



Briuselis, 2020 m. rugsėjo 23 d.
(OR. en)

10819/20

Tarpinstitucinė byla:
2019/0017(COD)

CODEC 809
CLIMA 185
ENV 514
MAR 110
MI 331
ONU 43
PE 57

INFORMACINIS PRANEŠIMAS

nuo:	Tarybos generalinio sekretoriato
kam:	Nuolatinių atstovų komitetui / Tarybai
Dalykas:	Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo, deramai atsižvelgiant į pasaulinę laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistemą, iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/757 – Svarstymo Europos Parlamente rezultatai (2020 m. rugsėjo 14–17 d., Briuselis)

I. ĮVADAS

Pranešėja Jutta Paulus (Verts/ALE, DE) Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komiteto vardu pateikė pranešimą, kuriame išdėstyta pirmiau nurodyto pasiūlymo dėl reglamento 60 pakeitimų (1–60 pakeitimai).

Be to, ID frakcija pateikė 6 pakeitimus (64–69 pakeitimai), ECR frakcija pateikė 3 pakeitimus (61, 63, 81 pakeitimai), o GUE/NGL frakcija pateikė 11 pakeitimų (70–80 pakeitimai).

II. BALSAVIMAS

Balsuojant 2020 m. rugsėjo 15 d. plenariniame posėdyje buvo priimti pasiūlymo dėl reglamento 67 pakeitimai (1–60, 72, 74, 76–80 pakeitimai). Kitų pakeitimų priimta nebuvo. Priimti pakeitimai pateikiami priede.

Balsavimui pasibaigus 2020 m. rugsėjo 16 d. pasiūlymas buvo grąžintas Aplinkos, visuomenės sveikatos ir maisto saugos komitetui, vadovaujantis Europos Parlamento darbo tvarkos taisyklių 59 straipsnio 4 dalimi, todėl pirmasis svarstymas Parlamente nebaigtas ir pradėtos derybos su Taryba.

P9_TA-PROV(2020)0219

Pasaulinė laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistema *I**

2020 m. rugsėjo 16 d. priimti Europos Parlamento pakeitimai dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/757, siekiant deramai atsižvelgti į pasaulinę laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistemą (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Įprasta teisėkūros procedūra: pirmasis svarstymas)

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl reglamento
-1 konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(-1) dėl klimato kaitos keliamos beprecedentės grėsmės reikia didesnio užmojo ir intensyvesnių Sąjungos ir pasaulinio lygmens veiksmų klimato kaitos srityje. Sąjunga yra įsipareigojusi dėti daugiau pastangų kovoti su klimato kaita ir įgyvendinti Paryžiaus susitarimą^{1a}, atsižvelgiant į naujausius turimus mokslo duomenis. 2018 m. Tarpvyriausybinės klimato kaitos komisijos (IPCC) specialiojoje ataskaitoje „1,5°C pasaulinis atšilimas“ patvirtinta, jog, norint užtikrinti, kad pasaulinis atšilimas būtų mažesnis nei 1,5°C, itin svarbu visuose sektoriuose gerokai sumažinti išmetamą teršalų kiekį. 2019 m. IPCC specialiojoje ataskaitoje „Vandenynas ir kriosfera keičiantis klimatui“ taip pat nurodoma, kad klimato mechanizmai priklauso nuo vandenynų ir

¹ Klausimas buvo grąžintas atsakingam komitetui, kad būtų vedamos tarpinstitucinės derybos pagal Darbo tvarkos taisyklių 59 straipsnio 4 dalies ketvirtą pastraipą (A9-0144/2020).

jūrų ekosistemų būklės, kurių šiuo metu veikia visuotinis atšilimas, tarša, jūrų biologinės įvairovės išteklių pereikvojimas, rūgštėjimas, deguonies mažėjimas ir pakrančių erozija. IPCC primena, kad vandenynai įeina į sprendimą, kuriuo siekiama sušvelninti klimato kaitos poveikį ir prie jo prisitaikyti, ir pabrėžia, kad būtina mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir ekosistemų taršą ir didinti natūralaus anglies dioksido absorbcijos mastą;

1a Paryžiaus susitarimas (OL L 282, 2016 10 19, p. 4).

