisiju un karoga valsts iestādi. Verificētājs pārsūta 2. punktā minēto informāciju, izmantojot automatizētas sistēmas un datu apmaiņas formātus, tostarp elektroniskas veidlapas.
5. Komisija, izmantojot īstenošanas aktus, nosaka tehniskos noteikumus datu apmaiņas formātiem, tostarp elektroniskās veidlapas. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 24. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

18. pants

Pienākums uz kuģa turēt derīgu atbilstības dokumentu

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

19. pants

Monitoringa un ziņošanas prasību pildīšana un inspekcijas

1. Pamatojoties uz informāciju, kas publicēta saskaņā ar 21. panta 1. punktu, katra dalībvalsts veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģi, kas kuģo ar tās karogu, pilda 8. līdz 12. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas prasības. Dalībvalstis par šādas izpildes apliecinājumu uzskata faktu, ka par attiecīgo kuģi saskaņā ar 17. panta 4. punktu ir izdots atbilstības dokuments.
2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka jebkāda kuģa inspekcija tās jurisdikcijā esošā ostā, kuru veic saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, ietver pārbaudi, vai uz kuģa ir derīgs atbilstības dokuments.
3. Attiecībā uz katru kuģi, par kuru 21. panta 2. punkta i) un j) apakšpunktā minētā informācija nav pieejama, laikā, kad tas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, attiecīgā dalībvalsts var pārbaudīt, vai uz kuģa ir derīgs atbilstības dokuments.

20. pants

Sankcijas, informācijas apmaiņa un izraidīšanas rīkojums

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

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

3. Kuģiem, kas monitoringa un ziņošanas prasības nav pildījuši divus vai vairākus secīgus ziņošanas laikposmus, ja ar citiem izpildes pasākumiem nav izdevies panākt atbilstību, ienākšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde var izdot izraidīšanas rīkojumu, par ko paziņo Komisijai, EMSA, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Ja ir izdots šāds izraidīšanas rīkojums, katra dalībvalsts attiecīgajam kuģim liedz ienākt jebkurā savā ostā, līdz uzņēmums ir izpildījis monitoringa un ziņošanas pienākumus saskaņā ar 11. un 18. pantu. Minēto pienākumu izpildi apliecina paziņojums par derīgu atbilstības dokumentu kompetentajai valsts iestādei, kas izdevusi izraidīšanas rīkojumu. Šis punkts neskar starptautiskos jūrniecības noteikumus, ko piemēro briesmās esošu kuģu gadījumā.

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

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

21. pants

Informācijas publicēšana un Komisijas ziņojums

1. Līdz katra gada 30. jūnijam Komisija publisko informāciju par CO₂ emisijām, kas paziņota saskaņā ar 11. pantu, kā arī šā panta 2. punktā izklāstīto informāciju.

2. Informācijā, kas jā dara publiski pieejama, Komisija iekļauj:

- a) kuģa identifikāciju (vārds, SJO identifikācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);
- b) kuģa tehnisko efektivitāti (attiecīgā gadījumā *EEDI* vai *EIV*);
- c) gada CO₂ emisijas;
- d) kopējo gada degvielas patēriņu reisos;
- e) gada vidējo degvielas patēriņu un CO₂ emisijas attiecībā pret attālumu, kas noiets reisos;
- f) gada vidējo degvielas patēriņu un CO₂ emisijas attiecībā pret noiето attālumu un pārvadāto kravu reisos;
- g) gada kopējo jūrā pavadīto laiku;
- h) monitoringam izmantoto metodi;
- i) atbilstības dokumenta izdošanas datumu un derīguma termiņu;
- j) tā verificētāja identitāti, kas izvērtējis emisiju ziņojumu;
- k) visu citu informāciju, par kuru saskaņā ar 10. pantu brīvprātīgi veikts monitoringa un ziņošana.

