



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. balandžio 3 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2021/0210 (COD)

10327/1/21
REV 1

TRANS 466
MAR 140
ENV 501
ENER 319
IND 191
COMPET 546
ECO 77
RECH 347
CODEC 1068

PASIŪLYMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2022 m. gruodžio 15 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 562 final/2
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 562 final/2, įskaitant atnaujintas Komisijos teisės akto finansines pažymas, neseniai paskelbtas Oficialiajame leidinyje.

Priedama: COM(2021) 562 final/2



Bruselis, 2021 07 14
COM(2021) 562 final/2

2021/0210 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2021) 562 final of 14.07.2021
Concerns all language versions
Addition of the missing Legislative Financial Statement
The text shall read as follow:

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Jūrų transportui tenka maždaug 75 proc. ES išorės prekybos ir 31 proc. ES vidaus prekybos apimtys, todėl jis yra esminė sudedamoji Europos transporto sistemos dalis ir atlieka ypatingą vaidmenį Europos ekonomikoje. Kasmet ES uostuose įlaipinama ir išlaipinama apie 400 milijonų keleivių, įskaitant apie 14 milijonų keleivių, keliaujančių kruiziniais laivais. Jūrų transportas atlieka svarbų vaidmenį išsaugant salų ir jūrų pakrančių regionų susisiekimą su likusia bendrosios rinkos dalimi¹. Veiksmingos jūrų transporto jungtys yra būtinos ES piliečių judumui, ES regionų vystymuisi ir visai ES ekonomikai.

Jūrų transporto sektorius veikia atvirų rinkų ir tarptautinės konkurencijos sąlygomis. Jūrų transporto paslaugas Europos Sąjungoje gali teikti visi ES laivų savininkai, jūrų transporto paslaugas tarp ES valstybių narių, taip pat tarp ES valstybių narių ir trečiųjų šalių (ES nepriklausančių šalių) gali teikti bet kurios šalies veiklos vykdytojai. Vienodos sąlygos laivų eksploatuotojams ir laivybos bendrovėms turi lemiamą reikšmę geram ES jūrų transporto rinkos veikimui.

2020 m. rugsėjo mėn. Komisija priėmė pasiūlymą iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį² ir Europos Sąjungoje pasiekti realistišką teršalų išmetimo scenarijų, kad iki 2050 m. būtų pasiektas poveikio klimatui neutralumas. Siekiant neutralizuoti poveikį klimatui, transporto sektoriuje išmetamų teršalų kiekį iki 2050 m. reikia sumažinti 90 proc. Prie mažinimo turės prisidėti visų rūšių transportas, įskaitant jūrų transportą.

Tam, kad būtų gerokai sumažintas tarptautinio jūrų transporto išmetamas CO₂ kiekis, reikia, kad būtų suvartojama mažiau energijos (didėtų energijos vartojimo efektyvumas) ir būtų vartojama švaresnių rūšių energija (atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuras). Komunikate dėl 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano³ aiškinama, kad „[t]iek aviacijos, tiek jūrų transporto sektoriai turės dėti daugiau pastangų, kad pagerintų orlaivių, laivų ir jų eksploatavimo efektyvumą ir padidintų tvariai gaminamų atsinaujinančiųjų išteklių degalų ir mažo anglies dioksido kiekio degalų naudojimą. Šios perspektyvos bus išsamiau įvertintos pagal iniciatyvas „ReFuelEU Aviation“ ir „FuelEU Maritime“, kuriomis siekiama padidinti šiems sektoriams skirtų alternatyviųjų degalų gamybą ir naudojimą. Būtinoji technologijų plėtra ir diegimas turi būti vykdomi dar iki 2030 m. siekiant pasirengti po to vyksiantiems daug staigesniems pokyčiams.“

Siekiant padėti visoje ES ekonomikoje pasiekti tikslinius išmetamo ŠESD kiekio mažinimo rodiklius, priklausomai nuo politikos scenarijų, įvertintų 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane ir modeliuojamų siekiant padėti įgyvendinti Darnaus ir išmanaus judumo strategiją, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuras 2030 m. turėtų

¹ EU Transport in figures, the statistical pocketbook 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

² COM(2020) 563 final.

³ COM(2020) 562 final.

sudaryti 6–9 proc., o iki 2050 m. – 86–88 proc. tarptautinio jūrų transporto kuro rūšių derinio⁴.

2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane pažymima, kad atsinaujinančiųjų išteklių dalis transporto sektoriuje turi padidėti plėtojant elektrifikaciją, pažangų biokurą ir kitą atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą – taikant holistinį, integruotą požiūrį – ir kad sintetinis kuras iš vandenilio bus itin svarbus priklausomybei nuo iškastinio kuro mažinti, ypač aviacijos ir jūrų transporto sektoriuje.

Naudoti švaresnį kurą jūrų transporto sektorius taip pat spaudžiamas ir tarptautiniu lygmeniu. 2018 m. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) priėmė savo pradinę laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategiją. Įvardytų galimų trumpalaikių priemonių sąrašė TJO nurodo skatinimą naudoti alternatyvų mažo ir nulinio anglies dioksido pėdsako kurą ir nuo kranto tiekiamą elektrą.

Šiuo metu jūrų transporto sektoriuje naudojamo kuro rūšių derinyje dominuoja iškastinis kuras. Tai galima paaiškinti nepakankamomis paskatomis veiklos vykdytojams mažinti išmetamą teršalų kiekį ir brandžių įperkamu technologinių iškastinio kuro alternatyvų, kuriomis būtų galima naudotis visame pasaulyje, nebuvimu šiame sektoriuje. Šias problemas iš dalies kelia ir stiprina tam tikri rinkos nepakankamumo aspektai. Tai:

- kuro tiekimo, paskirstymo ir paklausos tarpusavio priklausomybė;
- informacijos apie būsimus teisinius reikalavimus trūkumas;
- ilgas kapitalo (laivų ir bunkeravimo infrastruktūros) eksploatavimo laikotarpis.

Pagal iniciatyvą „FuelEU Maritime“ siūloma bendra ES reglamentavimo sistema, kad, nesukuriant kliūčių bendrajai rinkai, tarptautinio jūrų transporto kuro rūšių derinyje būtų padidinta atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro dalis.

Argumentai dėl galimų kliūčių bendrajai rinkai, veiklos vykdytojų konkurencijos iškraipymo ir prekybos maršrutų nukreipimo kitur yra itin aktualūs nustatant kurui keliamus reikalavimus, nes išlaidos kurui sudaro didelę laivų eksploatuotojų išlaidų dalį. Kurui tenkanti laivų eksploatacijos išlaidų dalis gali siekti nuo maždaug 35 proc. mažo tanklaivio frachto iki maždaug 53 proc. konteinervežio arba piltinį krovinį vežančio laivo frachto. Todėl laivų kuro kainų skirtumai gali gerokai paveikti ekonominius laivų eksploatuotojų rezultatus.

Kartu tradicinio iškastinio laivų kuro kaina ir atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro kaina vis dar labai skiriasi. Siekiant išlaikyti konkurencingumą ir kartu orientuoti sektorių pereiti prie kitų rūšių kuro, – o tai jis neišvengiamai turės padaryti, – turi būti nustatyti aiškūs ir vienodi įpareigojimai dėl laivų naudotino atsinaujinančiųjų išteklių mažo anglies dioksido pėdsako kuro.

Tikimasi, kad didesnis reglamentavimo sistemos prognozuojamumas paskatins technologinę plėtrą bei kuro gamybą ir padės sektoriui išspręsti esamą atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paklausos ir pasiūlos dilemą „višta ar kiaušinis“. Aiškūs ir vienodi įpareigojimai dėl laivų naudotinos energijos yra būtini siekiant sumažinti anglies

⁴ Pagal scenarijų, kuriame įvertintas anglies dioksido apmokestinimas ir reglamentavimo priemonės (vadinamasis MIX), prognozuojama 7,5 proc. dalis 2030 m. ir 86 proc. dalis iki 2050 m.

dioksido nutekėjimo riziką, būdingą jūrų transportui dėl jo tarptautiškumo ir galimybės kuro bunkerių atsargas papildyti už ES ribų. Dėl jūrų transporto tarptautiškumo ir globalumo pirmenybė teikiama bendram jūrų transporto sektoriaus reglamentui, o ne teisinei sistemai, kuria ES valstybės narės įpareigojamos ES teisės aktus perkelti į nacionalinę teisę. Jeigu būtų įgyvendintas pastarasis variantas, rastūsi nacionalinių priemonių mozaika su skirtingais reikalavimais ir tiksliniais rodikliais.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Iniciatyva „FuelEU Maritime“ priklauso priemonių rinkiniui, skirtam jūrų transporto išmetamų teršalų kiekiui mažinti, kartu išlaikant vienodas sąlygas. Iniciatyva visiškai atitinka kitas priemones, įtrauktas į Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinį, ir yra grindžiama galiojančiomis politikos priemonėmis, pvz., Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2015/757⁵, kuriuo nustatoma europinė išmetamo CO₂ kiekio ir kitos aktualios į ES uostus plaukiojančių didelių laivų informacijos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema.

Manoma, kad, siekiant ištaisyti įvairius būdingus rinkos nepakankamumo aspektus, trukdančius vykdyti poveikio klimatui švelninimo veiksmus jūrų transporto sektoriuje, reikalingas priemonių derinys. Kartu su iniciatyva „FuelEU Maritime“, kuria siekiama padidinti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paklausą, Komisija taip pat siūlo išplėsti ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS)⁶ taikymo sritį į ją įtraukiant jūrų transporto sektorių, taip pat persvarstyti Energijos mokesčių direktyvą⁷. Šiomis dviem iniciatyvomis turėtų būti užtikrintas ekonomiškai efektyvus išmetamo teršalų kiekio sumažinimas šiame sektoriuje ir turėtų būti užtikrinta, kad transporto kaina atspindėtų jo poveikį aplinkai, sveikatai ir energetiniam saugumui.

Be to, priemonių derinys apims kelių kitų direktyvų peržiūras; tai, be kita ko:

- Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva⁸ ir
- Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva⁹.

Komisija ne tik persvarstys šiuos teisės aktus, bet ir stengsis patenkinti papildomų mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklos poreikį, visų pirma pasitelkdama bendru programavimu grindžiamą ir pagal programą „Europos horizontas“ įgyvendinamą Vandens technologijų platformos pasiūlytą Neutralaus poveikio klimatui vandens transporto partnerystę¹⁰. Komisija taip pat persvarstys Valstybės pagalbos aplinkos apsaugai ir energetikai¹¹ gaires, kad jos atitiktų Europos žaliojo kurso politikos tikslus, – tada žaliajai sektoriaus transformacijai turėtų būti skirta pakankamai lėšų (taip pat įkrovimo nuo kranto infrastruktūrai diegti), kartu išvengiant konkurencijos iškraipymų.

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

⁶ Direktyva 2003/87/EB.

⁷ Tarybos direktyva 2003/96/EB.

⁸ Direktyva 2014/94/ES.

⁹ Direktyva (ES) 2018/2001.

¹⁰ <https://www.waterborne.eu/>

¹¹ Komisijos komunikatas (2014/C 200/01).

Išsamiau vertinant siūlomus veiksmus pažymėtina, kad šiuo metu nei TJO, nei ES lygmeniu nėra mechanizmo, kuriuo šiame sektoriuje būtų kompensuotas neigiamas išorės poveikis (netiesioginės išlaidos dėl išmetamų teršalų, į kurias šiaip neatsižvelgiama). Tai užkerta kelią veiklos vykdytojams, priimant sprendimus dėl eksploatacijos ir investicijų, atsižvelgti į savo veiklos socialines sąnaudas klimato kaitos ir oro taršos požiūriu. Ekonominėje literatūroje kainodaros mechanizmai nurodomi kaip pasirenkamos priemonės išorės sąnaudoms integruoti. Pagrindiniai pavyzdžiai būtų išorės sąnaudų lygį atitinkantis mokestis arba didžiausio kiekio nustatymo ir prekybos sistema, pvz., ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema (ATLPS), kuria nustatoma bendro išmetamo teršalų kiekio riba ir rinkai leidžiama nulemti tinkamą jų kainą. Abu pavyzdžiai apibūdinami kaip rinkos priemonės.

Tačiau, nors pasitelkiant išmetamųjų teršalų prekybą galima ekonomiškai efektyviai sumažinti išmetamą ŠESD kiekį ir ši prekyba vienodai signalizuoja kainą, darančią įtaką veiklos vykdytojų, investuotojų ir vartotojų sprendimams, ji nepakankamai išsprendžia klausimą, kaip panaikinti visas kliūtis diegti nedaršius ir mažataršius sprendinius.

Siekiant užtikrinti, kad būtų palaikomos vienodos sąlygos ir būtų panaikintos kliūtys investuoti į švarios energijos technologijas ir infrastruktūrą, savo ruožtu sumažinant išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo išlaidas ir papildant ES ATLPS poveikį, būtina imtis papildomų politikos veiksmų. Tai itin aktualu siekiant remti poveikio švelninimo priemones (pvz., mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimą jūrų transporto sektoriuje), teikiančias gerų galimybių ateityje sumažinti išmetamą teršalų kiekį, tačiau šiuo metu sukeliančias didelių poveikio mažinimo išlaidų ir susiduriančias su ypatingomis kliūtimis rinkoje.

ES ATLPS taikymo srities išplėtimas įtraukiant jūrų transporto sektorių dar labiau padės pagerinti energijos vartojimo efektyvumą ir sumažins tradicinių ir mažataršių technologijų kainų atotrūkį, tačiau ES ATLPS galimybės padėti jūrų transporto sektoriuje sparčiai diegti mažo anglies dioksido pėdsako kuro technologijas labai priklauso nuo faktinių kainų, kurios, kaip tikėtina, trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu nepasieks šiam tikslui pasiekti tinkamo lygio.

Lygiai taip pat teisės aktai, kuriais reglamentuojama kuro *pasiūla* (Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva) ir *infrastruktūra* (Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva), nepadarė esminio poveikio mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje mastui ir juos reikia papildyti priemonėmis, kuriomis būtų įmanoma sukurti mažo anglies dioksido pėdsako kuro *paklausą*. Be to, Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvos peržiūra nebūtų įmanoma panaikinti didelės rizikos, kad laivybos sektoriuje naudojamo kuro bunkerių atsargos nebūtų pildomos už ES ribų.

Šiuo metu nėra ES reglamentavimo sistemos, kuria būtų konkrečiai reglamentuojamas mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimas jūrų transporto sektoriuje. Šia iniciatyva ketinama užpildyti šią spragą didinant mažo anglies dioksido pėdsako kuro paklausą jūrų transporto sektoriuje ir kartu išlaikant vienodas sąlygas ir gerai veikiančią ES laivų kuro ir jūrų transporto rinką.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Šia iniciatyva siekiama paskatinti didinti mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo ES jūrų transporto sektoriuje mastą tiek plaukiojant jūroje, tiek prisišvartavus, kartu išlaikant vienodas sąlygas, ir padėti pasiekti ES ir tarptautinius klimato srities ir aplinkos tikslus. Siekiant užtikrinti, kad šis sektorius prisidėtų prie Europos užmojo iki 2050 m. pasiekti poveikio klimatui neutralumą, kaip užsibrėžta Europos žaliojo kurso komunikate, būtina užtikrinti įvairesnį kuro rūšių derinį ir didesnę mažo anglies dioksido pėdsako kuro skverbtį.

Kartu, siekiant atsižvelgti į skirtingus uostuose prisišvartavusiems laivams taikomų griežtesnių reikalavimų padarinius oro taršai ir skirtingą technologijų prieinamumą (daugiau galimybių uostuose prisišvartavusiems laivams), svarbu taikyti diferencijuotą požiūrį į mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimą plaukiojant ir prisišvartavus uoste.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

• Teisinis pagrindas

Šia iniciatyva siekiama išlaikyti aukštą susisiekiimo lygį ir išsaugoti jūrų transporto sektoriaus konkurencingumą, kartu padidinant jo tvarumą. Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 100 straipsnio 2 dalyje Sąjunga įgaliojama priimti atitinkamas jūrų transporto nuostatas.

• Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)

Jūrų transportas pagal savo pobūdį yra tarptautinis sektorius. Europoje apie 75 proc. reisų, apie kuriuos pranešama taikant stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, yra vykdomi Europos ekonominės erdvėje (EEE) (todėl praktiškai tai yra ES vidaus laivyba) ir, apytikriais vertinimais, tik apie 9 proc. laivybos sudaro reisai šalių viduje (tarp tos pačios ES valstybės narės uostų). Todėl tarpvalstybinis šio sektoriaus aspektas yra esminis ir verčia imtis koordinuotų veiksmų ES lygmeniu.

Nesiimant veiksmų ES lygmeniu, regioninių ar nacionalinių reikalavimų mozaika įvairiose ES valstybėse narėse gali lemti tai, kad bus plėtojami nebūtinai tarpusavyje suderinti techniniai sprendiniai. Kelios ES valstybės narės jau kuria nacionalines jūrų transporto strategijas, apimančias konkrečius laivų išmetamų teršalų klausimo sprendimo būdus ir visų pirma rengiasi pradėti naudoti alternatyvų kurą¹², o tai gali turėti nepageidaujamų padarinių ir iškraipyti rinką. Kadangi šiame pasiūlyme įvardyti problemų keliantys veiksniai tarp ES valstybių narių iš esmės nesiskiria, o sektoriaus veiklos pobūdis yra tarpvalstybinis, šiuos klausimus geriausia galima išspręsti ES lygmeniu. ES veiksmais taip pat galima įkvėpti ir parodyti kelią, kaip ateityje rengti priemones, kuriomis būtų spartinama alternatyvaus kuro naudojimo pradžia¹³.

Ankstesniais ES veiksmais dėl ŠESD jau buvo skatinamas atitinkamas JTO atsakas, t. y., kai ES priėmė Reglamentą dėl laivų išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, JTO netrukus patvirtino panašią privalomą pasaulinę ŠESD duomenų rinkimo sistemą. Neseniai ES valstybėms narėms koordinuotai reaguojant į išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tendencijas JTO buvo užtikrinta, kad į trumpalaikius JTO veiksmus, skirtus ŠESD kiekiui sumažinti, būtų įtrauktos privalomos eksploatacinės energijos vartojimo efektyvumo didinimo priemonės. Galimybė prognozuoti bendrą nemažos JTO valstybių narių grupės požiūrį JTO forume reiškia, kad ES gali turėti nemažą poveikį JTO diskusijų kryptčiai ir rezultatams.