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl reglamento

1 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(1) jūrų transportas dėl **laivų** išmetamo anglies dioksido (CO₂) kiekio daro poveikį **pasaulio klimatui**. 2015 m. jūrų transportui teko 13 proc. viso Sąjungos transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio¹⁵. Tarptautinis jūrų transportas tebėra vienintelė transporto rūšis, kurios neapima Sąjungos įsipareigojimas mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį;

Pakeitimas

(1) jūrų transportas dėl **jo** išmetamo anglies dioksido (CO₂) **ir kitų išmetamųjų teršalų, tokių kaip metanas, azoto oksidai, sieros oksidai, kietosios dalelės ir suodžiai**, kiekio daro **tiesioginį** poveikį **klimato kaitai, jūrų biologinei įvairovei, oro kokybei ir visuomenės sveikatai**. 2015 m. jūrų transportui teko 13 proc. viso Sąjungos transporto sektoriuje išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio¹⁵. **Prognozuojama, kad iki 2050 m. pasaulinio jūrų sektoriaus išmetamųjų teršalų kiekis išaugs 50–250 proc.^{15a} Jei nebus imtasi tolesnių veiksmų, prognozuojama, kad, nepaisant to, jog Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) priėmė minimalius laivų efektyvumo standartus, su EEE susijęs jūrų sektoriaus išmetamas teršalų kiekis iki 2050 m. padidės 86 proc., palyginti su 1990 m. lygiu.** Tarptautinis jūrų transportas tebėra vienintelė transporto rūšis, kurios neapima Sąjungos įsipareigojimas mažinti

išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. **2018 m. balandžio 13 d. TJO priėmė pradinę laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategiją. Skubiai reikia priemonių tai strategijai įgyvendinti tiek pasauliniu, tiek Sąjungos lygmeniu, siekiant užtikrinti, kad būtų nedelsiant imtasi veiksmų jūrų sektoriaus išmetamam teršalų kiekiui sumažinti, prisidėti prie Paryžiaus susitarimo įgyvendinimo ir pasiekti Sąjungos masto poveikio klimatui neutralumo tikslą, nepakenkiant kitų sektorių pastangoms klimato kaitos srityje;**

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

^{15a} https://gm.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl reglamento 2 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(2) visi ekonomikos sektoriai turėtų **padėti mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, atsižvelgiant į teisėkūros institucijų išipareigojimą, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2018/842¹⁶ ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/410¹⁷;**

¹⁶ 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/842, kuriuo, prisidedant prie klimato politikos veiksmų, kad būtų vykdomi išipareigojimai pagal Paryžiaus susitarimą, valstybėms narėms nustatomi ipareigojimai 2021–2030 m. laikotarpiu

Pakeitimas

(2) visi ekonomikos sektoriai turėtų **prisidėti prie bendrų pastangų kuo greičiau ir ne vėliau kaip iki 2050 m. užbaigti perėjimą prie nulinio grynojo išmetamo ŠESD kiekio, laikantis Sąjungos išipareigojimų pagal Paryžiaus susitarimą ir 2019 m. gruodžio 12 d. Europos Vadovų Tarybos išvadų dėl klimato kaitos;**

sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų metinį kiekį ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 525/2013 (OL L 156, 2018 6 19, p. 26).

¹⁷ 2018 m. kovo 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2018/410, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB siekiant ekonomiškai efektyviai dar labiau sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir paskatinti investicijas į mažo anglies dioksido kiekio technologijas ir Sprendimas (ES) 2015/1814 (OL L 76, 2018 3 19, p. 3).

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl reglamento

3 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(3) 2014 m. vasario mėn. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl 2030 m. klimato ir energetikos politikos strategijos Komisija ir valstybės narės raginamos nustatyti privalomą 2030 m. Sąjungos tikslą sumažinti Sąjungos išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 40 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Be to, Europos Parlamentas pažymėjo, kad jeigu Sąjunga nori tinkamai prisidėti prie pasaulinių pastangų, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį būtina mažinti visuose ekonomikos sektoriuose;

Pakeitimas

(3) 2019 m. kovo 14 d. Europos Parlamento rezoliucijoje dėl klimato kaitos didžiaja balsų dauguma pritarta tikslui kuo anksčiau ir ne vėliau kaip iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą. Europos Parlamentas ne kartą ragino Komisiją ir valstybes nares padidinti privalomą 2030 m. Sąjungos tikslą ir siekti sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu. Be to, Europos Parlamentas pažymėjo, kad jeigu Sąjunga nori pasiekti savo klimato srities tikslus ir tinkamai prisidėti prie pasaulinių pastangų, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį būtina mažinti visuose ekonomikos sektoriuose, įskaitant tarptautinę aviaciją ir jūrų transportą. Skubios pastangos mažinti jūrų transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro yra dar svarbesnės, atsižvelgiant į 2019 m. lapkričio 28 d. Parlamento rezoliuciją dėl kritinės klimato ir aplinkos padėties;