3. Ja īpašu apstākļu dēļ saskaņā ar 2. punktu veicamā apkopoto datu kategorijas izpaušana, kas nav saistīta ar CO₂ emisijām, izņēmuma kārtā apdraudētu tādu komerciālu interešu aizsardzību, kas jā aizsargā kā leģitīmas ekonomiskas intereses, kuras ir svarīgākas par sabiedrības interesēm attiecībā uz izpaušanu, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1367/2006 ⁽¹⁾, pēc uzņēmuma lūguma piemēro citu konkrēto datu apkopojuma līmeni, lai aizsargātu šādas intereses. Ja nav iespējams piemērot citu apkopojuma līmeni, Komisija nedara minētos datus publiski pieejamus.

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

4. Komisija publicē gada ziņojumu par jūras transporta CO₂ emisijām un citu attiecīgu informāciju, tostarp apkopotus un izskaidrotus rezultātus, lai informētu sabiedrību un ļautu veikt jūras transporta CO₂ emisiju un energoefektivitātes izvērtējumu attiecībā uz izmēru, kuģu tipu, darbībām vai ikvienu citu kategoriju, ko uzskata par atbilstīgu.
5. Komisija reizi divos gados izvērtē jūras transporta nozares kopējo ietekmi uz globālo klimatu, tostarp attiecībā uz ar CO₂ nesaistītām emisijām vai sekām.
6. Savu pilnvaru satvarā EMSA palīdz Komisijai darbā, lai izpildītu šo pantu un šīs regulas 12. un 17. pantu, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾.

V NODAĻA

STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

22. pants

Starptautiskā sadarbība

1. Komisija regulāri informē SJO un citas attiecīgas starptautiskas struktūras par šīs regulas īstenošanu, neskarot kompetenču sadalījumu vai lēmumu pieņemšanas procedūras, kā paredzēts Līgumos.
2. Komisija un attiecīgā gadījumā – dalībvalstis uztur tehniska rakstura informācijas apmaiņu ar trešām valstīm, jo īpaši par monitoringa metožu turpmāku pilnveidošanu, ziņošanas organizēšanu un emisiju ziņojumu verifikāciju.
3. Gadījumā, ja ir panākta starptautiska vienošanās par siltumnīcefekta gāzu emisiju globālu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu vai par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija šo regulu pārskata un attiecīgā gadījumā ierosina grozījumus šajā regulā, lai nodrošinātu saskaņošanu ar minēto starptautisko vienošanos.

VI NODAĻA

DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

23. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus. Ir īpaši būtiski, lai Komisija ievērotu parasto praksi un pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas apspriestos ar ekspertiem, tostarp dalībvalstu ekspertiem.
2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā, 15. panta 5. punktā un 16. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2015. gada 1. jūlija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2. punktā, 15. panta 5. punktā un 16. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz tā pieņem deleģētu aktu, Komisija par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

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

5. Saskaņā ar 5. panta 2. punktu, 15. panta 5. punktu un 16. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisijai par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

24. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 525/2013 ⁽¹⁾ 26. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja nesniedz atzinumu, Komisija nepieņem īstenošanas akta projektu, un piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešo daļu.

25. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

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

“50. Atbilstības dokuments, ko izdod saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (*).”

(*) OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.”

26. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā 2015. gada 1. jūlijā.

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

Strasbūrā, 2015. gada 29. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
M. SCHULZ

Padomes vārdā –
priekšsēdētāja
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

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

I PIELIKUMS

CO₂ emisiju monitoringa metodesA. CO₂ EMISIJU APRĒĶINĀŠANA (9. PANTS)

Aprēķinot CO₂ 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.

Principā izmanto degvielas emisijas faktoru standartvērtības, izņemot, ja uzņēmums nolemj izmantot datus par degvielas kvalitāti, kas norādīti degvielas piegādes pavaddokumentos (DPP) un ko izmanto, lai pierādītu atbilstību piemērojamiem noteikumiem par sēra emisijām.