¹² Tai apima nacionalinius planus (t. y. uostų direktyvų energetikos ir aplinkos planavimo dokumentų gaires), kuriuos rengia Nyderlandai, Švedija ir Italija. ES nepriklausančios valstybės, pvz., Jungtinė Karalystė ir Norvegija, taip pat yra parengusios savo planus. Jas šiame kontekste svarbu paminėti todėl, kad jų tikslai gali turėti poveikį trumpųjų nuotolių laivybai į ES ir iš jos.

¹³ Šiuo metu JTO pradinėje laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategijoje jos nurodytos kaip galimos vidutinio laikotarpio priemonės, t. y. priemonės, dėl kurių JTO turi susitarti 2023–2030 m.

- **Proporcingumo principas**

Igyvendinti šią iniciatyvą ES lygmeniu reikia tam, kad būtų pasiekta mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje masto ekonomija ir išvengta anglies dioksido nutekėjimo, taip pat užtikrintos vienodos sąlygos ES uostuose prisišvartavusiems veiklos vykdytojams ir patiems ES uostams. Pavyzdžiui, dėl nacionaliniu lygmeniu nustatytų mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo įpareigojimų laivyba galėtų būti nukreipta į konkuruojančius kitų valstybių narių uostus ir būtų iškreipiama konkurencija. Atitinkamai, siekiant užtikrinti vienodas sąlygas visiems jūrų transporto sektoriaus subjektams (visų pirma, veiklos vykdytojams, uostams ir kuro tiekėjams), būtinas derinimas ES lygmeniu.

- **Priemonės pasirinkimas**

Atlikus poveikio vertinimą nustatyta, kad tikslams pasiekti būtina nustatyti privalomas reguliavimo priemones. Reglamentas yra tinkamiausia priemonė bendram numatytų priemonių įgyvendinimui užtikrinti, kartu sumažinant bendrosios rinkos iškraipymų riziką, galinčią kilti dėl skirtingo reikalavimų perkėlimo į nacionalinę teisę ES valstybėse narėse. Kadangi tam, kad būtų pereita prie mažo anglies dioksido pėdsako kuro, reikalingos didelės kuro tiekėjų bei platintojų investicijos ir stipri, aiški paklausa, labai svarbu, kad reglamentavimo sistemoje būtų nustatytas ilgalaikis ir stabilus visiems investuotojams ES mastu taikomų taisyklių rinkinys. Visų pirma svarbu išvengti skirtingų nacionalinio lygmens priemonių samplaikos, o taip atsitiktų, jeigu įgyvendinant priemonę būtų priimta tarpsektorinė direktyva.

Pasiūlymas yra labai techninio pobūdžio, yra tikimybė, kad siekiant atsižvelgti į techninius ir teisinius pokyčius jį teks reguliariai iš dalies keisti. Siekiant atsižvelgti į šiuos pokyčius, numatyta ir keletas įgyvendinimo priemonių. Jas taikant daugiausia dėmesio bus visų pirma skiriama techninėms veikimo reikalavimų įgyvendinimo specifikacijoms.

3. EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

- **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Kadangi tai yra naujas pasiūlymas, vertinimų ar tinkamumo patikrinimo neatlikta.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Komisija per visą poveikio vertinimo procesą aktyviai bendravo su suinteresuotosiomis šalimis ir vykdė išsamias konsultacijas. Reaguojant į įžanginio poveikio vertinimo paskelbimą buvo pradėtos rinkti suinteresuotųjų subjektų nuomonės (2020 m. kovo ir balandžio mėn.). Iš viso buvo gautas 81 atsakymas, jie turėjo įtakos akto rengimo procesui ir padėjo išgryninti koncepciją ir geriau nustatyti kliūtis, šiuo metu trukdančias naudoti mažo anglies dioksido pėdsako kurą jūrų transporto sektoriuje.

Rengiant pasiūlymą buvo vykdoma ir kita konsultavimosi veikla:

- 2020 m. liepos 2 d. – 2020 m. rugsėjo 10 d. vyko Komisijos surengtos atviros viešos konsultacijos. Iš viso buvo gauti 136 atsakymai, jie apėmė įvairias suinteresuotųjų subjektų grupes. Atsakymus pateikė laivų savininkai ir laivų valdytojai (40), energijos gamintojai ir kuro tiekėjai (37), trumpųjų nuotolių laivybos atstovai (25),

nacionalinės institucijos (15), suinteresuotos organizacijos (14), uostų vadovai ir administratoriai (13), uostų terminalų operatoriai ar kitų uostų paslaugų teikėjai (13), akademinį tyrimų ir inovacijų sričių atstovai (12), vidaus vandenių kelių sektoriaus atstovai (11), laivų statytojai ir laivybos įrangos gamintojai (10), regioninės ar vietos valdžios institucijos (9), logistikos paslaugų teikėjai, ekspeditoriai ir krovinių savininkai (9), techninės standartizacijos įstaigos ir klasifikacinės bendrovės (2), investuotojai ir finansininkai (2), kiti subjektai (17)¹⁴;

- 2020 m. rugpjūčio 18 d. – 2020 m. rugsėjo 18 d. vykusios į Europos tvarios laivybos forumo (ETLF) ekspertus orientuotos tikslinės konsultacijos su suinteresuotaisiais subjektais, kurias surengė už pagalbinių poveikio vertinimo tyrimą atsakingas konsultantas. 2020 m. liepos 10 d. – 2020 m. gruodžio 1 d. konsultantas taip pat atliko pokalbius su suinteresuotaisiais subjektais, įskaitant pramonės atstovus ir nacionalines institucijas;
- 2020 m. rugsėjo 18 d. Komisijos surengta suinteresuotųjų subjektų apskritojo stalo diskusija su Europos tvarios laivybos forumo¹⁵ (ETLF) ir Europos uostų forumo nariais¹⁶;
- nuolatiniai ekspertų grupės posėdžiai, dirbant ETLF laivyboje naudojamos tvariai pagamintos alternatyvios energijos klausimų pogrupyje.

Suinteresuotųjų subjektų suteikta informacija buvo itin svarbi – pagal ją Komisija galėjo išstobulinti politikos galimybių struktūrą ir įvertinti jų ekonominį bei socialinį poveikį ir poveikį aplinkai, jas palyginti ir nustatyti, kuri politikos galimybė, tikėtina, duos visuomenei geriausią naudą ir sąnaudų santykį.

Konsultacijos parodė, kad visos suinteresuotųjų subjektų grupės sutaria, kaip svarbu spręsti mažo anglies dioksido pėdsako kuro skverbties jūrų transporto sektoriuje klausimą ir konkrečias poveikio vertinime nurodytas problemas.

Per konsultacijas buvo patvirtinta, kad visi penki atliekant pasiūlymo poveikio vertinimą nustatyti veiksniai yra aktualūs. Iš rezultatų galima spręsti, jog įvairūs suinteresuotieji subjektai sutaria, kad svarbiausios kliūtys investuotojams yra didelės kuro ir investicijų išlaidos ir neapibrėžtumas. Kalbant apie politikos tikslus, atrodo, kad, suinteresuotųjų subjektų požiūriu, svarbiausias politikos tikslas yra *suteikti daugiau apibrėžtumo dėl klimato ir aplinkos reikalavimų, kurie bus taikomi eksploatuojamiems laivams*.

Visos suinteresuotųjų subjektų grupės taip pat išreiškė pageidavimą, kad politika būtų grindžiama tikslais, o ne griežtais nurodymais, tai atitinka ir kitą daugumos suinteresuotųjų subjektų politikai keliamą reikalavimą – technologinį neutralumą. Politikos priemonių klausimu suinteresuotieji subjektai geriausiai įvertino galimybę nustatyti aiškų reglamentavimo scenarijų, kaip sumažinti dabartinio jūrų transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Kalbant apie geografinę taikymo sritį, aiškaus pageidavimo dėl tinkamos geografinės priemonių taikymo srities nebuvo. Kalbant apie aplinkosauginio veiksmingumo

¹⁴ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-public-consultation_lt

¹⁵ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=lt>

¹⁶ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=lt>

nustatymą ir klausimą, kaip į politikos strategiją turėtų būti įtraukti išmetamųjų teršalų aspektai, dauguma suinteresuotųjų subjektų pirmenybę teikia nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamųjų teršalų kiekio nustatymui, nes taip atsižvelgiama ne tik į laive deginant kurą išmetamus teršalus, bet ir į pirmesnėse grandyse – kuro gamybos, transporto ir paskirstymo sektoriuose – išmetamus teršalus. Dauguma suinteresuotųjų subjektų mano, kad, siekiant įgyvendinti priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslus, aktualūs ir reikalingi prisišvartavusiems laivams nuo kranto tiekiamos elektros naudojimo reikalavimai.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Išorės rangovas atliko tyrimą poveikio vertinimui, kuriuo grindžiamas šis pasiūlymas, papildyti. Šis tyrimas buvo pradėtas 2020 m. liepos mėn. ir baigtas 2021 m. kovo mėn. Tyrimas suteikė Komisijos tarnyboms vertingų įžvalgų, ypač kaip suformuluoti politikos galimybes, įvertinti tam tikrą tikėtiną poveikį ir išsiaiškinti tiesioginį poveikį patirsiančių suinteresuotųjų subjektų požiūrį. Komisijos tarnybos taip pat rėmėsi Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) pagalba dėl aptariamos iniciatyvos techninių klausimų.

- **Poveikio vertinimas**

Į šį pasiūlymą įtrauktos politikos priemonės grindžiamos poveikio vertinimo rezultatais. Poveikio vertinimo ataskaitą [SWD(2021) 635] palankiai įvertino Komisijos Reglamentavimo patikros valdyba [SEC(2021) 562]. Savo nuomonėje Valdyba pateikė tam tikrų rekomendacijų dėl argumentų, pateiktų poveikio vertinimo ataskaitoje. Į šias rekomendacijas atsižvelgta – poveikio vertinimo ataskaitos 1 priede glaustai aprašyta, kaip tai padaryta.

Atliekant poveikio vertinimą buvo svarstomos trys politikos galimybės, kaip pasiekti nurodytus tikslus. Visoms trimis galimybėms būdingi du svarbiausi bendri bruožai:

- 1) reglamentavimo pobūdis – siekiama suteikti teisinį tikrumą, ir
- 2) paklausos akcentavimas, siekiant skatinti mažo anglies dioksido pėdsako kuro gamybą ir naudojimą, išspręsti dilemą „višta ar kiaušinis“ ir išvengti anglies dioksido nutekėjimo.

Pagal politikos galimybes skirtingai suformuluoti įpareigojimai ir visų pirma skiriasi požiūris į technologijų pasirinkimą ir būdą pasiekti reikiamą rezultatą.

1 politikos galimybė parengta kaip konkretus nurodymas, kad tam tikra naudojamo kuro dalis būtų konkretus kuras ar kuro rūšis. Tai reiškia, kad technologiją parenka reguliavimo institucija. 2 ir 3 politikos galimybės grindžiamos tikslais, pagal jas reikalaujama neviršyti didžiausios leidžiamos vidutinės metinės tam tikram laive sunaudotos energijos kiekiui tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos. Šiuo požiūriu pasirinkti technologiją paliekama rinkos dalyviams. Be to, 3 politikos galimybė taip pat apima mechanizmus, kaip geresnių, negu reikalaujama, rezultatų pasiekusiems subjektams būtų atlyginama siekiant skatinti plėtoti pažangesnes netaršias technologijas (apskaitos balansų sujungimas ir netaršių technologijoms taikomi daugikliai), mažinant tiek oro teršalų, tiek ŠESD kiekį. Pagal visas galimybes reikalaujama, kad taršiausi laivai (konteinervežiai ir keleiviniai laivai) uostuose naudotų nuo kranto tiekiamą elektrą (arba lygiavertę netaršią technologiją).

Atlikus vertinimą, nustatyta, kad tinkamiausia yra 3 politikos galimybė, nes ja sukuriama geriausia tikslų ir bendrų įgyvendinimo išlaidų pusiausvyra. Ši politikos galimybė ne tik patenkina lankstumo poreikius, kuriuos suinteresuotieji subjektai (ypač veiklos vykdytojai ir

uostai) pabrėžė per konsultacijas, bet ir sumažina technologinio susaistymo riziką [ir skatina anksti įsidiesti pažangiausias technologijas].

Didesnė mažo anglies dioksido pėdsako kuro dalis kuro rūšių derinyje padės gerokai sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekį. Apytikriai vertinama, kad atitinkamai bus sutaupyta 10 mlrd. EUR oro taršai tenkančių išorinių sąnaudų ir 138,6 mlrd. EUR klimato kaitai tenkančių išorinių sąnaudų, palyginti su atskaitos scenarijumi ir skaičiuojant 2021–2050 m. laikotarpio dabartine verte. Šios sąnaudos apskaičiuotos atliekant poveikio vertinimą, remiantis sumodeliuota prognozuojama atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro skverbtime. Tikimasi, kad laivų eksploatuotojai dėl sumažėjusių eksploatacinių išlaidų (techninės priežiūros, įgulos ir kt. išlaidų) sutaupys maždaug 2,3 mlrd. EUR. Ši sumažėjimą lems šiek tiek mažesnė jūrų transporto veikla, palyginti su atskaitos scenarijumi. Papildomas pastebimas poveikis susijęs su pažangių kuro ir variklių technologijų naudojimu ir netiesiogiai su jų poveikiu inovacijoms. Tikimasi, kad šia iniciatyva iki 2050 m. bus padidinta laivų su kuro elementais (18,9 proc.) ir elektrinių laivų (5,4 proc.) dalis laivyne (palyginti su atskaitos scenarijumi, kai šių technologijų apskritai dar nėra).

Pagrindinės siūlomų intervencinių veikslių sąnaudos tenka laivų eksploatuotojams ir siekia 89,7 mlrd. EUR. Jos susidaro dėl didesnių investicinių sąnaudų (25,8 mlrd. EUR) ir išlaidų kurui (63,9 mlrd. EUR). Netiesioginės išlaidos uostams bus susijusios su reikiamos bunkeravimo infrastruktūros suteikimu ir, apytikriais vertinimais, bus 5,7 mlrd. EUR. Apytikrės administracinės laivų eksploatuotojų išlaidos bus 521,7 mln. EUR, jos susidarys dėl duomenų rinkimo, atitikties planų ir metinės energijos ataskaitos pateikimo ir tikrinimo, bendradarbiavimo per auditus ir tikrinimus bei įgulų mokymo. Dar 1,8 mln. EUR uostams kainuos parengti gaires saugiam mažo anglies dioksido pėdsako kuro tvarkymui užtikrinti. Konkrečių kuro sertifikavimo išlaidų apskaičiuoti nepavyko. Tikimasi, kad vykdymo užtikrinimo išlaidos, tenkančios valdžios institucijoms, bus mažos (1,5 mln. EUR) ir daugiausia bus skirtos reikiamoms ataskaitų teikimo IT priemonėms parūpinti. Taigi, iniciatyvos laikotarpiu tinkamiausios galimybės grynoji nauda bus 58,4 mlrd. EUR.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlymas neturi poveikio pagrindinių teisių apsaugai.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Tinkamiausia galimybė turės poveikį Komisijos biudžetui. Tikėtinos IT paslaugų ir IT sistemų kūrimo išlaidos gali siekti 0,5 mln. EUR. Tai grindžiama THETIS-MRV išlaidomis ir patirtimi, įgyta naudojantis esamais THETIS-EU moduliais, padedančiais įgyvendinti įvairius ES teisės aktus, – tokios IT kūrimo išlaidos bus apytikriai 300 000 EUR. Tinkamiausia politikos galimybė turėtų būtina atlikti dar vieną funkciją – padėti sujungti laivų atitikties balansus. Apytikriu vertinimu, ši papildoma priemonė kainuos 200 000 EUR. IT plėtojimui ir viešiesiems pirkimams iš anksto turės pritarti Europos Komisijos informacinių technologijų ir kibernetinio saugumo valdyba.

5. KITI ELEMENTAI

• Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka

Komisija stebės šio pasiūlymo įgyvendinimo pažangą, poveikį ir rezultatus, taikydamą įvairius stebėsenos ir (arba) vertinimo mechanizmus. Komisija, visų pirma remdamasi per ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą kasmet renkama duomenimis, įvertins pažangą, daromą įgyvendinant konkrečius pasiūlymo tikslus.

Bus rūpestingai užtikrinta prašymų pateikti informaciją (ataskaitose, apklausų atsakymuose) pusiausvyrą, kad dėl neproporcingų naujai nustatomų ataskaitų teikimo reikalavimų suinteresuotieji subjektai nepatirtų papildomos naštos.

Praėjus penkeriems metams nuo teisės akto pasiūlymo įgyvendinimo pabaigos dienos Komisija įvertins teisės normas siekdama patikrinti, ar pasiekti iniciatyvos tikslai. Vertinimo išvados bus remiamasi ateityje priimant sprendimus, kuriais bus siekiama užtikrinti, kad, atlikus reikiamus pritaikymus, būtų pasiekti nustatyti tikslai.

• Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas

1 straipsnyje aprašomas siūlomo reglamento dalykas – nustatomos taisyklės, kaip sumažinti į ES valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiuose, juose prisišvartavusiuose ir iš jų išvykstančiuose laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą, kad būtų skatinama darni atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro plėtra ir nuoseklus jo naudojimas visoje Sąjungoje, nesukuriant kliūčių bendrajai rinkai, ir kad būtų skatinama mažinti jūrų transporto sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį.

2 straipsnyje nustatoma taikymo sritis.

3 straipsnyje pateikiamos kelios terminų apibrėžtys.

4 straipsnyje nustatoma laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis metinio intensyvumo riba.

5 straipsnyje nustatomi nuo kranto tiekiamos elektros arba netaršios energijos naudojimo prisišvartavusiuose konkrečių rūšių laivuose reikalavimai ir nustatomos galimos išimtys.

6 straipsnyje nustatomi bendri atitikties stebėsenos principai.

7 straipsnyje nustatoma, kas turėtų būti įtraukiama į stebėsenos planus.

8 straipsnyje išvardijami atvejai, kai turėtų būti iš dalies keičiamas stebėsenos planas.

9 straipsnyje nustatomi principai, susiję su biokuro, biodujų, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro sertifikavimu.

10 straipsnyje nustatoma tikrinimo veiklos, kurią turi atlikti tikrintojai, aprėptis.

11 straipsnyje nustatomos bendrosios tikrintojų pareigos ir veiklos principai.

12 straipsnyje nustatomi pagrindiniai principai, kurių turi būti laikomasi atliekant tikrinimo procedūras.