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl reglamento

3 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(3a) Europos Parlamentas savo 2019 m. lapkričio 28 d. rezoliucijoje dėl 2019 m. Jungtinių Tautų klimato kaitos konferencijos Madride, Ispanijoje, (COP 25) pabrėžė poreikį imtis papildomų Sąjungos veiksmų siekiant spręsti jūrų sektoriaus išmetamo ŠESD kiekio problemą, atsižvelgiant į TJO daromą lėtą ir nepakankamą pažangą. Europos Parlamentas visų pirma pritarė tam, kad jūrų sektorius būtų įtrauktas į Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą (toliau – ES ATLPS), taip pat tam, kad Sąjungos lygmeniu būtų nustatyti laivų efektyvumo standartai. Vien rinka grindžiamų išmetamo teršalų kiekio mažinimo politikos priemonių nepakanka, kad būtų pasiekti Sąjungos išmetamo teršalų kiekio mažinimo tikslai, todėl jas reikėtų papildyti privalomais išmetamo teršalų kiekio mažinimo reguliavimo reikalavimais, kurių laikymasis būtų tinkamai užtikrinamas;

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl reglamento

4 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4) savo 2014 m. spalio 24 d. išvadose

(4) 2019 m. gruodžio 12 d. išvadose^{1a}

Europos Vadovų Taryba patvirtino *privalomą Sąjungos tikslą iki 2030 m. savo išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti bent 40 proc., palyginti su 1990 m.* Europos Vadovų Taryba taip pat nurodė, kad *transporto sektoriuje svarbu mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir riziką, susijusią su priklausomybe nuo iškastinio kuro, ir paragino Komisiją toliau nagrinėti įrankius ir priemones, kurių reikia visapusiškam ir technologiškai neutraliam požiūriui, kurio laikantis transporto sektoriuje skatinamas išmetamo teršalų kiekio mažinimas, atsinaujinančiųjų energijos išteklių naudojimas ir energijos naudojimo efektyvumas;*

Europos Vadovų Taryba patvirtino *tikslą ne vėliau kaip 2050 m. užtikrinti neutralaus poveikio klimatui Europos Sąjungą.* Europos Vadovų Taryba taip pat nurodė, kad *visi atitinkami ES teisės aktai ir politika turi derėti su poveikio klimatui neutralumo tikslo įgyvendinimu ir prisidėti prie to tikslo, sykiu laikantis vienodų sąlygų principo;*

^{1a} <https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl reglamento

4 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4a) šiuo metu jūrų transportas yra vienintelis sektorius, kuriame nėra aiškiai nustatytų Sąjungos išmetamo teršalų kiekio mažinimo tikslų arba konkrečių poveikio švelninimo priemonių. 2019 m. gruodžio 11 d. komunikate dėl Europos žaliojo kurso Komisija pareiškė ketinanti imtis papildomų priemonių, kad išspręstų jūrų sektoriaus išmetamo ŠESD kiekio klausimą, ir, konkrečiai, išplėsti ES ATLPS įtraukiant jūrų sektorių, reglamentuoti labiausiai teršiančių laivų prieigą prie Sąjungos uostų ir įpareigoti laivus dokuose naudoti nuo kranto

tiekiamą elektrą. 2020 m. kovo 4 d. pasiūlyme dėl reglamento, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralizavimo sistema ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2018/1999 (Europos klimato teisės aktas)^{1a}, Komisija patvirtina, kad reikia imtis papildomų veiksmų, kad iki 2050 m. būtų pasiektas poveikio klimatui neutralumo tikslas, ir kad kiekvienas sektorius turės prisidėti, nes pagal dabartinę politiką tikėtina, kad iki 2050 m. išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis bus sumažintas tik 60 proc.;

^{1a} https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_lt

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl reglamento

4 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(4b) šalinant rinkos kliūtis jūrų sektoriuje, įskaitant skaidrios ir patikimos stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos naudojimą, siekiama prisidėti prie efektyvaus energijos vartojimo technologijų diegimo ir tokiu būdu iki 2030 m. jūrų sektoriaus išmetamas teršalų kiekis turėtų sumažėti maždaug 2 proc. Kad jūrų sektorius visapusiškai prisidėtų prie visos ekonomikos pastangų siekiant Sąjungos poveikio klimatui neutralizavimo tikslo, taip pat 2030 m. tikslų ir kitų galimų tarpinių tikslų, būtina imtis tolesnių veiksmų. Kaip pagrindinė Sąjungos priemonė, skirta jūrų transporto išmetamų ŠESD ir oro taršos stebėsenai, ataskaitų teikimui ir tikrinimui, ES SAT

reglamentas yra tolesnių veiksmų pagrindas. Todėl to reglamento taikymo sritis turėtų būti išplėsta, kad į ją būtų įtraukti privalomi reikalavimai bendrovėms mažinti jų išmetamą ŠESD kiekį, tenkantį transportavimo apimčiai, ir taip pat būtina išplėsti ES ATLPS, kad ji apimtų jūrų transporto sektorių;