Minētās emisijas faktoru standartvērtības balstās uz jaunākajām pieejamām Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) vērtībām. Minētās vērtības var atvasināt no Komisijas Regulas (ES) Nr. 601/2012 ⁽¹⁾ VI pielikuma.

Attiecīgus emisijas faktorus piemēro attiecībā uz biodegvielām un alternatīvām nefosilām degvielām.

B. CO₂ EMISIJU NOTEIKŠANAS METODES

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

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

- a) degvielas piegādes pavaddokuments (DPP) un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija;
- b) degvielas tilpnes monitorings uz kuģa;
- c) caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem;
- d) tieši CO₂ emisiju mērījumi.

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

1. A metode. DPP un periodiska degvielas tilpņu inventarizācija

Šīs metodes pamatā ir degvielas daudzums un tips, kā definēts DPP, kombinācijā ar periodisku degvielas tilpņu inventarizāciju, pamatojoties uz tilpņu rādījumu nolasījumiem. Laikposmā patērētā degviela ir laikposma sākumā tilpnē esošā degviela plus piegādātā degviela, mīnus laikposma beigās pieejamā degviela un laikā starp laikposma sākumu un beigām no tilpnes izsūknētā degviela.

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

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

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

⁽¹⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 601/2012 (2012. gada 21. jūnijs) par siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu un ziņošanu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/87/EK (OV L 181, 12.7.2012., 30. lpp.).

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

- a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;
- b) izmantojot blīvumu, ko izmērijis degvielas piegādātājs, iepildot degvielu tilpnēs, un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai DPP.

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

2. B metode. Degvielas tilpnes monitorings uz kuģa

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

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

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

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

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

- a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;
- b) izmantojot blīvumu, ko izmērijis degvielas piegādātājs, iepildot degvielu tilpnēs, un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai DPP;
- c) izmantojot blīvumu, kas izmērīts pārbaudes analīzē akreditētā degvielas pārbaudzu laboratorijā – ja dati ir pieejami.

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

3. C metode. Caurplūdes mērītāji attiecīgajiem sadegšanas procesiem

Metodes pamatā ir degvielas plūsmu mērījumi uz kuģa. Lai noteiktu degvielas patēriņu konkrētā laikposmā, summē datus no visiem caurplūdes mērītājiem, kas piesaistīti attiecīgajiem CO₂ emisijas avotiem.

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

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

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

- a) izmantojot uz kuģa esošas mērīšanas sistēmas;
- b) izmantojot blīvumu, ko izmērijis degvielas piegādātājs, iepildot degvielu tilpnēs, un kas reģistrēts degvielas rēķinā vai DPP.

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

4. D metode. Tieši CO₂ emisiju mērījumi

Tiešos CO₂ emisiju mērījumus var izmantot reisos un tādu CO₂ emisiju mērīšanai, kas rodas dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās. Emitētais CO₂ ietver CO₂, ko emitējuši galvenie dzinēji, palīgdzinēji, gāzes turbīnas, katli un inertās gāzes ģeneratori. Ja ziņošanai par kuģi izmanto šo metodi, kuģa degvielas patēriņu aprēķina, izmantojot izmērītās CO₂ emisijas un attiecīgajai degvielai piemērojamo emisijas faktoru.

Šīs metodes pamatā ir CO₂ emisiju plūsmas noteikšana izplūdes gāzu dūmeņos, CO₂ koncentrāciju izplūdes gāzē reizinot ar izplūdes gāzes plūsmu.