13 straipsnyje nustatomos tikrintojų akreditavimo vykdyti veiklą, kuriai taikomas šis reglamentas, taisyklės.

14 straipsnyje apibrėžiami parametrai, kuriuos bendrovės turėtų stebėti ir registruoti, kad įrodytų atitiktį.

15 straipsnyje išdėstomos tikrintojų užduotys, susijusios su bendrovių pateikta informacija.

16 straipsnyje nurodoma sukurti atitikties duomenų bazę ir nustatomi pagrindiniai ataskaitų teikimo parametrai.

17 straipsnyje nustatomos lankstumo nuostatos, kuriomis veiklos vykdytojams leidžiama, laikantis tam tikrų ribų, perkelti arba avansu naudoti atitikties balanso perviršį, kad atitiktis būtų užtikrinta.

18 straipsnyje nustatomi pagrindiniai galimo atitikties balansų sujungimo principai ir procedūros.

19 straipsnyje nustatomos „FuelEU“ atitikties sertifikato išdavimo sąlygos.

20 straipsnyje nustatomos nuobaudos, taikytinos, jeigu atitiktis nebus pasiekta.

21 straipsnyje nustatomi nuobaudų paskirstymo principai, kad jūrų transporto sektoriuje būtų remiamas atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuras.

22 straipsnyje nustatoma prievolė laive vežiotis galiojanti „FuelEU“ atitikties sertifikata.

23 straipsnyje nustatomos laivų inspektavimo taisyklės.

24 straipsnyje nustatoma teisė į poveikį bendrovėms turinčių sprendimų peržiūrą.

25 straipsnyje reikalaujama paskirti kompetentingas institucijas, atsakingas už šio reglamento taikymą ir vykdymo užtikrinimą.

26 straipsnyje nustatomos deleguotųjų įgaliojimų suteikimo Komisijai pagal šį reglamentą sąlygos.

27 straipsnyje nustatoma komiteto procedūra, kad Komisija galėtų pasinaudoti įgaliojimais priimti įgyvendinimo aktus.

28 straipsnyje Komisija įpareigojama bent kas penkerius metus pateikti Europos Parlamentui ir Tarybai šio reglamento taikymo ataskaitą.

29 straipsnyje iš dalies pakeičiama Direktyva 2009/16/EB siekiant į jos IV priedą įtraukti „FuelEU“ atitikties sertifikata.

30 straipsnyje nustatoma šio reglamento įsigaliojimo ir taikymo data.

I priede apibrėžiamos formulės ir metodika vidutiniam metiniam laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumui apskaičiuoti.

II priede pateikiamas standartinių verčių sąrašas, kuriuo naudojantis galima nustatyti I priede aprašytoje formulėje naudojamus išmetamųjų teršalų faktorius.

III priede pateikiamas netaršių technologijų, kurias prisišvartavus galima naudoti kaip alternatyvą, užuot prisijungus prie elektros tiekimo nuo kranto sistemos, sąrašas, taip pat konkretūs tų technologijų naudojimo kriterijai.

IV priede apibrėžiami būtinieji sertifikatai, kuriuos turi išduoti uosto valdymo įstaiga, kai laivai dėl pateisinamų priežasčių negali naudotis nuo kranto tiekiamą elektra, elementai.

V priede nustatomos formulės laivo atitikties balansui ir neatitikties atveju taikomai nuobaudai apskaičiuoti.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹⁷,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę¹⁸,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- 1) jūrų transportui tenka apie 75 proc. ES išorės prekybos ir 31 proc. ES vidaus prekybos pagal apimtį. Kartu dėl laivų eismo į Europos ekonominės erdvės uostus ir iš jų išmetama apie 11 proc. viso ES transporto išmetamo CO₂ kiekio ir 3–4 proc. viso ES išmetamo CO₂ kiekio. Kasmet valstybių narių uostuose įlaipinami ar išlaipinami 400 milijonų keleivių, įskaitant apie 14 milijonų keleivių, keliaujančių kruiziniais laivais. Todėl jūrų transportas yra esminė Europos transporto sistemos sudedamoji dalis ir atlieka ypatingą vaidmenį Europos ekonomikoje. Jūrų transporto rinkoje vyrauja stipri Sąjungos ir ne tik Sąjungos ekonominės veiklos vykdytojų konkurencija, kuriai palaikyti būtinos vienodos sąlygos. Jūrų transporto rinkos ir jos ekonominės veiklos vykdytojų stabilumas ir klestėjimas priklauso nuo aiškios, suderintos politikos sistemos, pagal kurią jūrų transporto veiklos vykdytojai, uostai ir kiti sektoriaus dalyviai galėtų veikti turėdami vienodas galimybes. Kai rinka iškraipoma, laivų eksploatuotojai ar uostai gali atsidurti blogesnėje padėtyje negu konkurentai jūrų transporto sektoriuje arba kituose transporto sektoriuose. Savo ruožtu jūrų transporto pramonė gali prarasti konkurencingumą, o piliečiai ir verslo subjektai – susisiekimą galimybes;

¹⁷ OL C , , p. .

¹⁸ OL C , , p. .

- 2) siekdama sustiprinti pagal Paryžiaus susitarimą Sąjungos priimtą klimato srities įsipareigojimą ir išdėstyti veiksmus, kurių bus imtasi, kad iki 2050 m. būtų pasiektas poveikio klimatui neutralumas, bei paversti politinį įsipareigojimą teisine prievole, Komisija priėmė (iš dalies pakeistą) pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralizavimo sistema ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas)¹⁹, ir komunikatą „Platesnis Europos 2030 m. klimato srities užmojis“²⁰. Į juos įtrauktas ir tikslas iki 2030 m. bent 55 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu. Atitinkamai, siekiant motyvuoti naudoti tvariai gaminamą atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą, taip pat ir jūrų transporto sektoriuje, reikalingos įvairios papildomos politikos priemonės. Būtiną technologijų plėtrą ir diegimas turi būti vykdomi dar iki 2030 m., siekiant pasirengti po to vyksiantiems daug staigesniems pokyčiams;
- 3) pereinant prie atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro bei pakaitinių išteklių energijos, būtina užtikrinti tinkamą ES jūrų transporto rinkos veikimą ir sąžiningą konkurenciją laivų kuro, sudarančio didelę laivų eksploatuotojų išlaidų dalį, srityje. Kurui taikomi skirtingi reikalavimai įvairiose Sąjungos valstybėse narėse gali gerokai paveikti laivų eksploatuotojų ekonominius rezultatus ir neigiamai paveikti konkurenciją rinkoje. Dėl tarptautinio laivybos pobūdžio laivų eksploatuotojai gali lengvai pasipildyti bunkerio atsargas trečiojoje šalyje ir vežiotis didelį kuro kiekį. Taip gali susidaryti anglies dioksido nutekėjimas ir žalingas poveikis sektoriaus konkurencingumui, jeigu valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose jūrų uostuose bus tik užtikrintas atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro prieinamumas, bet kartu nebus nustatyta jo naudojimo reikalavimų, taikomų visiems laivų eksploatuotojams, atvykstantiems į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius uostus ir iš jų išvykstantiems. Šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užtikrinta, kad atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro skverbtis laivų kuro rinkoje vyktų sąžiningomis konkurencijos ES jūrų transporto rinkoje sąlygomis;
- 4) siekiant padaryti poveikį visai jūrų transporto sektoriaus veiklai, tikslinga, kad šis reglamentas apimtų tam tikrą reisų, vykdomų tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto ir trečiosios šalies jurisdikcijai priklausančio uosto, dalį. Taigi, šis reglamentas turėtų būti taikomas pusei energijos, kurią suvartoja laivas, atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą iš valstybės narės jurisdikcijai nepriklausančio uosto, pusei energijos, kurią suvartoja laivas, išvykstantis iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto ir atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai nepriklausančią uostą, visai energijai, kurią suvartoja laivas, atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto, ir energijai, suvartojamai laive, prisišvartavusiame valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste. Tokiu laivo, atliekančio tiek atvykstanuosius, tiek išvykstanuosius reišius tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, naudojamos energijos reglamentavimu užtikrinamas šio reglamento veiksmingumas, be kita ko, padidinant teigiamą tokios sistemos poveikį aplinkai. Kartu taikant tokią sistemą apribojama apsilankymų uostuose, leidžiančiuose apeiti reikalavimus, rizika ir perkrovimo veiklos išskelimo iš Sąjungos rizika. Siekiant užtikrinti sklandžią jūrų laivybą, vienodas sąlygas

¹⁹ COM(2020) 563 *final*.

²⁰ COM(2020) 562 *final*.

jūrų transporto veiklos vykdytojams ir uostams ir išvengti iškraipymų vidaus rinkoje, šiame reglamente nustatytos vienodos taisyklės turėtų būti taikomos visiems reisams, per kuriuos atvykstama į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius uostus arba iš jų išvykstama, taip pat laivų buvimui tuose uostuose;

- 5) šiame reglamente nustatytos taisyklės, laikantis nediskriminavimo principo, turėtų būti taikomos visiems laivams, neatsižvelgiant į jų vėliavą. Siekiant suderinamumo su jūrų transporto srityje taikomomis Sąjungos ir tarptautinės teisės normomis, šis reglamentas neturėtų būti taikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniais laivams, žvejybos arba žuvų perdirbimo laivams arba valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais;
- 6) už šio reglamento reikalavimų laikymąsi atsakingas asmuo arba organizacija turėtų būti laivybos bendrovė, apibrėžiama kaip laivo savininkas arba kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš laivo savininko yra perėmęs atsakomybę už laivo eksploatavimą ir kuris, perimdamas šią atsakomybę, sutiko perimti visas Tarptautiniu saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksu nustatytas pareigas ir atsakomybę. Ši apibrėžtis grindžiama Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757²¹ 3 straipsnio d punkte pateikta bendrovės apibrėžtimi ir atitinka 2016 m. Tarptautinės jūrų organizacijos (JTO) sukurtą pasaulinę duomenų rinkimo sistemą. Pagal principą „teršėjas moka“ laivybos bendrovė sutartine tvarka galėtų iš subjekto, tiesiogiai atsakingo už sprendimus, turinčius poveikį laivo sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumui, pareikalauti atlyginti išlaidas, patirtas šiame reglamente reikalaujamai atitikčiai užtikrinti. Paprastai tai yra subjektas, kuris yra atsakingas už laivo kuro, maršruto ir greičio pasirinkimą;
- 7) siekiant sumažinti administracinę naštą, ypač mažesniems veiklos vykdytojams, šis reglamentas neturėtų būti taikomas primityvios konstrukcijos mediniams laivams ir ne mechaniniu būdu varomiems laivams, jis visų pirma turėtų būti taikomas laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000. Nors pastarieji laivai sudaro tik maždaug 55 proc. visų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 į uostus įplaukiančių laivų, jiems tenka 90 proc. jūrų transporto sektoriuje išmetamo anglies dioksido (CO₂) kiekio;
- 8) siekiant sukurti naujų rūšių kurą ir energetinius sprendinius ir juos įdiegti, reikalingas koordinuotas požiūris, kad būtų suderinta pasiūla, paklausa ir įrengta tinkama paskirstymo infrastruktūra. Nors dabartinėje Europos reglamentavimo sistemoje jau iš dalies išsprendžiamas kuro gamybos klausimas (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001²²) ir paskirstymo klausimas (Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES²³), taip pat reikalinga priemonė, kuria būtų sukurta didesnė atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kuro paklausa;

²¹ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

²² 2018 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/2001 dėl skatinimo naudoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją (OL L 328, 2018 12 21, p. 82).

²³ 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

- 9) nors tokiomis priemonėmis, kaip anglies dioksido apmokestinimas ar veiklos sukeltos taršos anglies dioksidu intensyvumo tiksliniai rodikliai, skatinama gerinti energijos vartojimo efektyvumą, jos nėra tinkamos užtikrinti, kad trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu būtų iš esmės pereita prie atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro. Todėl reikia specialios reglamentavimo koncepcijos, skirtos atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kuro ir pakaitinių išteklių energijos, pvz., vėjo arba elektros energijos, naudojimui skatinti;
- 10) intervencinės politikos priemonės, skirtos atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paklausai skatinti, turėtų būti orientuotos į tikslus ir atitikti technologinio neutralumo principą. Atitinkamai turėtų būti nustatytos laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribos, nenurodant naudoti konkretaus kuro ar technologijos;
- 11) turėtų būti skatinama kurti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą, turintį didelį tvarumo, komercinės brandos, inovacijų ir augimo potencialą, ir plačiai jį naudoti, kad būtų patenkinti ateities poreikiai. Tai padės kurti novatoriškas ir konkurencingas kuro rinkas ir užtikrinti pakankamą tvaraus laivų kuro tiekimą trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu, kad būtų įgyvendinti Sąjungos transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo užmojai ir kartu stiprinamos Sąjungos pastangos užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą. Šiuos reikalavimus turėtų atitikti tvarus laivų kuras, pagamintas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo A ir B dalyse išvardytų pradinių žaliavų, taip pat sintetinis laivų kuras. Visų pirma tvarus laivų kuras turėtų būti gaminamas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje išvardytų pradinių žaliavų, nes tai šiuo metu yra komerciniu požiūriu brandžiausia technologija, galinti jau trumpuoju laikotarpiu sumažinti jūrų transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro;
- 12) netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai vietoj tradicinės maistinių ir pašarinių augalų gamybos imama auginti biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro gamybai skirtus augalus. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sandėkų, plotus, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, tad gali būti papildomai išmetama šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir nykti biologinė įvairovė. Moksliniai tyrimai parodė, kad poveikio mastas priklauso nuo įvairių veiksnių, t. y. ir nuo kuro gamybai naudojamų pradinių žaliavų tipo, nuo papildomos pradinių žaliavų paklausos, kurią sukelia biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro naudojimas, ir nuo didelių anglies sandėkų turinčios žemės apsaugos lygio visame pasaulyje. Dėl netiesioginio žemės naudojimo pakeitimo išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio negalima vienareikšmiškai nustatyti taip tiksliai, kaip to reikia norint apskaičiuoti išmetamųjų teršalų faktorius, būtinus taikant šį reglamentą. Tačiau yra įrodymų, kad visa kuro gamyba iš pradinių žaliavų daugiau ar mažiau sukelia netiesioginį žemės naudojimo pakeitimą. Dėl netiesioginio žemės naudojimo keitimo ne tik išmetama šiltnamio efektą sukeliančių dujų, o tai gali panaikinti visą ar dalį naudos, susijusios su tuo, kad deginant konkrečių rūšių biokurą, skystuosius bioproduktus ar biomasės kurą išmetama mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų, bet ir kyla pavojus biologinei įvairovei. Šis pavojus itin didelis todėl, kad reikšmingai padidėjus paklausai gali labai išsiplėsti gamyba. Taigi neturėtų būti skatinama gaminti kurą iš pašarinių ir maistinių augalų. Direktyvoje (ES) 2018/2001 jau apribotas tokio biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės indėlis į išmetamo ŠESD kiekio mažinimo rodiklius kelių ir geležinkelių transporto sektoriuje ir

nustatoma jo riba, nes šis kuras duoda mažiau naudos aplinkai, menkiau prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo ir kelia platesnių tvarumo problemų;

- 13) vis dėlto šis požiūris jūrų transporto sektoriuje turi būti griežtesnis. Iš maistinių ir pašarinių augalų pagaminto biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro paklausa jūrų transporto sektoriuje šiuo metu nedidelė, nes dabar daugiau kaip 99 proc. naudojamo laivų kuro yra iškastinės kilmės. Taigi, tai, kad iš maistinių ir pašarinių augalų pagamintas kuras neatitinka šio reglamento reikalavimų, taip pat iki minimumo sumažina riziką, kad bus lėčiau mažinama transporto sektoriaus priklausomybė nuo iškastinio kuro, nes kitais atvejais augalinės kilmės biokuras iš kelių transporto sektoriaus būtų perkeltas į laivybos sektorių. Tokį perkėlimą būtina kuo labiau sumažinti, nes kelių transportas šiuo metu tebėra daug taršesnis negu bet kuris kitas transporto sektorius, o jūrų transporto sektoriuje daugiausia naudojamas iškastinės kilmės kuras. Todėl tikslinga nesukurti galimai didelės iš maistinių ir pašarinių augalų gaminamo biokuro, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro paklausos – šiuo reglamentu neskatinti jų naudoti. Taigi, dėl visų rūšių iš maistinių ir pašarinių augalų pagaminto kuro deginimo papildomai išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio ir biologinės įvairovės nykimo būtina laikyti, kad šio kuro išmetamųjų teršalų faktoriai atitinka nepalankiausią teršalų išmetimo scenarijų;
- 14) jūrų transportui skirtu naujų rūšių kuro ir energetinių sprendinių kūrimas ir diegimas pareikalaus daug laiko, o tai verčia greitai imtis veiksmų ir parengti aiškią ir prognozuojamą ilgalaikę reglamentavimo sistemą, padėsiančią visiems suinteresuotiesiems subjektams planuoti ir investuoti. Aiški ir stabili ilgalaikė reglamentavimo sistema padės kurti ir diegti jūrų transportui skirtą naujų rūšių kurą ir energetinius sprendinius ir skatins suinteresuotuosius subjektus investuoti. Tokioje sistemoje turėtų būti apibrėžtos laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribos iki 2050 m. Ilgainiui, atsižvelgiant į tikėtiną technologijų plėtrą ir didesnę atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako laivų kuro gamybą, tas ribas reikėtų griežtinti;
- 15) šiuo reglamentu reikėtų nustatyti metodiką ir formulę laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutiniam metiniam intensyvumui apskaičiuoti. Ši formulė turėtų būti grindžiama laivų ataskaitose nurodomomis kuro sąnaudomis ir apimti atitinkamus šio kuro išmetamųjų teršalų faktorius. Metodikoje taip pat turėtų būti atsižvelgiama į pakaitinių išteklių energijos, kaip antai vėjo ar elektros energijos, naudojimą;
- 16) siekiant susidaryti išsamesnį įvairių energijos šaltinių aplinkosauginio veiksmingumo vaizdą, kuro ŠESD rodikliai turėtų būti vertinami pagal jų kiekį, išmetamą nuo žaliavos iki kilvaterio, atsižvelgiant į energijos gamybos, transportavimo, skirstymo ir naudojimo laive poveikį. Taip siekiama propaguoti technologijas ir gamybos scenarijus, paliekančius mažesnę ŠESD pėdsaką ir teikiančius realią naudą, palyginti su turimu tradiciniu kuru;
- 17) atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamas teršalų kiekis turėtų būti nustatomas pagal standartinius arba faktinius sertifikuotus išmetamųjų teršalų faktorius, apimančius teršalus, išmetamus nuo žaliavos iki bako ir nuo bako iki kilvaterio. Tačiau iškastinio kuro taršumas turėtų

būti vertinamas tik pagal standartinius išmetamųjų teršalų faktorius, nurodytus šiame reglamente;