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl reglamento

6 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(6) Europos Parlamentas ir Taryba 2015 m. balandžio mėn. priėmė Reglamentą (ES) 2015/757²⁰ dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (toliau – ES SAT reglamentas), o 2016 m. šis reglamentas buvo papildytas dviem deleguotaisiais²¹ ir dviem įgyvendinimo²² reglamentais. ES SAT reglamentu siekiama, kad būtų renkami laivybos sektoriuje išmetamų teršalų duomenys, kuriuos vėliau būtų galima naudoti formuojant politiką, taip pat siekiama skatinti mažinti išmetamą teršalų kiekį atitinkamoms rinkoms teikiant informaciją apie laivų efektyvumą. ES SAT reglamentu bendrovės įpareigojamos užtikrinti jų laivų kuro sąnaudų, išmetamo CO₂ kiekio, taip pat energijos vartojimo efektyvumo per reisus į Europos ekonominės erdvės (EEE) uostus ir iš jų metinę stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą nuo 2018 m. Reglamentas taip pat taikomas EEE uostuose išmetamam CO₂ kiekiui. Pirmosios išmetamo teršalų kiekio ataskaitos *turi* būti pateiktos iki 2019 m. balandžio 30 d.;

Pakeitimas

(6) Europos Parlamentas ir Taryba 2015 m. balandžio mėn. priėmė Reglamentą (ES) 2015/757²⁰ dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (toliau – ES SAT reglamentas), o 2016 m. šis reglamentas buvo papildytas dviem deleguotaisiais²¹ ir dviem įgyvendinimo²² reglamentais. ES SAT reglamentu siekiama, kad būtų renkami laivybos sektoriuje išmetamų teršalų duomenys, kuriuos vėliau būtų galima naudoti formuojant politiką, taip pat siekiama skatinti mažinti išmetamą teršalų kiekį atitinkamoms rinkoms teikiant informaciją apie laivų efektyvumą. ***ES SAT reglamentas buvo priimtas kaip pirmas žingsnis siekiant palaipsniui įtraukti jūrų sektoriaus išmetamuosius teršalus į Sąjungos išmetamo ŠESD kiekio mažinimo įsipareigojimus ir vėliau nustatyti tų išmetamųjų teršalų kainą pagal principą „teršėjas moka“. Kai ES SAT reglamentas buvo priimtas, Komisija įsipareigojo rengdama būsimus pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų dėl jūrų sektoriaus išmetamų teršalų išnagrinėti, kokių***

*tolesnių veiksmų reikėtų imtis siekiant užtikrinti, kad šis sektorius deramai prisidėtų prie Sąjungos išmetamo teršalų kiekio mažinimo tikslo, visų pirma, galimybę ES ATLPS taikyti ir jūrų sektoriui. ES SAT reglamentu bendrovės įpareigojamos užtikrinti jų laivų kuro sąnaudų, išmetamo CO₂ kiekio, taip pat energijos vartojimo efektyvumo per reisus į Europos ekonominės erdvės (EEE) uostus ir iš jų metinę stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą nuo 2018 m. Reglamentas taip pat taikomas EEE uostuose išmetamam CO₂ kiekiui. Pirmosios išmetamo teršalų kiekio ataskaitos **turėjo** būti pateiktos iki 2019 m. balandžio 30 d. **ir buvo Komisijos paskelbtos 2019 m. birželio 30 d.***

²⁰ 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).

²¹ Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2072 dėl tikrinimo veiklos ir tikrintojų akreditavimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 320, 2016 11 26, p. 5); 2016 m. rugsėjo 22 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2071, kuriuo iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757 nuostatos dėl išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos metodų ir kitos susijusios informacijos stebėsenos taisyklių OL L 320, 2016 11 26, p. 1).

²² 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1927 dėl stebėsenos planų, išmetamųjų teršalų ataskaitų ir atitikties patvirtinimo dokumentų šablonų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 299,

²⁰ 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).