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

II PIELIKUMS

Citas attiecīgās informācijas monitorings

A. MONITORINGS PAR KATRU REISU (9. PANTS)

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

- a) izešanas un ienākšanas laiku norāda kā Griničas laiku (GMT). Jūrā pavadīto laiku aprēķina, pamatojoties uz informāciju par izešanu no ostas un ienākšanu ostā, un tas neietver noenkurošanos;
- b) noietais attālums var būt vai nu taisnākais ceļš starp izešanas un ienākšanas ostu, vai faktiskais noietais attālums. Ja izmanto taisnāko ceļu starp izešanas un ienākšanas ostu, ņem vērā konservatīvu korekcijas koeficientu, lai nodrošinātu, ka noietais attālums netiek novērtēts daudz par zemu. Monitoringa plānā norāda, kāds attāluma aprēķins un, ja vajadzīgs, kāds korekcijas koeficients ir izmantots. Noieto attālumu izsaka jūras jūdzes;
- c) pārvadāšanas darbu nosaka, reizinot noieto attālumu ar pārvadātās kravas apjomu;
- d) attiecībā uz pasažieru kuģiem pārvadāto kravu izsaka ar pasažieru skaitu. Attiecībā uz visām citām kuģu kategorijām pārvadātās kravas apjomu attiecīgajā gadījumā izsaka vai nu kravas metriskajās tonnās, vai standarta kubikmetros;
- e) attiecībā uz ro-ro kuģiem pārvadāto kravu definē kā kravas vienību (kravas un vieglo automobiļu u. c.) skaitu vai joslas metrus (*lane-meters*), reizinot ar to svara standartvērtību. Ja krava, ko pārvadā ro-ro kuģi, ir definēta, pamatojoties uz CEN standarta EN 16258 (2012) B pielikumu, kas attiecas uz "Metodoloģiju transporta pakalpojumu (pasažieru un kravu pārvadājumu) enerģijas patēriņa un SEG emisiju aprēķināšanai un deklarēšanai", uzskata, ka minētā definēšana atbilst šai regulai.

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

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

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

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

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

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

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

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

B. MONITORINGS PAR GADU (10. PANTS)

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

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

Vidējās energoefektivitātes monitoringu veic, izmantojot vismaz šādus četrus rādītājus: degvielas patēriņš attiecībā pret noieto attālumu, degvielas patēriņš attiecībā pret pārvadāšanas darbu, CO₂ emisijas attiecībā pret noieto attālumu un CO₂ emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu, kurus aprēķina šādi:

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

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

CO₂ emisijas attiecībā pret attālumu = kopējās CO₂ emisijas gadā/kopējais noietais attālums

CO₂ emisijas attiecībā pret pārvadāšanas darbu = kopējās CO₂ emisijas gadā/kopējais pārvadāšanas darbs

Ievērojot šos noteikumus, uzņēmumi var arī izvēlēties iekļaut specifisku informāciju attiecībā uz kuģa ledus klasi un navigāciju ledus apstākļos, kā arī citu informāciju attiecībā uz patērēto degvielu un emitēto CO₂, atšķirības noteikšanā pamatojoties uz citiem monitoringa plānā definētiem kritērijiem.

—

III PIELIKUMS

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

A. VERIFIKĀCIJAS PROCEDŪRAS

- Verificētāju kompetences,
- dokumenti, kas uzņēmumiem jāiesniedz verificētājiem,
- riska novērtējums, kas jāveic verificētājiem,
- monitoringa plāna atbilstības izvērtējums,
- emisiju ziņojuma verifikācija,
- būtiskuma līmenis,
- verificētāju pienācīga pārlicība,
- nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības,
- emisiju ziņojuma saturs,
- ieteikumi attiecībā uz uzlabojumiem,
- uzņēmumu, verificētāju un Komisijas saziņa.

B. VERIFICĒTĀJU AKREDITĀCIJA

- Kā var pieprasīt kuģniecības darbību akreditāciju,
 - kā valsts akreditācijas struktūras veiks novērtēšanu attiecībā uz verificētājiem nolūkā izsniegt akreditācijas sertifikātu,
 - kā valsts akreditācijas struktūras īsteno uzraudzību, kas nepieciešama, lai apstiprinātu akreditācijas turpināšanu,
 - prasības valsts akreditācijas struktūrām nolūkā būt kompetentām sniegt akreditāciju verificētājiem attiecībā uz kuģniecības darbībām, tostarp atsauce uz saskaņotiem standartiem.
-