- 18) siekiant skatinti naudoti apskritai mažesnę ŠESD pėdsaką paliekančius energijos išteklius, reikia taikyti visapusišką požiūrį į visus aktualiausius ŠESD teršalus (CO₂, CH₄ ir N₂O). Todėl, siekiant atsižvelgti į metano ir azoto suboksido potencialą skatinti visuotinį atšilimą, šiame reglamente nustatyta riba turėtų būti išreiškiama CO₂ ekvivalentu;
- 19) naudojant atsinaujinančiuosius energijos išteklius ir alternatyvią varomąją jėgą, pvz., vėjo ir saulės energiją, labai sumažinamas bendram laive sunaudojamos energijos kiekiui tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas. Tai, kad tiksliai išmatuoti ir kiekybiškai išreikšti šių išteklių energiją sunku (energijos naudojimo pauzės, tiesioginis varomosios jėgos perdavimas ir kt.), neturėtų trukdyti ją apskaičiuoti kaip bendro laive sunaudojamos energijos kiekio dalį, aproksimuojant jos indėlį į laivo energijos balansą;
- 20) prisišvartavusių laivų keliamą oro taršą (sieros oksidai, azoto oksidai ir kietosios dalelės) kelia didelę problemą pakrančių vietovėms ir uostamiesčiams. Todėl, siekiant sumažinti uoste prisišvartavusių laivų, naudojančių savo variklių energiją, išmetamų teršalų kiekį, turėtų būti nustatyti konkretūs griežti įpareigojimai. Remiantis pagal Reglamentą (ES) 2015/757 surinktais 2018 m. duomenimis, daugiausiai teršalų, skaičiuojant vienam laivui, išmeta keleiviniai laivai ir konteinernežviai. Taigi, šių kategorijų laivų išmetamų teršalų problema turėtų būti sprendžiama prioritetine tvarka;
- 21) naudojantis nuo kranto tiekiamą elektra sumažinama laivų keliamą oro taršą ir jūrų transporto išmetamas ŠESD kiekis. Nuo kranto tiekiamą elektra yra vis švaresnė energija, kuria gali naudotis prisišvartavę laivai, nes atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalis ES elektros energijos rūšių derinyje auga. Direktyvoje 2014/94/ES (Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyva) įtvirtinta tik nuostata dėl nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo taškų, tad šios technologijos paklausa ir atitinkamai jos diegimas tebėra riboti. Todėl turėtų būti nustatytos konkrečios taisyklės, kuriomis taršiausi laivai būtų įpareigojami naudoti nuo kranto tiekiamą elektra;
- 22) lygiavertę naudą uostų aplinkai galbūt duotų ne tik nuo kranto tiekiamą elektra, bet ir kitos technologijos. Kai įrodoma, kad naudojimas alternatyvia technologija yra lygiavertis naudojimuisi nuo kranto tiekiamą elektra, laivas nuo pareigos naudotis nuo kranto tiekiamą elektra turėtų būti atleistas;
- 23) Nuo kranto tiekiamos elektros naudojimo išimtis taip pat turėtų būti daromos dėl tam tikrų objektyvių priežasčių, kurias patvirtintų įplaukimo uosto valdymo įstaiga ir kurios būtų taikomos tik neplanuotam įplaukimui dėl saugumo ar žmonių gelbėjimo jūroje priežasčių, kai laivas prisišvartuoja trumpam, mažiau nei dviem valandoms, nes tai yra minimalus prisijungimui būtinas laikas, ir kai laive energija gaminama susidarius avarinei situacijai;
- 24) išimtis dėl elektros tiekimo nuo kranto galimybės nebuvimo ar įrangos nesuderinamumo turėtų būti taikomos ribotai po to, kai laivo eksploatuotojai ir uosto veiklos vykdytojai bus gavę pakankamai laiko reikiamoms investicijoms atlikti; taigi taip būtų suteiktos reikiamos paskatos investuoti ir išvengta nesąžiningos konkurencijos. Nuo 2035 m. laivų eksploatuotojai turėtų atidžiai planuoti laivų

lankymąsi uoste siekdami užtikrinti, kad savo veiklą galėtų vykdyti neišmesdami oro teršalų ir ŠESD, kol yra prisišvartavę, ir neblogindami pakrančių vietovių ir uostamiesčių aplinkos būklės. Turėtų būti išlaikytas ribotas dėl elektros tiekimo nuo kranto galimybės nebuvimo ar įrangos nesuderinamumo taikytinų išimčių skaičius, kad būtų įmanoma retkarčiais paskutinę minutę pakeisti įplaukimo į uostus tvarkaraščius ir įplaukti į nesuderinamą įrangą turinčius uostus;

- 25) siekiant atsekti, ar laikomasi šio reglamento nuostatų, juo turėtų būti numatyta patikima stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema. Tokia sistema turėtų būti nediskriminuojant taikoma visiems laivams ir joje turėtų būti reikalaujama, kad tikrinimą atliktų trečiasis subjektas ir taip būtų užtikrintas šioje sistemoje pateiktų duomenų tikslumas. Kad būtų lengviau pasiekti šio reglamento tikslą, tikrinant atitiktį šiam reglamentui, prireikus turėtų būti naudojamos visais duomenimis, kurie jau yra pateikti pagal Reglamentą (ES) 2015/757, – taip būtų sumažinama bendrovėms, tikrintojams ir laivybos institucijoms tenkanti administracinė našta;
- 26) bendrovės turėtų būti atsakingos už plaukiojimo ir švartavimosi metu laive naudojamos energijos kiekio ir rūšies, taip pat kitos aktualios informacijos, pvz., informacijos apie laivo variklio tipą ar pagalbinių vėjo technologijų buvimą, stebėseną ir nurodymą ataskaitose, siekiant įrodyti, kad laikomasi šiame reglamente nustatytos laivo sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribos. Siekiant palengvinti šių stebėsenos ir ataskaitų teikimo prievolių vykdymą ir tikrintojų atliekamą tikrinimą, kaip ir pagal Reglamentą (ES) 2015/757, bendrovės turėtų stebėsenos plane įforminti numatytą stebėsenos metodą ir pateikti daugiau duomenų apie šio reglamento taisyklių taikymą. Stebėsenos planas ir, jei taikytina, vėlesni jo pakeitimai turėtų būti pateikiami tikrintojui;
- 27) norint pasiekti šio reglamento tikslus ir garantuoti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro, kurį tikimasi diegti jūrų transporto sektoriuje, aplinkosauginį naudingumą, kurą būtina sertifikuoti. Toks sertifikavimas turėtų būti atliekamas vadovaujantis skaidria, nediskriminacine procedūra. Siekiant palengvinti sertifikavimą ir sumažinti administracinę naštą, biokuras, biodujos, nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų išteklių kuras ir perdirbtos anglies kuras turėtų būti sertifikuojami vadovaujantis Direktyvoje (ES) 2018/2001 nustatytais taisyklėmis. Ši sertifikavimo koncepcija taip pat turėtų būti taikoma už Sąjungos ribų bunkeriuojamam kurui, kuris turėtų būti laikomas importuotu kuru, kaip ir Direktyvoje (ES) 2018/2001. Kai bendrovės ketina nukrypti nuo toje direktyvoje arba šioje naujoje sistemoje numatytų standartinių verčių, tai turėtų būti daroma tik tuo atveju, kai vertės galima sertifikuoti pagal vieną iš savanoriškų schemų, pripažįstamų pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 (nuo žaliavos iki bako išmetamų teršalų vertės) arba atlikus laboratorinius bandymus ar tiesioginius išmetamųjų teršalų matavimus (nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų vertės);
- 28) akredituotiems tikrintojams atliekant tikrinimą turėtų būti užtikrintas bendrovių vykdomos stebėsenos ir teikiamų ataskaitų tikslumas bei išsamumas ir atitiktis šiam reglamentui. Siekiant užtikrinti nešališkumą, tikrintojai turėtų būti nepriklausomi ir

kompetentingi teisės subjektai, akredituoti nacionalinių akreditavimo įstaigų, įsteigtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008²⁴;

- 29) remdamiesi bendrovių stebimais ir ataskaitose nurodomais duomenimis ir informacija, tikrintojai turėtų apskaičiuoti ir nustatyti laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinį metinį intensyvumą ir laivo balansą, atsižvelgiant į nustatytą ribą, įskaitant atitikties balanso perviršį arba deficitą, taip pat nustatyti, ar laikomasi reikalavimų prisišvartavus naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą. Tikrintojas turėtų šią informaciją pateikti atitinkamai bendrovei. Kai tikrintojas yra tas pats subjektas kaip ir tikrintojas taikant Reglamentą (ES) 2015/757, tokia informacija galėtų būti pateikiama kartu su tame reglamente numatyta tikrinimo ataskaita. Tada atitinkama bendrovė tokią informaciją turėtų pateikti Komisijai;
- 30) Komisija turėtų sukurti elektroninę duomenų bazę, kurioje būtų registruojami kiekvieno laivo rezultatai ir užtikrinama jo atitiktis šiam reglamentui, ir turėtų užtikrinti šios elektroninės duomenų bazės veikimą. Siekiant palengvinti ataskaitų teikimą ir sumažinti administracinę naštą bendrovėms, tikrintojams ir kitiems naudotojams, elektroninė duomenų bazė turėtų būti kuriama remiantis esamu THETIS-MRV moduliu ir turėtų būti atsižvelgiama į galimybę pakartotinai naudoti taikant Reglamentą (ES) 2015/757 surinktą informaciją ir duomenis;
- 31) atitiktis šiam reglamentui priklausytų nuo elementų, kurių bendrovė gali nekontroliuoti, pvz., nuo aspektų, susijusių su kuro prieinamumu ar kuro kokybe. Todėl bendrovėms turėtų būti suteikta lankstumo galimybė iš vieno metų į kitus perkelti atitikties balanso perviršį arba laikantis tam tikrų ribų avansu naudoti iš ateinančių metų atitikties balanso perviršį. Siekiant vietos oro kokybės uostamiesčiuose ir pakrančių vietovėse labai svarbu, kad prisišvartavę laivai naudotų nuo kranto tiekiamą elektrą, todėl tokiam naudojimui panašios lankstumo nuostatos neturėtų būti taikomos;
- 32) siekiant išvengti technologinio susaistymo ir toliau remti rezultatyviausių sprendinių diegimą, bendrovėms turėtų būti leidžiama sujungti skirtingų laivų rodiklius ir galimą vieno laivo rodiklių perviršį naudoti kito laivo nepakankamiems rodikliams kompensuoti. Taip sukuriami galimybė atlyginti už atitikties balanso perviršį ir skatinama investuoti į pažangesnes technologijas. Galimybė sujungti atitikties balansus turėtų likti savanoriška ir priklausyti nuo atitinkamų bendrovių susitarimo;
- 33) vadovaujantis šiuo reglamentu nustatytais procedūromis tikrintojo išduotas atitikties patvirtinimo dokumentas („FuelEU“ atitikties sertifikatas) turėtų būti laikomas laive kaip įrodymas, kad laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas atitinka ribas ir laikomasi reikalavimų prisišvartavus naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą. Tikrintojai turėtų pranešti Komisijai apie tokių dokumentų išdavimą;
- 34) tikrintojai reikalavimų neatitinkančių apsilankymų uoste skaičių turėtų nustatyti remdamiesi aiškiais ir objektyviais kriterijais, atsižvelgdami į visą aktualią informaciją, įskaitant lankymosi uoste laiką, sunaudotą kiekvieno tipo energijos kiekį

²⁴ 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).

ir galimų reikalavimų nesilaikymo sąlygų taikymą kiekvieno apsilankymo Sąjungos uoste atveju. Šią informaciją bendrovės turėtų pateikti tikrintojams atitiktai nustatyti;

- 35) nedarant poveikio galimybei atitiktį užtikrinti naudojantis lankstumo ir atitikties balansų sujungimo nuostatomis, laivams, neatitinkantiems laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinio metinio intensyvumo ribų, turėtų būti skiriamos atgrasomąjį poveikį turinčios nuobaudos. Nuobaudos dydis turėtų būti proporcingas reikalavimų nesilaikymo mastui ir pašalinti ekonominį reikalavimų nesilaikymo pranašumą, taip išsaugant vienodas sąlygas sektoriuje. Nuobaudos dydis turėtų būti grindžiamas atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro, kurį laivas būtų turėjęs sunaudoti, kad atitiktų reglamento reikalavimus, kiekiu ir kaina;
- 36) už kiekvieną reikalavimų neatitinkantį apsilankymą uoste skiriama nuobauda turėtų būti proporcinga elektros energijos naudojimo išlaidoms ir pakankama, kad atgrasytų nuo taršesnių energijos šaltinių naudojimo. Nuobauda turėtų būti apskaičiuojama pagal laive įrengtos jėgainės galią, išreikštą megavatais, padauginant ją iš fiksuoto dydžio nuobaudos eurais už buvimo uoste valandą. Dėl tikslų Sąjungoje nuo kranto tiekiamos elektros energijos kainų duomenų trūkumo šis tarifas turėtų būti grindžiamas vidutine ES nebutiniams vartotojams taikoma elektros energijos kaina, padauginta iš dviejų, siekiant atsižvelgti į kitas su paslaugos teikimu susijusias rinkliavas, įskaitant, be kita ko, sujungimo išlaidas ir investicijų susigrąžinimo elementus;
- 37) iš sumokamų nuobaudų gaunamos pajamos turėtų būti naudojamos atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paskirstymui ir naudojimui jūrų transporto sektoriuje skatinti ir siekiant padėti jūrų transporto veiklos vykdytojams įvykdyti jų klimato srities ir aplinkosaugos tikslus. Šiuo tikslu minėtos pajamos turėtų būti skiriamos Direktyvos 2003/87/EB 10a straipsnio 8 dalyje nurodytam Inovacijų fondui;
- 38) su šiuo reglamentu susijusių prievolių vykdymas turėtų būti užtikrinamas remiantis esamomis priemonėmis, t. y. priemonėmis, nustatytomis vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB²⁵ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB²⁶. Dokumentas, kuriuo patvirtinama laivo atitiktis šio reglamento reikalavimams, turėtų būti įtrauktas į Direktyvos 2009/16/EB IV priede pateiktą liudijimų ir dokumentų sąrašą;
- 39) dėl padarinių, kuriuos pagal šį reglamentą tikrintojų taikomos priemonės gali turėti atitinkamoms bendrovėms, svarbos, ypač kai jie susiję su reikalavimų neatitinkančiu lankymusi uoste, nuobaudų sumų apskaičiavimu ir atsisakymu išduoti „FuelEU“ atitikties sertifikatą, tos bendrovės turėtų turėti teisę kreiptis į valstybės narės, kurioje tikrintojas buvo akredituotas, kompetentingą instituciją su prašymu peržiūrėti tokias priemones. Atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje įtvirtintą pagrindinę teisę į veiksmingą teisinę gynybą, kompetentingų institucijų ir uosto valdymo įstaigų pagal šį reglamentą priimami sprendimai turėtų būti peržiūrimi teismine tvarka pagal atitinkamos valstybės narės nacionalinę teisę;

²⁵ 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).

²⁶ 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).

- 40) siekiant, kad veiksmingai veikiant šiam reglamentui būtų išlaikytos vienodos sąlygos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiamas nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamų teršalų faktorių sąrašas, taip pat taikytinų netaršių technologijų ar jų naudojimo kriterijų sąrašas, nustatomos laboratorinių bandymų ir tiesioginio išmetamųjų teršalų matavimo taisyklės, tikrintojų akreditavimo nuostatos, koreguojamas nuobaudos koeficientas ir nuobaudų mokėjimo sąlygos. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- 41) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011²⁷. Įgyvendinimo aktais nustatydamas standartizuotų stebėsenos planų šablonus, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles, Komisija turėtų atsižvelgti į galimybę pakartotinai panaudoti taikant Reglamentą (ES) 2015/757 surinktą informaciją ir duomenis;
- 42) dėl tarptautinių jūrų transporto sektoriaus aspektų pageidautina taikyti visuotinį požiūrį į laivų sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo ribojimą, nes dėl platesnės taikymo srities jis galėtų būti laikomas efektyvesniu. Todėl, siekdama padėti Tarptautinei jūrų organizacijai (TJO) rengti tarptautines taisykles, Komisija turėtų dalytis svarbia šio reglamento įgyvendinimo informacija su TJO ir kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis ir teikti TJO atitinkamus duomenis. Kai šio reglamento atžvilgiu svarbiais klausimais pasiekiamas susitarimas dėl visuotinio požiūrio, Komisija turėtų persvarstyti šį reglamentą siekdama, kai tikslinga, jį suderinti su tarptautinėmis taisyklėmis;
- 43) atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro ir pakaitinių išteklių energijos naudojimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiuose, juose besilankančiuose ar iš jų išvykstančiuose laivuose diegimas visoje Sąjungoje nėra toks tikslas, kurį valstybės narės galėtų pakankamai gerai pasiekti nerizikuodamos sukelti kliūčių vidaus rinkai ir iškraipyti uostų ir jūrų transporto veiklos vykdytojų konkurenciją. Šį tikslą galima geriau pasiekti Sąjungos lygmeniu nustatant vienodas taisykles, kuriomis būtų sukurtos ekonominės paskatos jūrų transporto veiklos vykdytojams toliau veikti be kliūčių, kartu įvykdant įpareigojimus naudoti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą. Todėl, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje

²⁷ 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).

nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Tikslas ir paskirtis

Šiuo reglamentu nustatomos vienodos taisyklės, kuriomis nurodoma taikyti:

a) į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiame, juose besilankančiame ar iš jų išvykstančiame laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis (ŠESD) intensyvumo ribą ir

b) įpareigojimą valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą arba netaršią technologiją,

kad būtų padidintas nuoseklus atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro bei pakaitinių išteklių energijos naudojimas visoje Sąjungoje, kartu užtikrinant sklandžią jūrų transporto veiklą ir vengiant iškraipyti vidaus rinką.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis reglamentas taikomas visiems laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, neatsižvelgiant į jų vėliavą:

a) jiems lankantis valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame įplaukimo uoste sunaudojamai energijai,

b) visai energijai, sunaudojamai per reisus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą, ir

c) pusei energijos, sunaudojamos per reisus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto arba į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą, kai pirmesnis arba paskesnis įplaukimo uostas priklauso trečiosios šalies jurisdikcijai.