²¹ Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2072 dėl tikrinimo veiklos ir tikrintojų akreditavimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 320, 2016 11 26, p. 5); 2016 m. rugsėjo 22 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2071, kuriuo iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2015/757 nuostatos dėl išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos metodų ir kitos susijusios informacijos stebėsenos taisyklių OL L 320, 2016 11 26, p. 1).

²² 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1927 dėl stebėsenos planų, išmetamųjų teršalų ataskaitų ir atitikties patvirtinimo dokumentų šablonų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 299,

2016 11 5, p. 1–21); 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1928 dėl kitų nei keleiviniai, ro-ro laivai ir konteinervežiai laivų vežamo krovinio nustatymo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 299, 2016 11 5, p. 22–25).

2016 11 5, p. 1–21); 2016 m. lapkričio 4 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2016/1928 dėl kitų nei keleiviniai, ro-ro laivai ir konteinervežiai laivų vežamo krovinio nustatymo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo (OL L 299, 2016 11 5, p. 22–25).

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl reglamento 6 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6a) laivų išmetamų teršalų kiekio ir jų poveikio visuotiniam atšilimui ir oro taršai mažinimas neturėtų būti įgyvendinamas taip, kad pakenktų jūrų biologinei įvairovei, ir sykiu turėtų būti taikomos priemonės, kuriomis siekiama atkurti jūrų ir pakrančių ekosistemas, nukentėjusias nuo laivybos pramonės, pavyzdžiui, nuo į jūrą išleidžiamų medžiagų (balastinio vandens, angliavandenilių, sunkiųjų metalų ir cheminių medžiagų), jūrose pamestų konteinerių ir susidūrimų su bangininiais;

Pakeitimas 11

Pasiūlymas dėl reglamento 6 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6b) jūrų sektoriuje laivo savininkas ne visada yra tas pats asmuo ar subjektas, kuris yra laivo verslinės veiklos

vykdytojas. Todėl visus duomenis, kurių reikalaujama pagal ES SAT reglamentą, turėtų rinkti už laivo verslinės veiklos vykdymą atsakingas subjektas, pvz., veiklos vykdytojas, laivo tam tikram laikui frachtuotojas arba laivo be įgulos frachtuotojas, ir jam jie turėtų būti priskirti;

Pakeitimas 12

Pasiūlymas dėl reglamento 6 c konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6c) pagal ES SAT reglamentą surinkti duomenys turėtų būti naudojami siekiant skatinti perėjimą prie visiškai netaršių laivų, įvedant laivams skirtą energijos vartojimo efektyvumo sertifikatą su reitingų skale, kad būtų galima skaidriai palyginti laivus, ypač skirtus parduoti ar nuomoti, ir skatinti valstybės nares propaguoti geriausią praktiką ir remti efektyviausius laivus;

Pakeitimas 13

Pasiūlymas dėl reglamento 6 d konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6d) Komisija, bendradarbiaudama su laivų savininkais, kitais suinteresuotaisiais subjektais ir nepriklausomais ekspertais, turėtų sukurti Europos laivybos ženklą produktams, kad vartotojai būtų informuojami apie jų transporto poveikį aplinkai, susijusį su jų perkamais produktais. Toks ženklas prisidėtų prie laivybos sektoriaus

aplinkosauginės ir energetikos pertvarkos, nes užtikrintų patikimą ir skaidrų būdą informuoti vartotojus apie savanoriškas iniciatyvas. Tai paskatintų vartotojus pirkti produktus, vežamus tų laivų savininkų, kurie sumažino poveikį aplinkai, pavyzdžiui, sumažino išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir teršalų kiekį, akustinę taršą, atliekų kiekį ir pagerino vandentvarką;

Pakeitimas 14

Pasiūlymas dėl reglamento 6 e konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6e) Tarybos direktyva 92/106/EEB^{1a} prisidedama prie transporto išmetamo teršalų kiekio mažinimo, nes skatinama pereiti nuo krovininio kelių transporto prie mažiau taršių transporto rūšių, įskaitant visiškai netaršius upių kelius. Tą direktyvą būtina persvarstyti, kad būtų aktyviau skatinamas daugiarašis transportas, didinamas efektyvumas ir propaguojamos mažataršės alternatyvos. Visiškai netaršus vandens kelių transportas yra labai svarbus plėtojant darnų perėjimą nuo kelių transporto prie vandens kelių transporto, todėl būtina remti investicijas į vidaus vandenų uostų degalinių ir įkrovimo stotelių infrastruktūrą;