Šis reglamentas netaikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniais laivams, žvejybos arba žuvų perdirbimo laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams arba valstybiniais laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis – į atmosferą išmetamas anglies dioksido (CO₂), metano (CH₄) ir azoto oksidų (N₂O) kiekis;
- b) biokuras – biodegalai, apibrėžti Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 33 punkte;
- c) biodujos – biodujos, apibrėžtos Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 28 punkte;
- d) perdirbtos anglies kuras – perdirbtos anglies kuras, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 35 punkte;
- e) iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras – iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras, apibrėžtas Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 36 punkte;
- f) maistiniai ir pašariniai augalai – maistiniai ir pašariniai augalai, apibrėžti Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 40 punkte;
- g) netarši technologija – III priedo reikalavimus atitinkanti technologija, kurią taikant iš laivų į atmosferą neišmetamos šios šiltnamio efektą sukeliančios dujos ir oro teršalai: anglies dioksidas (CO₂), metanas (CH₄), azoto suboksidas (N₂O), sieros oksidai (SO_x), azoto oksidai (NO_x) ir kietosios dalelės (PM);
- h) pakaitinių išteklių energija – laive iš atsinaujinančiųjų išteklių, t. y. vėjo arba saulės, pagaminta energija arba nuo kranto tiekiamas elektra;
- i) įplaukimo uostas – įplaukimo uostas, apibrėžtas Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio b punkte;
- j) reisas – reisas, apibrėžtas Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio c punkte;
- k) bendrovė – bendrovė, apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio d punkte;
- l) bendroji talpa (BT) – bendroji talpa, apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio e punkte;
- m) prisišvartavęs laivas – prisišvartavęs laivas, apibrėžtas Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio n punkte;
- n) laive sunaudojama energija – energijos kiekis megadžauliais (MJ), kurį laivas, tiek būdamas jūroje, tiek prisišvartavęs, sunaudoja varikliams ir laive esančiai įrangai eksploatuoti;
- o) laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas – nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išreikštas gramais CO₂ ekvivalento, tenkantis vienam laive sunaudojamos energijos MJ;

- p) nuo žaliavos iki kilvaterio – išmetamo teršalų kiekio apskaičiavimo metodas, kuriuo atsižvelgiama į šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, išmetamą gaminant energiją, ją transportuojant, skirstant ir sunaudojant laive, taip pat ir degimo variklyje metu;
- q) 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;
- r) elektros tiekimas nuo kranto – laivo ir krantinės įrenginius apimanti sistema, skirta prisišvartavusiems laivams aprūpinti žemos arba aukštos įtampos, kintamosios arba nuolatinės srovės elektros energija, kuri tiesiogiai tiekama pagrindiniam laivo skirstomajam skydui ir naudojama gyvenamosiose patalpose, aptarnavimo darbams arba antrinėms baterijoms įkrauti;
- s) tikrintojas – tikrinimo veiklą vykdomantis teisės subjektas, nacionalinės akreditavimo įstaigos akredituotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ir šį reglamentą;
- t) ataskaitinis laikotarpis – ataskaitinis laikotarpis, apibrėžtas Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio m punkte;
- u) „FuelEU“ atitikties sertifikatas – laivui skirtas sertifikatas, kurį bendrovei išduoda tikrintojas ir kuriame patvirtinama, kad tas laivas atitinka šio reglamento reikalavimus tam tikru ataskaitiniu laikotarpiu;
- v) keleivinis laivas – daugiau kaip 12 keleivių plukdantis laivas, įskaitant kruizinius laivus, greitaeigius keleivinius laivus ir laivus, į kuriuos gali užvažiuoti ir nuo jų nuvažiuoti kelių ar geležinkelių transporto priemonės;
- w) konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams triumuose ir denyje vežti;
- x) reikalavimų neatitinkantis lankymasis uoste – lankymasis uoste, kai laivas neatitinka 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo ir netaikoma nė viena iš 5 straipsnio 3 dalyje numatytų išimčių;
- y) nepalankiausias teršalų išmetimo scenarijus – konkretaus kuro gamybos išmetant daugiausiai anglies dioksido scenarijus;
- z) CO₂ ekvivalentas – matavimo vienetas, naudojamas išmetamam CO₂, CH₄ ir N₂O kiekiui apskaičiuoti, remiantis jų visuotinio atšilimo potencialu, konvertuojant CH₄ ir N₂O kiekį į lygiavertį anglies dioksido kiekį, turintį tokį patį visuotinio atšilimo potencialą;
- aa) atitikties balansas – pagal V priedą apskaičiuojamas laivo atitikties skirtumas, palyginti su laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinio metinio intensyvumo riba;
- bb) paviršinis atitikties balansas – teigiamos vertės atitikties balansas;
- cc) deficitinis atitikties balansas – neigiamos vertės atitikties balansas;
- dd) bendras fondo atitikties balansas – visų į fondą įtrauktų laivų atitikties balansų suma;

- ee) uosto valdymo įstaiga – viešoji arba privačioji įstaiga, apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/352 2 straipsnio 5 punkte²⁸.

II SKYRIUS

REIKALAVIMAI DĖL LAIVUOSE SUNAUDOJAMOS ENERGIJOS

4 straipsnis

Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo riba

1. Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinis metinis intensyvumas turi neviršyti 2 dalyje nustatytos ribos.
2. 1 dalyje nurodyta riba apskaičiuojama [X gramų CO₂ ekvivalento vienam MJ]* atskaitos vertę sumažinant toliau nurodyta procentine dalimi:
 - –2 proc. – nuo 2025 m. sausio 1 d.;
 - –6 proc. – nuo 2030 m. sausio 1 d.;
 - –13 proc. – nuo 2035 m. sausio 1 d.;
 - –26 proc. – nuo 2040 m. sausio 1 d.;
 - –59 proc. – nuo 2045 m. sausio 1 d.;
 - –75 proc. – nuo 2050 m. sausio 1 d.;

[Žvaigždutė: Atskaitos vertė, kuri bus skaičiuojama vėlesniu teisėkūros procedūros etapu, atitinka 2020 m. viso laivyno laivuose sunaudotai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinį intensyvumą, nustatomą remiantis pagal Reglamentą (ES) 2015/757 stebėtais ir pateiktais duomenimis ir naudojantis to reglamento I priede nustatyta metodika ir standartinėmis vertėmis.]

3. Laive sunaudotai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas apskaičiuojamas pagal I priede nustatytą metodiką kaip išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, tenkantis vienam energijos vienetui.
4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas II priedas, siekiant jį įtraukti nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamų teršalų faktorius, susijusius su bet kuriais naujais energijos ištekliais, arba pritaikyti esamus išmetamųjų teršalų faktorius, kad būtų užtikrintas nuoseklumas su būsimais tarptautiniais standartais arba Sąjungos energetikos srities teisės aktais.

²⁸ 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

Papildomi prisišvartavusių laivuose naudojamos energijos netaršumo reikalavimai

1. Nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste prisišvartavęs laivas prisijungia prie elektros tiekimo nuo kranto sistemos ir, kol yra prisišvartavęs, naudojami visiems energijos poreikiams patenkinti.
2. 1 dalis taikoma:
 - a) konteinervežiams;
 - b) keleiviniams laivams.
3. 1 dalis netaikoma laivams:
 - a) kurie prisišvartavę stovi mažiau negu dvi valandas, skaičiuojant pagal išvykimo ir atvykimo laiką, stebimą, kaip nurodyta 14 straipsnyje;
 - b) kurie naudoja netaršias technologijas, kaip nurodyta III priede;
 - c) kurie neplanuotai turi įplaukti į uostą – dėl saugumo ar žmonių gelbėjimo jūroje;
 - d) kurie negali prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto sistemos, nes uoste nėra prijungimo taškų;
 - e) kurie negali prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto sistemos, nes uosto krantinės įrenginys yra nesuderinamas su laive esančia nuo kranto tiekiamos elektros įranga;
 - f) kuriems ribotą laiką tenka naudoti laivo elektros generatorius, susidarius avarinei situacijai, keliančiai tiesioginį pavojų gyvybei, laivui, aplinkai, ar dėl kitų *force majeure* priežasčių.
4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas III priedas, siekiant į taikytinų netaršių technologijų arba jų naudojimo kriterijų sąrašą įtraukti nuorodas į naujas technologijas, jeigu nustatoma, kad, atsižvelgiant į mokslo ir technikos pažangą, šios naujos technologijos yra lygiavertės tame priede išvardytoms technologijoms.
5. Įplaukimo uosto valdymo įstaiga nustato, ar taikytinos 3 dalyje nurodytos išimtys, ir pagal IV priede išdėstytus reikalavimus išduoda arba atsisako išduoti sertifikatą.
6. Nuo 2035 m. sausio 1 d. 3 dalies d ir e punktuose išvardytos išimtys negali būti taikomos konkrečiam laivui daugiau negu penkis kartus (iš viso) per vienus ataskaitinius metus. Vertinant atitiktį šiai nuostatai, apsilankymas uoste neskaičiuojamas, jeigu bendrovė įrodo, kad ji pagrįstai negalėjo žinoti, kad laivas negalės prisijungti dėl 3 dalies d ir e punktuose nurodytų priežasčių.
7. Avariniai atvejai, dėl kurių tenka naudotis laivo generatoriais, kaip nurodyta 3 dalies f punkte, informami ir apie juos laivas praneša uosto valdymo įstaigai.

III SKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI IR SERTIFIKAVIMAS

6 straipsnis

Bendrieji stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai

1. Pagal 7–9 straipsnius bendrovės 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 priklausančią uostą ar išvykimo iš tokio uosto reišus.
2. Stebėseną ir ataskaitų teikimas turi būti išsamūs ir apimti tiek jūroje esančiuose, tiek prisišvartavusiuose laivuose sunaudojamą energiją. 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 taiko vienodą stebėsenos metodiką ir naudoja vienodus duomenų rinkinius, kurie gali būti keičiami gavus tikrintojo įvertinimą. Bendrovės suteikia galimybę pagrįstai įsitikinti, ar duomenys, kurie turi būti stebimi ir teikiami ataskaitose, yra teisingi.
4. Bendrovės turi skaidriai ir tiksliai rinkti, registruoti, kaupti, analizuoti ir dokumentais patvirtinti stebėsenos duomenis, pateikdamos prielaidas, nuorodas, išmetamųjų teršalų faktorius ir veiklos duomenis, kad tikrintojas galėtų nustatyti laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą.
5. Vykdam šio reglamento 7–9 ir 14 straipsniuose nustatytą stebėsenos ir ataskaitų teikimo veiklą, kai tinkama, naudojamosi taikant Reglamentą (ES) 2015/757 surinkta informacija ir duomenimis.

7 straipsnis

Stebėsenos planas

1. Iki 2024 m. rugpjūčio 31 d. bendrovės tikrintojams pateikia kiekvieno savo laivo stebėsenos planą, kuriame nurodomas iš I priede išdėstytų metodų pasirinktas laive sunaudojamos energijos kiekio, rūšies bei išmetamųjų teršalų faktoriaus ir kitos aktualios informacijos stebėsenos ir pateikimo metodas.
2. Laivų, po 2024 m. rugpjūčio 31 d. pirmą kartą patenkančių į šio reglamento taikymo sritį, stebėsenos planą bendrovės tikrintojui pateikia nepagrįstai nedelsdamos, ne vėliau kaip per du mėnesius nuo kiekvieno laivo pirmojo apsilankymo valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste.
3. Stebėsenos plane pateikiami išsamūs ir aiškūs dokumentai ir bent 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 įrengtų energijos konversijos sistemų aprašas ir atitinkamas megavatais (MW) išreikštas galingumas;
 - d) aprašas, kuriame nurodoma, kad laive įrengta sertifikuota įranga, kuria galima prisijungti prie nuo kranto tiekiamos tam tikros įtampos ir dažnio elektros sistemos, įskaitant IEC/IEEE 80005-1 (aukštoji įtampa) ir IEC/IEEE 80005-3 (žemoji įtampa) įrangą, arba yra įrengta pakaitinių išteklių energijos arba netarši technologija, nurodyta III priede;
 - e) plaukiojimo metu ir prisišvartavus planuojamų laive naudoti energijos šaltinių aprašas 4 ir 5 straipsniuose išdėstytiems reikalavimams įvykdyti;
 - f) laivo kuro sąnaudų ir pakaitinių išteklių energijos arba netaršios technologijos, nurodytos III priede, tiekiamos energijos stebėsenos procedūrų aprašas;
 - g) II priede nurodyti nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamų teršalų faktoriai;
 - h) procedūrų, taikomų atliekant reisų sąrašo išsamumo stebėseną, aprašas;
 - i) kiekvieno reiso veiklos duomenų nustatymo procedūrų aprašas, įskaitant procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus jūroje praleistam laikui plaukiant iš išvykimo uosto į atvykimo uostą ir prisišvartavus praleistam laikui nustatyti ir užregistruoti;
 - j) stebėsenos plane nurodytų duomenų atnaujinimo ataskaitiniu laikotarpiu procedūrų, sistemų ir pareigų aprašas;
 - k) metodo, kuris turi būti taikomas siekiant nustatyti pakaitinius duomenis, skirtus duomenų spragoms užpildyti, aprašas;
 - l) persvarstymo duomenų lapas, kuriame būtų registruojama visa ankstesnių persvarstymų informacija.
4. Bendrovės naudoja standartizuotus stebėsenos planus, grindžiamus šablonais. Tuos šablonus, taip pat technines jų vienodo taikymo taisykles įgyvendinimo aktais nustato Komisija. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8 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 jame esančius duomenis galima pagerinti.

2. Bendrovės darbo stebėsenos plano pakeitimus šiais atvejais:
 - a) jei bendrovė pakeičiama;
 - b) jei naudojamos naujos energijos konversijos sistemos, naujų rūšių energija, įskaitant pakaitinių išteklių energiją arba taikant netaršią technologiją, nurodytą III priede, pagamintą energiją;
 - c) jei dėl naujo tipo matavimo įrangos naudojimo arba naujų ėminių ėmimo ar analizės metodų taikymo, arba dėl kitų priežasčių pasikeitus galimybei gauti duomenų gali būti padarytas poveikis renkamų duomenų tikslumui;
 - d) jei nustatoma, kad pagal taikytą stebėsenos metodą gauti duomenys buvo neteisingi;
 - e) jei nustatoma, kad kuri nors stebėsenos plano dalis neatitinka šio reglamento reikalavimų, ir tikrintojas pareikalauja, kad bendrovė tą planą patikslintų.
3. Bendrovės nepagrįstai nedelsdamos praneša tikrintojams apie pasiūlymus padaryti stebėsenos plano pakeitimų.
4. Tikrintojas įvertina pagal šio straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus padarytus stebėsenos plano pakeitimus. Atlikęs įvertinimą tikrintojas atitinkamai bendrovei praneša, ar tie pakeitimai atitinka 6 straipsnio reikalavimus.

9 straipsnis

Biokuro, biodujų, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės skystojo ir dujinio transporto kuro ir perdirbtos anglies kuro sertifikavimas

1. Kai taikant šio reglamento 4 straipsnio 1 dalį turi būti atsižvelgiama į biokurą, biodujas, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą ir perdirbtos anglies kurą, apibrėžtus Direktyvoje (ES) 2018/2001, taikomos šios taisyklės:
 - a) biokuro ir biodujų, atitinkančių Direktyvos (ES) 2018/2001 29 straipsnyje nustatytus tvarumo ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo kriterijus, išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų faktoriai nustatomi pagal toje direktyvoje išdėstytas metodikas;
 - b) iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro, atitinkančio Direktyvos (ES) 2018/2001 27 straipsnio 3 dalyje nustatytas išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo ribas, išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų faktoriai nustatomi pagal toje direktyvoje išdėstytas metodikas;
 - c) laikoma, kad a punkto reikalavimų neatitinkančio arba iš maistinių ir pašarinių augalų pagaminto biokuro ir biodujų išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip šios rūšies kuro pagal nepalankiausią iškastinio kuro teršalų išmetimo scenarijų;

- d) laikoma, kad b punkto reikalavimų neatitinkančio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip šios rūšies kuro pagal nepalankiausią iškastinio kuro teršalų išmetimo scenarijų.
2. Bendrovės teikia tikslius ir patikimus duomenis apie biokuro, biodujų, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro sukeltos taršos ŠESD intensyvumą ir tvarumo charakteristikas, patikrintas pagal schemą, kurią Komisija pripažino pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis.
 3. Bendrovės turi teisę nukrypti nuo nustatytų nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorių standartinių verčių, jeigu faktinės vertės sertifikuojamos laboratoriniais bandymais arba tiesioginiais išmetamųjų teršalų kiekio matavimais. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant laboratorinių bandymų ir tiesioginių išmetamųjų teršalų kiekio matavimų taisykles.

IV SKYRIUS

TIKRINIMAS IR AKREDITAVIMAS

10 straipsnis

Tikrinimo veikla

1. Tikrintojas įvertina stebėsenos plano atitiktį 6–9 straipsniuose nustatytiems reikalavimams. Jei tikrinimo metu nustatoma neatitiktį tiems reikalavimams, atitinkama bendrovė atitinkamai patikslina savo stebėsenos planą ir šį patikslintą stebėsenos planą pateikia tikrintojui galutiniam įvertinimui prieš prasidedant ataskaitiniam laikotarpiui. Atitinkama bendrovė su tikrintoju susitaria dėl laikotarpio, būtino tiems patikslinimams padaryti. Tas laikotarpis negali trukti ilgiau nei iki ataskaitinio laikotarpio pradžios.
2. Prieš atlikdamas 15 straipsnio 2 dalyje nustatytus veiksmus, tikrintojas įvertina pateiktos informacijos atitiktį 6–9 straipsniuose ir I, II ir III prieduose nustatytiems reikalavimams.
3. Jei tikrinimo įvertinime nustatoma, kad yra neteisingų teiginių arba neatitiktį šio reglamento reikalavimams, tikrintojas apie tai laiku informuoja atitinkamą bendrovę. Tada ta bendrovė ištaiso neteisingus teiginius ar neatitiktis, kad tikrinimo procesą būtų galima baigti laiku.

11 straipsnis

Bendrosios tikrintojų pareigos ir veiklos principai

1. Tikrintojas yra nepriklausomas nuo bendrovės arba laivo eksploatuotojo ir vykdo pagal šį reglamentą nustatytą veiklą viešojo intereso naudai. Tuo tikslu nei tikrintojas, nei bet kuris to paties teisės subjekto padalinys negali būti bendrovė arba

laivo eksploatuotojas, bendrovės savininkas arba nuosavybės teise jiems priklausantis subjektas; be to, tikrintojas negali turėti ryšių su bendrove, kurie galėtų pakenkti jo nepriklausomumui ir nešališkumui.

2. Tikrintojas įvertina duomenų ir informacijos, susijusių su laivuose sunaudojamos energijos kiekiu, rūšimi ir išmetamųjų teršalų faktoriumi, patikimumą, tikėtinumą ir tikslumą, visų pirma patikrindamas:
 - a) kuro sąnaudų ir pakaitinių išteklių energijos susiejimą su reisais;
 - b) pateiktus duomenis apie kuro sąnaudas ir susijusius matavimus bei skaičiavimus;
 - c) išmetamųjų teršalų faktorių pasirinkimą ir naudojimą;
 - d) naudojimąsi nuo kranto tiekiamą elektra arba pagal 5 straipsnio 5 dalį patvirtintomis išimtimis.
3. 2 dalyje nurodytas vertinimas grindžiamas šiais principais:
 - a) pateikti duomenys atitinka apytikriai apskaičiuotus duomenis, grindžiamus laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia;
 - b) pateiktuose duomenyse nėra neatitikimų, visų pirma lyginant bendrą kiekvieno laivo kasmet įsigyjamą kuro kiekį ir sumines kuro sąnaudas reisų metu;
 - c) duomenys yra surinkti laikantis taikomų taisyklių ir
 - d) atitinkami laivo įrašai yra išsamūs ir nuoseklūs.

12 straipsnis

Tikrinimo procedūros

1. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūra, ataskaitoje pateiktą laivuose sunaudojamos energijos kiekį, rūšį ir išmetamųjų teršalų faktorių palygindamas su apytikriai apskaičiuotais duomenimis, grindžiamais laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia. Jei nustatoma didelių nukrypimų, tikrintojas atlieka išsamesnes analizes.
2. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su įvairiais skaičiavimo etapais, peržiūrėdamas visus bendrovės naudotus duomenų šaltinius bei taikytas metodikas.
3. Tikrintojas atsižvelgia į visus veiksmingus rizikos kontrolės būdus, kuriuos bendrovė taiko norėdama sumažinti neapibrėžtį, susijusią su konkrečių stebėsenos metodų tikslumu.
4. Bendrovė tikrintojui pateikia visą papildomą informaciją, kuri jam suteikia galimybę atlikti tikrinimo procedūras. Tikrinimo metu tikrintojas gali atlikti patikras ataskaitoje pateiktų duomenų ir informacijos patikimumui nustatyti.

13 straipsnis

Tikrintojų akreditavimas

1. Tikrintojus vykdyti veiklą, kuriai taikomas šis reglamentas, 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 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nustatant papildomus tikrintojų akreditavimo metodus ir kriterijus. Tuose deleguotuosiuose aktuose nustatomi metodai grindžiami 10 ir 11 straipsniuose nustatytais tikrinimo principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu pripažintais standartais.

V SKYRIUS

ATITIKTIES REGISTRAVIMAS, TIKRINIMAS, NURODYMAS ATASKAITOSE IR VERTINIMAS

14 straipsnis

Stebėseną ir registravimą

1. Remdamosi tikrintojo įvertintu 7 straipsnyje nurodytu stebėsenos planu, įmonės registruoja šią kiekvieno laivo, atvykstančio į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą arba iš jo išvykstančio, ir kiekvieno reiso, per kurį atvykstama į tokį uostą arba iš jo išvykstama, informaciją:
 - a) išvykimo uostą ir atvykimo uostą, įskaitant išvykimo ir atvykimo dieną ir laiką ir prisišvartavus praleistą laiką;
 - b) kiekvieno laivo, kuriam taikomas 5 straipsnio 1 dalies reikalavimas, prisijungimo prie elektros tiekimo nuo kranto sistemos faktą ir tos elektros naudojimą arba kurios nors iš 5 straipsnio 3 dalyje nurodytų išimčių buvimą;
 - c) kiekvienos rūšies kuro, sunaudoto prisišvartavus ir jūroje, kiekį;
 - d) kiekvienos rūšies kurui, sunaudotam prisišvartavus ir jūroje, taikomus nuo žaliavos iki kilvaterio išmetamų teršalų faktorius, išskirstytus pagal visų susijusių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą nuo žaliavos iki bako, išmetimą nuo bako iki kilvaterio ir nevaldomąjį išmetimą;
 - e) kiekvienos rūšies pakaitinių išteklių energijos, sunaudotos prisišvartavus ir jūroje, kiekį.
2. Bendrovės kasmet skaidriai registruoja 1 dalyje nurodytą informaciją ir duomenis, kad tikrintojas galėtų patikrinti atitiktį šiam reglamentui.

3. Iki kiekvienų metų kovo 30 d. bendrovės pateikia tikrintojui 1 dalyje nurodytą informaciją.

15 straipsnis

Tikrinimas ir apskaičiavimas

1. Atlikęs 10–12 straipsniuose nustatytą tikrinimą, tikrintojas įvertina pagal 14 straipsnio 3 dalį bendrovės pateiktos informacijos kokybę, išsamumą ir tikslumą.
2. Remdamasis pagal 1 dalį patikrinta informacija, tikrintojas:
 - a) pagal I priede nustatytą metodiką apskaičiuoja atitinkamame laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinį metinį intensyvumą;
 - b) pagal V priede nurodytą formulę apskaičiuoja laivo atitikties balansą;
 - c) apskaičiuoja reikalavimų neatitinkančių apsilankymų uoste praėjusiu ataskaitiniu laikotarpiu skaičių, taip pat kiekvieno tokio apsilankymo metu prisišvartavus praleistą laiką;
 - d) apskaičiuoja 20 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų nuobaudų sumą.
3. Tikrintojas bendrovei pateikia 2 dalyje nurodytą informaciją.

16 straipsnis

Atitikties duomenų bazė ir ataskaitų teikimas

1. Komisija atitikčiai 4 ir 5 straipsniams stebėti parengia elektroninę atitikties duomenų bazę, užtikrina jos veikimą ir ją atnaujina. Atitikties duomenų bazė naudojama laivų atitikties balansui registruoti ir 17 bei 18 straipsniuose nustatytiems lankstumo mechanizmams taikyti. Ji turi būti prieinama bendrovėms, tikrintojams, kompetentingoms institucijoms ir Komisijai.
2. Komisija įgyvendinimo aktais nustato naudojimosi prieigos prie atitikties duomenų bazės teisėmis taisykles ir funkcines bei technines atitikties duomenų bazės specifikacijas. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.
3. Iki kiekvienų metų balandžio 30 d. bendrovė atitikties duomenų bazėje registruoja 15 straipsnio 2 dalyje nurodytą tikrintojo nustatytą kiekvieno savo laivo informaciją kartu su informacija, pagal kurią galima identifikuoti laivą, bendrovę ir nustatyti vertinimą atlikusio tikrintojo tapatybę.

17 straipsnis

Atitikties balanso perviršio perkėlimas į kitą ataskaitinį laikotarpį ir naudojimas avansu

1. Kai laivo atitikties balansas ataskaitiniu laikotarpiu yra perviršinis, bendrovė gali perviršį perkelti į to paties laivo ateinančio ataskaitinio laikotarpio atitikties balansą. Tikrintojui sutikus, bendrovė į ateinantį ataskaitinį laikotarpį perkeliama atitikties balanso perviršį užregistruoja atitikties duomenų bazėje. Kai išduodamas „FuelEU“ atitikties sertifikatas, bendrovė atitikties balanso perviršio perkelti nebegali.
2. Kai laivo atitikties balansas ataskaitiniu laikotarpiu yra deficitinis, bendrovė gali avansu panaudoti ateinančio ataskaitinio laikotarpio atitinkamo dydžio atitikties balanso perviršį. Avansinis atitikties balanso perviršis pridedamas prie ataskaitinio laikotarpio laivo balanso ir atimamas iš to paties laivo ateinančio ataskaitinio laikotarpio balanso. Iš ateinančio ataskaitinio laikotarpio atimtiną dydį yra lygus avansiniam atitikties balanso perviršiui, padaugintam iš 1,1. Negalima avansu panaudoti atitikties balanso perviršio:
 - a) dydžio, daugiau kaip 2 proc. viršijančio 4 straipsnio 2 dalyje nustatytą ribą, padauginto iš laivo energijos sąnaudų, apskaičiuotų pagal I priedą;
 - b) du ataskaitinius laikotarpius iš eilės.
3. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, balandžio 30 d., tikrintojui sutikus, įmonė avansinį atitikties balanso perviršį užregistruoja atitikties duomenų bazėje.

18 straipsnis

Atitikties balansų sujungimas

1. Dviejų ar daugiau laivų, kuriuos tikrina tas pats tikrintojas, atitikties balansus galima sujungti 4 straipsnio reikalavimams įvykdyti. Laivo atitikties balanso tuo pačiu ataskaitiniu laikotarpiu negalima įtraukti į daugiau negu vieną fondą.
2. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, kovo 30 d. bendrovė tikrintojui praneša apie ketinimą laivo atitikties balansą įtraukti į praėjusio atitikties laikotarpio fondą. Tais atvejais, kai laivus, priklausančius fondui, valdo dvi arba daugiau bendrovių, bendrovės tikrintojui pateikia bendrą pranešimą.
3. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, balandžio 30 d., tikrintojas fondą užregistruoja atitikties duomenų bazėje. Nuo tos dienos fondo sudėtis nekinta.
4. Kai atitikties balansai sujungiami pagal šio straipsnio 1 dalį, taikant 15 straipsnio 2 dalies b punktą bendrovė gali nuspręsti, kaip paskirstyti bendrą fondo atitikties balansą atskiriems laivams, jeigu išlaikomas bendras fondo atitikties balansas. Tais atvejais, kai fondui priklausančius laivus valdo dvi arba daugiau bendrovių, bendras fondo atitikties balansas paskirstomas taikant bendrame pranešime nurodytą metodą.
5. Jeigu pagal fondo atitikties balanso vidurkį atskiro laivo atitikties balansas yra perviršinis, taikoma 17 straipsnio 1 dalis.
6. 17 straipsnio 2 dalis fondui priklausančiam laivui netaikoma.
7. Kai išduodamas „FuelEU“ atitikties sertifikatas, bendrovė laivo atitikties balanso į fondą įtraukti nebegali.

19 straipsnis

„FuelEU“ atitikties sertifikatas

1. Iki metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, birželio 30 d. tikrintojas išduoda atitinkamo laivo „FuelEU“ atitikties sertifikatą, jeigu, pritaikius galimas 17 ir 18 straipsnių sąlygas, to laivo atitikties balansas nėra deficitinis ir neužregistruota jo lankymosi uoste, neatitinkančio reikalavimo, atvejų.
2. „FuelEU“ atitikties sertifikate 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) sertifikato išdavimo data, jo galiojimo laikotarpis ir susijęs ataskaitinis laikotarpis.
3. „FuelEU“ atitikties sertifikatas galioja 18 mėnesių nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos.
4. Tikrintojas apie „FuelEU“ atitikties sertifikato išdavimą nedelsdamas informuoja Komisiją ir vėliavos valstybę.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi „FuelEU“ atitikties sertifikato pavyzdžiai, įskaitant elektroninius pavyzdžius. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

20 straipsnis

Nuobaudos

1. Jei metų, einančių po ataskaitinio laikotarpio, gegužės 1 d. laivo atitikties balansas yra deficitinis, bendrovė sumoka nuobaudą. Tikrintojas nuobaudos sumą apskaičiuoja pagal V priede nurodytą formulę.
2. Bendrovė nuobaudą sumoka už kiekvieną reikalavimų neatitinkantį lankymąsi uoste. Tikrintojas nuobaudos sumą apskaičiuoja 250 EUR sumą padaugindamas iš laivo įrengtosios galios megavatais ir iš prisišvartavus praleistų valandų skaičiaus.
3. Nepaisant 19 straipsnio 1 dalies, tikrintojas išduoda „FuelEU“ atitikties sertifikatą, kai sumokamos šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytos nuobaudos. Šiame straipsnyje nurodyti veiksmai ir pagal 21 straipsnį atliktų mokėjimų įrodymai įrašomi į „FuelEU“ atitikties sertifikatą.
4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas V priedas, siekiant pakoreguoti šio straipsnio 1 dalyje

nurodytą formulę ir šio straipsnio 2 dalyje nustatytą fiksuoto dydžio nuobaudos sumą, atsižvelgiant į energijos kainų pokyčius.

21 straipsnis

Nuobaudų paskirstymas siekiant jūrų transporto sektoriuje remti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą

1. 20 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytos nuobaudos paskirstomos taip, kad būtų remiami bendri projektai, kuriais siekiama jūrų transporto sektoriuje sparčiai diegti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro technologijas. Iš nuobaudų surinktomis lėšomis finansuojamais projektais skatinama gaminti daugiau jūrų transporto sektoriui skirtu atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro, palengvinti tinkamų bunkeravimo infrastruktūros objektų statybą arba elektros prijungimo taškų įrengimą uostuose ir remti novatoriškiausių Europos technologijų kūrimą, bandymus ir diegimą laivyne, kad būtų gerokai sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis.
2. 1 dalyje nurodytos iš nuobaudų surinktos pajamos skiriamos Direktyvos 2003/87/EB 10a straipsnio 8 dalyje nurodytam Inovacijų fondui. Šios pajamos pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 5 dalį laikomos išorės asignuotosiomis pajamomis ir naudojamos pagal Inovacijų fondui taikytinas taisykles.
3. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nuostatomis dėl 20 straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų nuobaudų mokėjimo sąlygų.

22 straipsnis

Prievolė laive turėti galiojantį „FuelEU“ atitikties sertifikatą

1. Į valstybės narės jurisdikcijai priklausančių uostą įplaukiantys laivai vežiojasi galiojantį „FuelEU“ atitikties sertifikatą.
2. Pagal 19 straipsnį atitinkamam laivui išduotas „FuelEU“ atitikties sertifikatas yra atitikties šiam reglamentui įrodymas.

23 straipsnis

Vykdyimo užtikrinimas

1. Valstybės narės nustato sankcijų, taikomų pažeidus šį reglamentą, taisykles ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų įgyvendinamos. Šios sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomosios. Valstybės narės apie tas nuostatas praneša Komisijai ne vėliau kaip [20xx/mm/dd] ir nedelsdamos informuoja ją apie vėlesnius pakeitimus.
2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad pagal Direktyvą 2009/16/EB atliekant bet kokį laivo inspektavimą jos jurisdikcijai priklausančiame uoste, būtų patikrinta, ar laive yra galiojantis „FuelEU“ atitikties sertifikatas.

3. Jeigu laivas du ar daugiau vienas po kito einančių ataskaitinių laikotarpių nepateikė galiojančio „FuelEU“ atitikties sertifikato ir jeigu kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis atitikties užtikrinti nepavyko, įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija, suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti savo pastabas, gali priimti įsakymą išvykti. Valstybės narės kompetentinga institucija apie įsakymą išvykti praneša Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei. Kiekviena valstybė narė, išskyrus laivo vėliavos valstybę narę, neleidžia nė į vieną savo uostą atvykti laivui, kuriam taikomas įsakymas išvykti, kol bendrovė neįvykdo savo prievolių. Kai laivas plaukioja su valstybės narės vėliava, atitinkama valstybė narė, suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti savo pastabas, įsako nuimti vėliavą, kol bendrovė neįvykdys savo prievolių.
4. Tų prievolių įvykdymas patvirtinamas pateikiant įsakymą išvykti priėmusiai nacionalinei kompetentingai institucijai pranešimą apie galiojantį „FuelEU“ atitikties sertifikatą. Ši dalis nedaro poveikio tarptautinės teisės nuostatoms, taikytinoms nelaimės ištiktiems laivams.
5. Apie konkrečiam laivui valstybės narės taikytas sankcijas pranešama Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei.

24 straipsnis

Teisė į peržiūrą

1. Bendrovės turi teisę prašyti, kad būtų peržiūrėti pagal šį reglamentą tikrintojo atlikti skaičiavimai ir taikytos priemonės, įskaitant atsisakymą išduoti „FuelEU“ atitikties sertifikatą pagal 19 straipsnio 1 dalį.
2. Peržiūros prašymas per vieną mėnesį nuo tos dienos, kai tikrintojas pateikia skaičiavimo rezultatai arba praneša apie priemonę, pateikiamas valstybės narės, kurioje tikrintojas akredituotas, kompetentingai institucijai. Kompetentingos institucijos sprendimą gali peržiūrėti teismas.
3. Pagal šį reglamentą uosto valdymo įstaigos priimtus sprendimus gali peržiūrėti teismas.

25 straipsnis

Kompetentingos institucijos

Valstybės narės paskiria vieną ar kelias kompetentingas institucijas, atsakingas už šio reglamento taikymą ir vykdymo užtikrinimą (toliau – kompetentingos institucijos). Jos minėtų institucijų pavadinimus ir kontaktinę informaciją perduoda Komisijai. Komisija kompetentingų institucijų sąrašą skelbia savo interneto svetainėje.

VI SKYRIUS

DELEGUOTIEJI IR ĮGYVENDINIMO ĮGALIOJIMAI IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

26 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 4 straipsnio 6 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 3 dalyje, 13 straipsnio 3 dalyje, 20 straipsnio 4 dalyje ir 21 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo datos].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 4 straipsnio 7 dalyje, 5 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 3 dalyje, 13 straipsnio 3 dalyje, 20 straipsnio 4 dalyje ir 21 straipsnio 3 dalyje nurodytus 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. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
6. Pagal 4 straipsnio 7 dalį, 5 straipsnio 4 dalį, 9 straipsnio 3 dalį, 13 straipsnio 3 dalį, 20 straipsnio 4 dalį ir 21 straipsnio 3 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

27 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002²⁹. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis. Kai komiteto nuomonei gauti būtina rašytinė procedūra, tokia procedūra laikoma baigta be rezultato, jei per nuomonei pateikti nustatytą laikotarpį taip nusprendžia komiteto pirmininkas.
3. 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.