^{1a} 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

Pakeitimas 15

Pasiūlymas dėl reglamento
6 f konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6f) Sąjungos uostai dėl savo geografinės padėties ir ekonominės veiklos yra strateginiai centrai vykdant energetikos pertvarką. Jie yra pagrindiniai energetikos produktų (importo, saugojimo ar paskirstymo) patekimo į rinką taškai, kurie vis labiau ištraukia į atsinaujinančiųjų išteklių energijos gamybos objektų plėtrą ir naujų energijos valdymo ir žiedinės ekonomikos strategijų plėtojimą. Todėl, laikydamasi Europos žaliojo kurso tikslų, Sąjunga, mažindama jūrų sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro, turėtų atsižvelgti į strateginę Sąjungos uostų reikšmę ir remti jų, kaip energetikos pertvarkos veiksmų, vaidmenį. Valstybės narės turėtų būti skatinamos remti visiškai netaršių uostų plėtrą ir investuoti į degalinių ir įkrovimo stotelių infrastruktūrą. Tai būtų tiesiogiai naudinga visų uostų ir pakrančių teritorijose gyvenančių piliečių sveikatai, taip pat mažintų neigiamą poveikį jūrų ir pakrančių biologinei įvairovei šiose teritorijose, kurios dar ir apima didelius sausumos plotus, kurių dalis priklauso tinklui „Natura 2000“;

Pakeitimas 16

Pasiūlymas dėl reglamento
7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(7) ES SAT reglamento 22 straipsnyje nustatyta, kad, pasiekus tarptautinį susitarimą dėl pasaulinės išmetamo

(7) ES SAT reglamento 22 straipsnyje nustatyta, kad, pasiekus tarptautinį susitarimą dėl pasaulinės išmetamo

šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, Komisija peržiūrės ES SAT reglamentą ir prireikus pasiūlys jo pakeitimų, kad užtikrintų jo **suderinamumą** su tuo tarptautiniu susitarimu;

šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos **arba dėl pasaulinių jūrų transporto išmetamo ŠESD kiekio mažinimo priemonių**, Komisija peržiūrės ES SAT reglamentą ir prireikus pasiūlys jo pakeitimų, kad užtikrintų jo **derėjimą** su tuo tarptautiniu susitarimu. **Svarbu, kad nepriklausomai nuo pasaulinių priemonių Sąjunga ir toliau galėtų siekti plataus užmojo tikslų ir būtų lyderė klimato srityje, išlaikydama arba priimdama griežtesnes priemones Sąjungoje;**

Pakeitimas 17

Pasiūlymas dėl reglamento

8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(8) Paryžiaus susitarimu, priimtu 2015 m. gruodžio mėn. vykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje (JTBKKK)²³, Sąjunga ir jos valstybės narės prisiėmė tikslą išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti visos ekonomikos mastu. Dedamos pastangos, pasitelkiant Tarptautinę jūrų organizaciją (TJO), apriboti jūrų sektoriuje tarptautiniu mastu išmetamą teršalų kiekį, ir tos pastangos turėtų būti skatinamos. TJO 2016 m. spalio mėn. patvirtino²⁴ laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistemą (toliau – pasaulinė TJO duomenų rinkimo sistema);

Pakeitimas

(8) Paryžiaus susitarimu, priimtu 2015 m. gruodžio mėn. vykusioje 21-ojoje Jungtinių Tautų bendrosios klimato kaitos konvencijos šalių konferencijoje (JTBKKK)²³, Sąjunga ir jos valstybės narės prisiėmė tikslą išmetamųjų teršalų kiekį sumažinti visos ekonomikos mastu. Dedamos pastangos, pasitelkiant Tarptautinę jūrų organizaciją (TJO), apriboti jūrų sektoriuje tarptautiniu mastu išmetamą teršalų kiekį, ir tos pastangos turėtų būti skatinamos. TJO 2016 m. spalio mėn. patvirtino²⁴ laivų kuro sąnaudų duomenų rinkimo sistemą (toliau – pasaulinė TJO duomenų rinkimo sistema). **2018 m. balandžio 13 d. TJO taip pat priėmė pradinę laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategiją (toliau – TJO pradinė strategija), kuria siekiama kuo greičiau apriboti išmetamo teršalų kiekio didėjimą ir iki 2050 m. jį sumažinti bent 50 proc., palyginti su 2008 m. lygiu, taip pat toliau dėti pastangas siekiant palaipsniui užtikrinti, kad teršalai visiškai**