28 straipsnis

Ataskaita ir peržiūra

1. Komisija iki 2030 m. sausio 1 d. Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento veikimo vertinimo rezultatus ir praneša apie jūrų transporto sektoriui skirtų atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro technologijų ir rinkos raidą ir jos poveikį Sąjungos jūrų transporto sektoriui. Komisija apsvarsto galimybę keisti:
 - a) 4 straipsnio 2 dalyje nurodytą ribą;
 - b) laivų, kuriems taikoma 5 straipsnio 1 dalis, tipus;
 - c) 5 straipsnio 3 dalyje išvardytas išimtis.

29 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB daliniai pakeitimai

Direktyvos 2009/16/EB IV priede pateikiamas sąrašas papildomas šiuo punktu: „51. „FuelEU“ atitikties sertifikatas, išduotas pagal Reglamentą (ES) xxxx dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje

30 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Jis taikomas nuo 2025 m. sausio 1 d.

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

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

Turinys

1.	PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA	2
1.1.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas	2
1.2.	Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys).....	2
1.3.	Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:	2
1.4.	Tikslas (-ai)	2
1.4.1.	Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai).....	2
1.4.2.	Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)	2
1.4.3.	Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis	2
1.4.4.	Veiklos rezultatų rodikliai.....	3
1.5.	Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas	3
1.5.1.	Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį	3
1.5.2.	Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmis.....	3
1.5.3.	Panašios patirties išvados.....	4
1.5.4.	Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis	4
1.5.5.	Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą.....	5
1.6.	Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis.....	6
1.7.	Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)	6
2.	VALDYMO PRIEMONĖS.....	7
2.1.	Stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisyklės	7
2.2.	Valdymo ir kontrolės sistema (-os).....	7
2.2.1.	Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas.....	7
2.2.2.	Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)	7

2.2.3.	Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą).....	9
2.3.	Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės	9
3.	NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS	10
3.1.	Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės), kurioms daromas poveikis	10
3.2.	Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams.....	11
3.2.1.	Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka	11
3.2.2.	Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas	14
3.2.3.	Numatomo poveikio administraciniams asignavimams santrauka	15
3.2.4.	Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa	17
3.2.5.	Trečiųjų šalių įnašai	17
3.3.	Numatomas poveikis pajamoms	18

FINANSINĖ TEISĖS AKTO PASIŪLYMO PAŽYMA

1. PASIŪLYMO (INICIATYVOS) STRUKTŪRA

1.1. Pasiūlymo (iniciatyvos) pavadinimas

Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje

1.2. Atitinkama (-os) politikos sritis (-ys)

Mobilumas ir transportas

1.3. Pasiūlymas (iniciatyva) susijęs (-usi) su:

nauju veiksmu

nauju veiksmu, kai bus įgyvendintas bandomasis projektas ir (arba) atlikti parengiamieji veiksmai³⁰

esamo veiksmo galiojimo pratęsimu

vieno ar daugiau veiksmų sujungimu arba nukreipimu į kitą / naują veiksmą

1.4. Tikslas (-ai)

1.4.1. Bendrasis (-ieji) tikslas (-ai)

Bendrasis tikslas – nustatyti taisykles, kaip sumažinti į ES valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiuose ir juose prisišvartavusiuose laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą, kad būtų skatinama darni atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro plėtra ir nuoseklus jo naudojimas visoje Sąjungoje, nesukuriant kliūčių bendrajai rinkai.

1.4.2. Konkretus (-ūs) tikslas (-ai)

1) Didinti nuspėjamumą sukuriant aišką reglamentavimo aplinką, susijusią su atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimu jūrų transporte.

2) Skatinti technologijų plėtrą.

3) Skatinti didesnio masto atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro gamybą esant pakankamai aukštam technologinės parengties lygiui ir sumažinti kainų atotrūkį nuo dabartinio kuro ir technologijų.

³⁰

Kaip nurodyta Finansinio reglamento 58 straipsnio 2 dalies a arba b punkte.

4) Sukurti poreikį laivų eksploatuotojams prisišvartavus pildyti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro arba prisijungti prie elektros tinklo.

5) Vengti anglies dioksido nutekėjimo.

1.4.3. *Numatomas (-i) rezultatas (-ai) ir poveikis*

Nurodyti poveikį, kurį pasiūlymas (iniciatyva) turėtų padaryti tiksliniams gavėjams (tikslinėms grupėms).

Tikimasi, kad šis reglamentas padės padidinti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro skverbtį į jūrų transporto kuro rūšių derinį, kartu išlaikant vienodas sąlygas laivų eksploatuotojams ir uostams jūrų sektoriuje.

Tikimasi, kad šis reglamentas padės palaipsniui mažinti ES jūrų susisiekimo sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, kartu išlaikant aukštą pramonės konkurencingumo lygį ir aukštą susisiekimo ES viduje, į ją ir iš jos lygį.

1.4.4. *Veiklos rezultatų rodikliai*

Nurodyti pažangos ir pasiekimų stebėsenos rodiklius.

Siūlomo reglamento veiksmingumas siekiant 1 konkretaus tikslo bus vertinamas atsižvelgiant į sukurtą reguliavimo sistemą, investicijų į atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą lygį ir tokio kuro skverbties į jūrų transporto kuro rūšių derinį raidą.

Siūlomo reglamento veiksmingumas siekiant 2 konkretaus tikslo bus vertinamas atsižvelgiant į visai netaisytą kuro, pvz., elektrolizinio kuro, vandenilio, amoniako ir elektros, dalies jūrų transporto kuro rūšių derinyje didėjimą.

Siūlomo reglamento veiksmingumas siekiant 3 konkretaus tikslo bus vertinamas atsižvelgiant į atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro gamybos lygį, jo prieinamumą uostuose, taip pat vidutinių kainų raidą ir kainų skirtumą, palyginti su tradiciniu iškastiniu kuru.

Siūlomo reglamento veiksmingumas siekiant 4 konkretaus tikslo bus vertinamas atsižvelgiant į atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro skverbties į jūrų transporto kuro rūšių derinį raidą ir laivų bei uostų, kuriose yra elektros energijos tiekimo nuo kranto įranga bei atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paskirstymo taškai, skaičių.

Siūlomo reglamento veiksmingumas siekiant 5 konkretaus tikslo bus vertinamas atsižvelgiant į vidutinį į ES uostus įplaukiančių laivų paskutinių reisų atstumą ir atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro sertifikavimo stebėseną.

Daugiau informacijos apie stebėsenos ir vertinimo sistemą galima rasti prie šios iniciatyvos pridedamo poveikio vertinimo 7 priede.

1.5. Pasiūlymo (iniciatyvos) pagrindas

1.5.1. Trumpalaikiai arba ilgalaikiai poreikiai, įskaitant išsamų iniciatyvos įgyvendinimo pradinio etapo tvarkaraštį

Laivų eksploatuotojai nuo 2025 m. turės sumažinti vidutinį laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą (t. y. šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, išmetamą energijos vienetui). Iki 2050 m. tikslai palaipsniui bus griežtinami kas penkerius metus.

Nuo 2030 m. sausio 1 d. prisišvartavę uoste daugumos taršių tipų laivų (t. y., ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo duomenimis, konteinervežių ir keleivinių laivų) eksploatuotojai turės jungtis prie iš kranto tiekiamos elektros energijos tinklo arba naudoti alternatyvius netaršius sprendimus.

1.5.2. Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė (gali būti susijusi su įvairiais veiksniais, pvz., koordinavimo nauda, teisiniu tikrumu, didesniu veiksmingumu ar papildomumu). Šiame punkte „Sąjungos dalyvavimo pridėtinė vertė“ – dalyvaujant Sąjungai užtikrinama vertė, papildanti vertę, kuri būtų užtikrinta vien valstybių narių veiksmis.

Priežastys imtis Europos lygmens veiksmų (*ex ante*)

Vienodos sąlygos laivų eksploatuotojams ir laivybos bendrovėms turi lemiamą reikšmę geram ES jūrų transporto rinkos veikimui. Pagal iniciatyvą „FuelEU Maritime“ siūloma suderinta ES reglamentavimo sistema, kad, nesukuriant kliūčių bendrajai rinkai, tarptautinio jūrų transporto kuro rūšių derinyje būtų padidinta atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro dalis. ES veiksmais bus išvengta potencialiai nesuderinamų arba neoptimalių nacionalinių priemonių, kurių reikalavimai ir tikslai skiriasi, įvairovės.

Numatoma sukurti Sąjungos pridėtinė vertė (*ex post*)

Tikimasi, kad didesnis reglamentavimo sistemos nuspėjamumas palengvins investicijas, paskatins technologinę plėtrą bei kuro gamybą ir padės sektoriui išspręsti esamą atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paklausos ir pasiūlos dilemą „višta ar kiaušinis“. Aiškūs ir vienodi įpareigojimai paklausos pusėje yra būtini siekiant sumažinti anglies dioksido nutekėjimo riziką, būdingą jūrų transportui dėl jo tarptautiškumo ir galimybės kuro bunkerius atsargas papildyti už ES ribų ir įveikti ilgus reisus su vienu baku.

1.5.3. Panašios patirties išvados

Skatinimo naudoti alternatyvų jūrų transporto kurą aspektas iš galiojančių ES teisės aktų šiuo metu įtrauktas visų pirma į Alternatyviųjų degalų infrastruktūros direktyvą ir Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą. Tačiau šios taisyklės taikomos tik kuro tiekimui ir paskirstymui, o ne naudojimui. Nors padaryta tam tikra pažanga, 99 proc. kuro rūšių derinio jūrų sektoriuje vis dar sudaro iškastinis kuras. Todėl būtina nustatyti konkrečius reikalavimus dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo laivuose, siekiant išspręsti esamą dilemą „višta ar kiaušinis“.

Pasirinktas metodas grindžiamas ankstesne patirtimi ES lygmeniu nustatant aiškias ir suderintas taisykles, kuriose daugiausia dėmesio skiriama kuro naudojimui, siekiant sudaryti vienodas sąlygas ir kartu padidinti atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalį jūrų transporto rinkoje. Be to, siūlomoje intervencinėje priemonėje taip pat atsižvelgiama į tai, kad pradėti naudoti naują kurą jūrų transporto sektoriuje reikia ilgo laiko, kaip jau pastebėta pirmiau minėtų iniciatyvų atveju.

1.5.4. Suderinamumas su daugiamete finansine programa ir galima sinergija su kitomis atitinkamomis priemonėmis

Siūlomas reglamentas yra vienas iš pagrindinių Komisijos komunikato dėl darnaus ir išmanaus judumo strategijos rezultatų. Jame išdėstyti veiksmai, kaip pagerinti ES transporto vidaus rinkos veikimą, ir nustatytas tikslas skatinti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimą jūrų transporte.

Siūlomu reglamentu bus sukurta sąveika su kitais ES reglamentavimo sistemos elementais, visų pirma ES ATLPS direktyva, Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyva ir Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentu.

Kalbant apie biudžeto išteklius, asignavimai, reikalingi siūlomam reglamentui įgyvendinti, yra numatyti prie turimų biudžeto eilutės „Europos transporto politikos rėmimo veikla, transporto saugumas ir keleivių teisės, įskaitant komunikacijos veiklą“ asignavimų.

1.5.5. Įvairių turimų finansavimo galimybių vertinimas, įskaitant perskirstymo mastą

Didžioji šio pasiūlymo poveikio biudžetui dalis yra įtraukta į šią pasiūlymo dėl reglamento dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje finansinę teisės akto pasiūlymo pažymą. Kalbant apie išlaidas, konkretus šios iniciatyvos poveikis biudžetui apsiriboja ištekliais, kurių reikia IT paslaugoms ir IT sistemų plėtrai, kad būtų lengviau stebėti reglamento reikalavimų įgyvendinimą ir teikti jo ataskaitas.

Pasiūlyme taip pat numatoma, kad pagal siūlomą reglamentą surinktos baudos bus paskirstomos bendriems projektams, kuriais siekiama jūrų transporto sektoriuje sparčiai diegti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro technologijas, remti. Surinktos lėšos bus pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 5 dalį laikomos išorės asignuotosiomis pajamomis ir naudojamos pagal reglamento, kuriuo nustatomas Inovacijų fondas, taisykles. Tačiau numatomų pajamų suma tiesiogiai priklausys nuo to, kaip bus laikomasi siūlomų tikslų.

Įvairios galimybės įgyvendinti bendrąjį tikslą – nustatyti suderintas taisykles, kuriomis siekiama Sąjungos aviacijos vidaus rinkoje išlaikyti vienodas konkurencines sąlygas ir kartu nuo 2025–2050 m. didinti naudojamą atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro kiekį, apsvaistytos poveikio vertinime. Tinkamiausia galimybė – ekonomiškai efektyviausias metodas.

1.6. Pasiūlymo (iniciatyvos) trukmė ir finansinis poveikis

trukmė ribota

- galioja nuo MMMM [MM DD] iki MMMM [MM DD],
- įsipareigojimų asignavimų finansinis poveikis nuo MMMM iki MMMM, o mokėjimų asignavimų – nuo MMMM iki MMMM;

trukmė neribota

- įgyvendinimo pradinis laikotarpis – nuo 2022 iki 2025 m.,
- vėliau – visuotinis taikymas.

1.7. Numatytas (-i) valdymo būdas (-ai)³¹

Tiesioginis valdymas, vykdomas Komisijos:

- padalinių, įskaitant Sąjungos delegacijų darbuotojus;
- vykdomųjų įstaigų.

Pasidalijamasis valdymas kartu su valstybėmis narėmis

Netiesioginis valdymas, biudžeto vykdymo užduotis pavedant:

- trečiosioms valstybėms arba jų paskirtiems organams;
- tarptautinėms organizacijoms ir jų agentūroms (nurodyti);
- EIB ir Europos investicijų fondui;
- Finansinio reglamento 70 ir 71 straipsniuose nurodytiems organams;
- viešosios teisės reglamentuojamoms įstaigoms;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja privatinė teisė ir kurioms pavesta teikti viešąsias paslaugas, jeigu jos pateikia pakankamas finansines garantijas;
- įstaigoms, kurių veiklą reglamentuoja valstybės narės privatinė teisė, kurioms pavesta įgyvendinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerystę ir kurios pateikia pakankamas finansines garantijas;
- atitinkamame pagrindiniame akte nurodytiems asmenims, kuriems pavesta vykdyti konkrečius veiksmus BUSP srityje pagal ES sutarties V antraštinę dalį.
- *Jei nurodomas daugiau kaip vienas valdymo būdas, išsamią informaciją pateikti šio punkto pastabų skiltyje.*

Pastabos

³¹ Informacija apie valdymo būdus ir nuorodos į Finansinį reglamentą pateikiamos svetainėje „BudgWeb“ <https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx>

Siūlomo reglamento įgyvendinimą bendrai valdys Komisijos tarnybos, kurioms prireikus padės Europos jūrų saugumo agentūra.

Valstybės narės turės užtikrinti reglamento vykdymą nustatydamos sankcijas ekonominės veiklos vykdytojams, pažeidusiems įsipareigojimus pagal siūlomą reglamentą.

2. VALDYMO PRIEMONĖS

2.1. Stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisyklės

Nurodyti dažnumą ir sąlygas.

Iš laivų eksploatuotojų bus reikalaujama parengti stebėsenos planą, kuriame būtų aprašyti reglamento laikymosi veiksmai. Nuo 2025 m. laivų eksploatuotojai kasmet turės stebėti tam tikrus su atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimu susijusius parametrus ir teikti jų ataskaitas. Nuo 2030 m. keleivinių laivų ir konteinervežių eksploatuotojai taip pat turės stebėti tam tikrus su nuo kranto tiekiamos elektros arba alternatyvios visai netaršios technologijos naudojimu prisišvartavus susijusius parametrus ir teikti jų ataskaitas.

Komisija taip pat inicijuos vertinimą, per kurį bus tikrinama, ar pasiekti iniciatyvos tikslai, remiantis surinktais duomenimis, platinimo infrastruktūros plėtra ir tiksliniais tyrimais. Tai taip pat turėtų parodyti iniciatyvos poveikį jūrų transporto atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro gamybos lygiui ir šio kuro išlaidų raidai. Svarbus vertinimo elementas taip pat bus sąveika su kitomis politikos sritimis, kuriomis siekiama mažinti jūrų sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, kad būtų užtikrintas nuolatinis iniciatyvų nuoseklumas ir papildomumas. Prireikus vertinimu bus remiamasi būsimuose sprendimų priėmimo procesuose, siekiant užtikrinti būtinus koregavimus, kad būtų pasiekti nustatyti tikslai, kartu atsižvelgiant į kitų politikos iniciatyvų pokyčius.

2.2. Valdymo ir kontrolės sistema (-os)

2.2.1. *Valdymo būdo (-ų), finansavimo įgyvendinimo mechanizmo (-ų), mokėjimo tvarkos ir siūlomos kontrolės strategijos pagrindimas*

Komisija apskritai bus atskaitinga už siūlomo reglamento įgyvendinimą, taip pat už jo efektyvumo ataskaitų teikimą Europos Parlamentui ir Tarybai ir prireikus už pakeitimų siūlymą. Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) prireikus gali padėti Komisijai teikti IT paslaugas ir kurti IT priemones, būtinas ataskaitų teikimui, stebėsenai ir tikrinimui pagal siūlomą reglamentą. Valstybės narės turės užtikrinti reikalavimų vykdymą, visų pirma taikydamos administracines baudas tais atvejais, kai laivų eksploatuotojai reikalavimų nesilaiko. Vykdyto užtikrinimo veiksmai gali būti vykdomi kaip esamų inspektavimų dalis, visų pirma vykdant uosto valstybės kontrolę.

Išorės asignuotosios pajamos, gautos iš surinktų baudų, bus naudojamos pagal Inovacijų fondo taisykles.

2.2.2. *Informacija apie nustatytą riziką ir jai sumažinti įdiegtą (-as) vidaus kontrolės sistemą (-as)*

Pagrindinė su iniciatyva susijusi politikos rizika:

1) Jūrų transporto rinkos konkurencingumo arba susisiekiimo galimybių sumažėjimo rizika. Ši rizika galėtų kilti, jei operatoriai dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo

anglies dioksido kiekio kuro naudojimo patirtų didesnių išlaidų ir tai pakenktų jų galimybėms veikti ir išlikti konkurencingiems pasaulinėje jūrų transporto rinkoje. Dėl to galėtų sumažėti eksploatuojamų maršrutų skaičius ir susisiektimo ES viduje ir su ja galimybės. Tokios rizikos tikimybė maža ir ją mažina keli veiksniai. Pirmia, šiame reglamente siūlomos priemonės bus vienodai taikomos su visų valstybių vėliavomis plaukiojantiems laivams. Antra, tikslai palaipsniui didės, o pradžioje bus maži, užtikrinant, kad bendras jūrų transporto kuro kainų padidėjimas būtų minimalus. Be to, per poveikio vertinimą atliktoje preliminarioje analizėje padaryta išvada, kad konkurencingumo sumažėjimo tikimybė apskritai yra maža.