nebūtų išmetami. Tuo pat metu TJO šalys narės ir asocijuotosios narės, įskaitant visas Sąjungos valstybes nares, įsipareigojo iki 2030 m. bent 40 proc. sumažinti transportavimo apimčiai tenkantį išmetamą CO₂ kiekį, imant vidurkį tarptautinės jūrų laivybos sektoriuje, ir dėti pastangas, kad iki 2050 m. šis kiekis būtų sumažintas 70 proc. Todėl tikslinga pagrindinius TJO pradinės strategijos elementus įtraukti į Sąjungos teisę, toliau konstruktyviai bendradarbiaujant su TJO šalimis narėmis, kad būtų pasiektas visuotinis susitarimas dėl išmetamo ŠESD kiekio mažinimo priemonių. Bendrovės turėtų būti įpareigosotos linijiniu būdu iki 2030 m. sumažinti transportavimo apimčiai tenkantį metinį išmetamo CO₂ kiekį bent 40 proc., imant visų laivų, už kuriuos jos yra atsakingos, vidurkį, palyginti su vidutiniu kiekvienos kategorijos to paties dydžio ir tipo laivų, apie kuriuos teikiamos ataskaitos pagal SAT reglamentą, efektyvumu. Išmetamo ŠESD kiekio mažinimo priemonių bazinis lygis turėtų būti nustatytas naudojant THETIS-MRV ir TJO duomenų rinkimo sistemos duomenis, sykiu visapusiškai pripažįstant išmetamo ŠESD kiekio mažinimo veiksmus, kurių jau ėmėsi priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityje pirmaujančios bendrovės. Komisija turėtų priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų nustatytos išsamios bazinio lygio nustatymo taisyklės, metinis mažinimo koeficientas kiekvienai laivų kategorijai, baudų už viršytą taršos normą apskaičiavimo ir surinkimo taisyklės ir priemonės, taip pat visos kitos taisyklės, būtinos, kad būtų laikomasi šio įpareigojimo ir būtų tikrinama, kaip jo laikomasi;

²³ Paryžiaus susitarimas (OL L 282, 2016 10 19, p. 4–18).

²⁴ TJO rezoliucija MEPC.278(70), kuria iš dalies keičiamas MARPOL VI priedas.

²³ Paryžiaus susitarimas (OL L 282, 2016 10 19, p. 4–18).

²⁴ TJO rezoliucija MEPC.278(70), kuria iš dalies keičiamas MARPOL VI priedas.

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl reglamento 9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(9) atsižvelgdama į tai, kad vienu metu taikomos abi šios stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, Komisija pagal ES SAT reglamento 22 straipsnį vertino, kaip jas abi suderinti, kad būtų sumažinta laivams tenkanti administracinė našta, kartu išsaugant ES SAT reglamento tikslus;

Pakeitimas

(9) atsižvelgdama į tai, kad vienu metu taikomos abi šios stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, Komisija pagal ES SAT reglamento 22 straipsnį vertino, kaip jas abi suderinti, kad būtų sumažinta laivams, ***visų pirma priklausantiems MVI***, tenkanti administracinė našta, kartu išsaugant ES SAT reglamento tikslus;

Pakeitimas 19

Pasiūlymas dėl reglamento 10 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(10) poveikio vertinime nurodyta, kad iš dalies suderinus abi stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemas galima padėti sumažinti laivybos bendrovėms tenkančią administracinę naštą, kartu išsaugant pagrindinius ES SAT reglamento tikslus. Tačiau tokiu daliniu suderinimu neturėtų būti pakeisti ES SAT reglamente nustatyti valdymo, ***taikymo srities***, tikrinimo, skaidrumo arba CO₂ duomenų teikimo reikalavimai, nes tai labai pakenktų reglamento tikslams ir neigiamai paveiktų galimybę ateityje priimant su politikos formavimu susijusius sprendimus remtis reglamentu ir laivybos sektoriuje skatinti efektyvaus energijos vartojimo priemones bei elgseną. Vadinasi, bet kurie ES SAT