2) Rizika, kad pritrūks atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro arba iš kranto tiekiamos elektros įrenginių. Ši rizika gali tapti reali, jei reglamente nustatytiems tikslams pasiekti reikalingas atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro kiekis dėl priežasčių, susijusių su žaliavų trūkumu, nepakankamais gamybos pajėgumais arba konkurencija dėl to pačio kuro su kitais sektoriais, viršytų faktinę rinkos pasiūlą. Ši rizika yra tinkamai nustatyta ir ją mažina keli veiksniai. Visų pirma tikslus Komisija atidžiai patikrino atlikdama 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plano ekonominę analizę ir per konsultacijas su pramonės atstovais. Taip įsitikinta jų tinkamumu atsižvelgiant į tikėtiną rinkos raidą. Be to, šiame reglamente nustatyti paklausos reikalavimai buvo glaudžiai suderinti su siūlomomis nuostatomis dėl infrastruktūros pagal Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentą ir dėl kuro tiekimo pagal Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvą. Tai padės įveikti paklausos, infrastruktūros ir pasiūlos koordinavimo problemas, padidinti reguliavimo nuspėjamumą ir palengvinti būtinas investicijas. Jei siūlomi tikslai nebeatitiktų esamos padėties, būtų galima taikyti į siūlomą reglamentą įtrauktus ataskaitų teikimo ir peržiūros mechanizmus, kuriais sudaromos sąlygos tikslus atnaujinti pagal rinkos raidą.

3) Anglies dioksido nutekėjimo rizika. Kadangi jūrų transportas pagal savo pobūdį yra tarptautinis sektorius, jis pasižymi didele anglies dioksido nutekėjimo rizika. Dėl didelių bakų pajėgumų dauguma laivų gali įveikti ilgus reisus kuro prisipildę vieną kartą. Jei Europoje *parduodamam* kurui būtų taikomos taisyklės be įpareigojimo jį naudoti, dauguma tiek atviroje jūroje veiklą vykdančių, tiek trumpųjų nuotolių prekyba jūra užsiimančių laivų galėtų prisipildyti kuro už ES ribų. Štai kodėl šiuo reglamentu laivai įpareigojami naudoti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kurą, taip konkrečiai atsižvelgiant į paklausą.

Vidaus kontrolės srityje kylanti pagrindinė rizika:

4) Patikimų duomenų trūkumas arba nepakankami duomenys. Tokia rizika pakenktų gebėjimui įvertinti siūlomo reglamento veiksmingumą ir taptų sunkiau nustatyti, kokius elementus reikėtų peržiūrėti, kad, kai tinkama, būtų padidintas jo veiksmingumas. Siekiant sumažinti šią riziką, laivų eksploatuotojai turi pateikti patikimus ir išsamius duomenis. Kad tai būtų užtikrinta, akredituoti tikrintojai turės įvertinti pateiktų duomenų kokybę. Šiuo tikslu Komisijai turi būti skirta pakankamai išteklių, kad ji galėtų sukurti ir eksploatuoti reikiamą IT infrastruktūrą, taip pat vykdyti keletą reguliarių gebėjimų stiprinimo veiksmų, pavyzdžiui, rengti praktinius užsiėmimus ir seminarus, į kuriuos suburtų kuro tiekėjus ir laivų eksploatuotojus, siekdama juos informuoti apie ataskaitų teikimo reikalavimus ir rengti su tuo susijusius mokymus.

5) Vienodų tikrinimo procedūrų stoka. Jei akredituoti tikrintojai, vertindami laivų eksploatuotojų pateiktus duomenis, taikytų nevienalyčius kriterijus, galėtų pritrūkti nuoseklumo apskaičiuojant vidutinį metinį laivo taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą. Tai gali iškreipti vienodas sąlygas. Siekiant užtikrinti suderintas patikros procedūras, nepriklausomi tikrintojai turi būti akredituoti nacionalinės akreditacijos įstaigos pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008. Be to, tikrintojas turi laikytis reglamente nustatytų patikros procedūrų. Jei tikrintojas nevykdo savo įsipareigojimų, jo akreditacija gali būti panaikinta.

2.2.3. *Kontrolės išlaidų efektyvumo apskaičiavimas ir pagrindimas (kontrolės sąnaudų ir susijusių valdomų lėšų vertės santykis) ir numatomo klaidų rizikos lygio vertinimas (atliekant mokėjimą ir užbaigiant programą)*

Pagal siūlomą reglamentą Komisijai gali prireikti finansavimo IT paslaugoms teikti ir siūlomo reglamento nuostatoms dėl ataskaitų teikimo, stebėsenos ir tikrinimo įgyvendinti reikalingoms IT priemonėms kurti. Priemonės bus grindžiamos esama IT priemone THETIS-MRV, kuria remiamas ES stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reglamentas. Išplėtus esamą priemonę, o ne kuriant naują, bus efektyviau naudojami išteklių.

2.3. Sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos priemonės

Nurodyti dabartines arba numatytas prevencijos ir apsaugos priemones, pvz., išdėstytas Kovos su sukčiavimu strategijoje.

Siūlomame reglamente yra keletas nuostatų, kuriomis, laikantis Mobilumo ir transporto GD kovos su sukčiavimu strategijos, konkrečiai siekiama užkirsti kelią sukčiavimui ir pažeidimams. Konkrečiai, siūlomu reglamentu užtikrinama, kad ekonominės veiklos vykdytojų pateiktus duomenis tikrintų nepriklausomi akredituoti tikrintojai. Siūlomame reglamente nustatytos aiškios ir išsamios teisinio vykdymo užtikrinimo taisyklės, kuriomis siekiama užtikrinti, kad ekonominės veiklos vykdytojai neapeitų jame nustatytų įpareigojimų. Komisija užtikrins, kad būtų taikomos tinkamos Sąjungos finansinių interesų apsaugos priemonės. Tuo tikslu ji, *inter alia*, taikys prevencines kovas su sukčiavimu, korupcija ir kita neteisėta veikla priemones; atliks veiksmingus patikrinimus ir, jei bus nustatyti pažeidimų, sukčiavimo arba įpareigojimų nevykdymo atvejų, susigrąžins nepagrįstai išmokėtas sumas.

Visų pirma Mobilumo ir transporto GD taiko specialią kovos su sukčiavimu strategiją ir veiksmų planą, kuriuose išvardytos generaliniame direktorate naudojamos specialios kontrolės priemonės, įskaitant informuotumo didinimo veiksmus ir mokymą. Mobilumo ir transporto GD kovos su sukčiavimu strategija grindžiama 2019 m. priimta Komisijos kovos su sukčiavimu strategija, o jos įgyvendinimo veiksmai koordinuojami su OLAF ir Komisijos vidaus kovos su sukčiavimu tinklu.

Siūlomame reglamente bus numatytos kitos specialios sukčiavimo ir pažeidimų prevencijos ir kovos su jais priemonės. Visų pirma į reglamentą bus įtrauktos standartinės (OLAF rekomenduojamos) nuostatos dėl ES finansinių interesų apsaugos, skirtos užtikrinti, kad Komisijos tarnybos, įskaitant OLAF, galėtų atlikti auditą ir patikrinimus vietoje.

3. NUMATOMAS PASIŪLYMO (INICIATYVOS) FINANSINIS POVEIKIS

3.1. Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija (-os) ir biudžeto išlaidų eilutė (-ės), kurioms daromas poveikis

- Dabartinės biudžeto eilutės

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorijas ir biudžeto eilutes nurodyti eilės tvarka.

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis	Įnašas			
	Numeris	DA / NDA ³² .	ELPA šalių ³³	valstybių kandidačių ³⁴	trečiųjų valstybių	pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 2 dalies b punktą
1	02.200401	DA	NE	NE	NE	NE

³² DA – diferencijuotieji asignavimai, NDA – nediferencijuotieji asignavimai.

³³ ELPA – Europos laisvosios prekybos asociacija.

³⁴ Valstybių kandidačių ir, kai taikoma, Vakarų Balkanų potencialių kandidačių.

3.2. Numatomas pasiūlymo finansinis poveikis asignavimams

3.2.1. Numatomo poveikio veiklos asignavimams santrauka

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai nenaudojami
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti veiklos asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	Numeris	1 – Bendroji rinka, inovacijos ir skaitmeninė ekonomika
--	---------	---

MOVE GD			2023 metai	2024 metai						IŠ VISO
• Veiklos asignavimai										
02.200401	Įsipareigojimai	(1a)	0,50	0						0,5
	Mokėjimai	(2a)	0,25	0,25						0,5
IŠ VISO asignavimų MOVE GD	Įsipareigojimai	=1a+1b +3	0,50	0						0,5
	Mokėjimai	=2a+2b +3	0,25	0,25						0,5

• IŠ VISO veiklos asignavimų	Įsipareigojimai	4)	0,50	0						0,5
	Mokėjimai	5)	0,25	0,25						0,5
• IŠ VISO administracinio pobūdžio asignavimų, finansuojamų iš konkrečių programų paketo lėšų		6)								

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	Įsipareigojimai	=4+ 6	0,50	0						0,5
	Mokėjimai	=5+ 6	0,25	0,25						0,5

Daugiametės finansinės programos išlaidų kategorija	7	„Administracinės išlaidos“
--	----------	----------------------------

Šią dalį pildyti naudojant administracinio pobūdžio biudžeto duomenų lentelę, kuri pirmiausia bus pateikta [finansinės teisės akto pasiūlymo pažymos priede](#) (Vidaus taisyklių V priedas) ir įkelta į DECIDE tarnybų tarpusavio konsultacijoms.

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
<...> GD									
• Žmogiškieji ištekliai		NETAI KOMA							NETAIKOMA
• Kitos administracinės išlaidos		NETAI KOMA							NETAIKOMA
IŠ VISO <...> GD	Asignavimai								

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ	(Iš viso įsipareigojimų = Iš viso mokėjimų)	NETAI KOMA							NETAIKOMA
---	---	---------------	--	--	--	--	--	--	-----------

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

		N metai 35	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			IŠ VISO
--	--	---------------------------	----------------------	----------------------	----------------------	--	--	--	----------------

³⁵ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

IŠ VISO asignavimų pagal daugiametės finansinės programos 1–7 IŠLAIDŲ KATEGORIJAS	Įsipareigojimai	0,5	0							0,5
	Mokėjimai	0,25	0,25							

3.2.2. *Numatomas veiklos asignavimais finansuojamas atliktas darbas*

Įsipareigojimų asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Nurodyti tikslus ir atliktus darbus			N metai		N+1 metai		N+2 metai		N+3 metai		Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)						IŠ VISO		
	ATLIKTI DARBAI																		
	↓	Rūšis ³⁶	Vidutinės sąnaudų	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudų	Skaičius	Sąnaudų	Skaičius	Sąnaudų	Skaičius	Sąnaudos	Skaičius	Sąnaudų	Skaičius	Sąnaudų	Bendras skaičius	Iš viso sąnaudų
1 KONKRETUS TIKSLAS ³⁷ ...																			
- Atliktas darbas																			
- Atliktas darbas																			
- Atliktas darbas																			
1 konkretaus tikslo tarpinė suma																			
2 KONKRETUS TIKSLAS ...																			
- Atliktas darbas																			
2 konkretaus tikslo tarpinė suma																			

³⁶ Atlikti darbai – tai būsimi produktai ir paslaugos (pvz., finansuota studentų mainų, nutiesta kelių kilometrų ir kt.).

³⁷ Kaip apibūdinta 1.4.2 skirsnyje „Konkretus (-ūs) tikslas (-ai) ...“.

IŠ VISO																	
---------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.3. Numatomo poveikio administraciniam asignavimams santrauka

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimų nenaudojama
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti administracinio pobūdžio asignavimai naudojami taip:

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai ³⁸	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	IŠ VISO
--	--------------------------	--------------	--------------	--------------	---	---------

Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJA							
Žmogiškieji ištekliai							
Kitos administracinės išlaidos							
Daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinė suma							

Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJĄ³⁹							
Žmogiškieji ištekliai							
Kitos administracinio pobūdžio išlaidos							
Neįtraukta į daugiametės finansinės programos 7 IŠLAIDŲ KATEGORIJOS tarpinę sumą							

IŠ VISO							
----------------	--	--	--	--	--	--	--

Žmogiškųjų išteklių ir kitų administracinio pobūdžio išlaidų asignavimų poreikiai bus tenkinami iš GD asignavimų, jau paskirtų veiksmui valdyti ir (arba) persikirstytų generaliniame direktorate, ir prireikus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

³⁸ N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

³⁹ Techninė ir (arba) administracinė parama bei išlaidos ES programų ir (arba) veiksmų įgyvendinimui remti (buvusios BA eilutės), netiesioginiai moksliniai tyrimai, tiesioginiai moksliniai tyrimai.

3.2.3.1. Numatomi žmogiškųjų išteklių poreikiai

- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškųjų išteklių nenaudojama.
- Pasiūlymui (iniciatyvai) įgyvendinti žmogiškieji ištekliai naudojami taip:

Sąmatą surašyti etatų vienetais

	N metai	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)		
• Etatų plano pareigybės (pareigūnai ir laikinieji darbuotojai)							
20 01 02 01 (Komisijos būstinė ir atstovybės)							
20 01 02 03 (Delegacijos)							
01 01 01 01 (Netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 11 (Tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
• Išorės darbuotojai (etatų vienetais)⁴⁰							
20 02 01 (CA, SNE, INT finansuojami iš bendrojo biudžeto)							
20 02 03 (CA, LA, SNE, INT ir JPD atstovybėse)							
XX 01 xx yy zz ⁴¹	- būstinėje						
	- delegacijose						
01 01 01 02 (CA, SNE, INT – netiesioginiai moksliniai tyrimai)							
01 01 01 12 (CA, SNE, INT – tiesioginiai moksliniai tyrimai)							
Kitos biudžeto eilutės (nurodyti)							
IŠ VISO							

XX yra atitinkama politikos sritis arba biudžeto antraštinė dalis.

Žmogiškųjų išteklių poreikiai bus tenkinami panaudojant GD darbuotojus, jau paskirtus veiksmui valdyti ir (arba) perkirstytus generaliniame direktorate, ir prirėkus finansuojami iš papildomų lėšų, kurios atsakingam GD gali būti skiriamos pagal metinę lėšų skyrimo procedūrą ir atsižvelgiant į biudžeto apribojimus.

Vykdytinų užduočių aprašymas:

Pareigūnai ir laikinieji darbuotojai	
Išorės darbuotojai	

⁴⁰ CA – sutartininkas („Contract Staff“), LA – vietos darbuotojas („Local Staff“), SNE – deleguotasis nacionalinis ekspertas („Seconded National Expert“), INT – per agentūrą įdarbintas darbuotojas („agency staff“), JPD – jaunesnysis delegacijos specialistas („Junior Professionals in Delegations“).

⁴¹ Neviršijant viršutinės ribos, nustatytos išorės darbuotojams, finansuojamiems iš veiklos asignavimų (buvusių BA eilučių).

3.2.4. Suderinamumas su dabartine daugiamete finansine programa

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- Galima visiškai finansuoti persikirstant asignavimą atitinkamoje daugiametės finansinės programos (DFP) išlaidų kategorijoje.

Biudžeto eilutės 02.200401 perprogramavimas

- Reikia panaudoti nepaskirstytą maržą pagal atitinkamą DFP išlaidų kategoriją ir (arba) specialias priemones, kaip apibrėžta DFP reglamente.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes bei sumas ir pasiūlytas naudoti priemones.

- Reikia persvarstyti DFP.

Paaiškinti, ką reikia atlikti, ir nurodyti atitinkamas išlaidų kategorijas, biudžeto eilutes ir sumas.

3.2.5. Trečiųjų šalių įnašai

Pasiūlyme (iniciatyvoje):

- nenumatyta bendro su trečiosiomis šalimis finansavimo
- numatytas trečiųjų šalių bendras finansavimas apskaičiuojamas taip:

Asignavimai mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

	N metai ⁴²	N+1 metai	N+2 metai	N+3 metai	Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)			Iš viso
Nurodyti bendrą finansavimą teikiančią įstaigą								
IŠ VISO bendrai finansuojamų asignavimų								

⁴² N metai yra pasiūlymo (iniciatyvos) įgyvendinimo pradžios metai. Pakeiskite „N“ numatomais pirmaisiais įgyvendinimo metais (pavyzdžiui, 2021 m.). Atitinkamai pakeiskite vėlesnius metus.

3.3. Numatomas poveikis pajamoms

- Pasiūlymas (iniciatyva) neturi finansinio poveikio pajamoms.
- Pasiūlymas (iniciatyva) turi finansinį poveikį:
 - nuosaviems ištekliams
 - kitoms pajamoms
 - nurodyti, jei pajamos priskirtos išlaidų eilutėms

mln. EUR (tūkstantųjų tikslumu)

Biudžeto pajamų eilutė:	Einamųjų finansinių metų asignavimai	Pasiūlymo (iniciatyvos) poveikis ⁴³					Atsižvelgiant į poveikio trukmę įterpti reikiamą metų skaičių (žr. 1.6 punktą)	
		2023	2024	2025	2026			
... straipsnis, priklausomai nuo išlaidų eilutės		p. m.	p. m.	p. m.	p. m.			

Asignuotųjų pajamų atveju nurodyti biudžeto išlaidų eilutę (-es), kuriai (-oms) daromas poveikis.

Inovacijų fondas.

Kitos pastabos (pvz., poveikio pajamoms apskaičiavimo metodas (formulė) arba kita informacija).

Pasiūlyme numatoma, kad pagal siūlomą reglamentą surinktos baudos turėtų būti naudojamos sparčiam atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro technologijų jūrų transporto sektoriuje diegimui remti. 1 dalyje nurodytos lėšos bus pagal Finansinio reglamento 21 straipsnio 5 dalį laikomos išorės asignuotosiomis pajamomis ir naudojamos pagal reglamento, kuriuo nustatomas Inovacijų fondas, taisykles. Tačiau numatomų pajamų suma tiesiogiai priklausys nuo to, kaip bus laikomasi siūlomų tikslų.

⁴³ Tradiciniai nuosavi ištekliai (muitai, cukraus mokesčiai) turi būti nurodomi grynosiomis sumomis, t. y. iš bendros sumos atskaičius 20 % surinkimo sąnaudų.