Pakeitimas

(10) poveikio vertinime nurodyta, kad iš dalies suderinus abi stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemas galima padėti sumažinti laivybos bendrovėms tenkančią administracinę naštą, kartu išsaugant pagrindinius ES SAT reglamento tikslus. Tačiau tokiu daliniu suderinimu neturėtų būti pakeisti ES SAT reglamente nustatyti valdymo, tikrinimo, skaidrumo arba CO₂ duomenų teikimo reikalavimai, nes tai labai pakenktų reglamento tikslams ir neigiamai paveiktų galimybę ateityje priimant su politikos formavimu susijusius sprendimus remtis reglamentu ir laivybos sektoriuje skatinti efektyvaus energijos vartojimo priemones bei elgseną. Vadinasi, bet kurie ES SAT reglamento pakeitimai

reglamento pakeitimai turėtų būti riboti ir apimti tik apibrėžčių, stebėsenos parametrų, stebėsenos planų bei šablonų suderinimą su pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos apibrėžtimis, stebėsenos parametrais, stebėsenos planais bei šablonais;

turėtų būti riboti ir apimti tik apibrėžčių, stebėsenos parametrų, stebėsenos planų bei šablonų suderinimą su pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos ***taikymo laivams, kuriems taikomas ES SAT reglamentas, apimtimi***, apibrėžtimis, stebėsenos parametrais, stebėsenos planais bei šablonais;

Pakeitimas 20

Pasiūlymas dėl reglamento

12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(12) siekiant užtikrinti, kad apie laivų veiklą, kuriai taikomos abi sistemos, būtų renkami supaprastinti duomenys, reikėtų atsižvelgti į pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos nuostatas dėl duomenų, kuriuos reikia stebėti ir kasmet pranešti ataskaitose. Todėl parametras „dedveitas“ turėtų būti pranešamas, ***o parametras „pervežti kroviniai“ turėtų ir toliau būti teikiamas savanoriškai***. Terminas „jūroje praleistas laikas“ turėtų būti pakeistas pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos terminu „jūroje praleistos valandos“. Galiausiai, siekiant sumažinti administracinę naštą, apskaičiuojant nuplauktą atstumą turėtų būti remiamasi pasauline TJO duomenų rinkimo sistema²⁵;

²⁵ TJO rezoliucija MEPC 282 (70).

Pakeitimas

(12) siekiant užtikrinti, kad apie laivų veiklą, kuriai taikomos abi sistemos, būtų renkami supaprastinti duomenys, reikėtų atsižvelgti į pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos nuostatas dėl duomenų, kuriuos reikia stebėti ir kasmet pranešti ataskaitose. Todėl parametras „dedveitas“ turėtų būti pranešamas ***papildomai prie parametro „pervežti kroviniai“***. Terminas „jūroje praleistas laikas“ turėtų būti pakeistas pasaulinės TJO duomenų rinkimo sistemos terminu „jūroje praleistos valandos“. Galiausiai, siekiant sumažinti administracinę naštą, apskaičiuojant nuplauktą atstumą turėtų būti remiamasi pasauline TJO duomenų rinkimo sistema²⁵;

²⁵ TJO rezoliucija MEPC 282 (70).

Pakeitimas 21

Pasiūlymas dėl reglamento

13 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(13) stebėsenos planų turinys turėtų būti supaprastintas siekiant atsižvelgti į pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą, išskyrus plano dalis, kurios yra būtinos siekiant užtikrinti, kad pagal ES SAT reglamentą būtų stebimi ir ataskaitose pranešami tik su Sąjunga susiję duomenys. Todėl visos nuostatos, kuriomis reikalaujama teikti kiekvieno reiso duomenis, turėtų ir toliau būti įtrauktos į stebėsenos planą;

Pakeitimas

(13) stebėsenos planų turinys turėtų būti supaprastintas siekiant atsižvelgti į pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą, išskyrus plano dalis, kurios yra būtinos siekiant užtikrinti, kad pagal ES SAT reglamentą būtų stebimi ir ataskaitose pranešami tik su Sąjunga susiję duomenys. Todėl visos nuostatos, kuriomis reikalaujama teikti kiekvieno reiso duomenis, turėtų ir toliau būti įtrauktos į stebėsenos planą. ***Komisija taip pat turėtų padėti valstybėms narėms dalydamasi ekspertinėmis žiniomis ir gerąja patirtimi, taip pat įgyvendindama naujas technologijas, kuriomis būtų mažinamos administracinės kliūtys ir veiksmingai bei saugiai gaunami duomenys;***

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl reglamento

13 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(13a) 2013 m. Komisijos atliktame poveikio vertinime, pridėtame prie pasiūlymo dėl ES SAT reglamento, parodytas ES ATLPS taikymo jūrų transporto išmetamiems teršalams veiksmingumas ir nustatyta, kad ES ATLPS arba tiksliniais rodikliais grindžiamas kompensavimo fondas yra alternatyvos, kuriomis būtų galima užtikrinti būtiną išmetamo teršalų kiekio mažinimą šiame sektoriuje. Siekiant, kad jūrų laivyba būtų įtraukta į Sąjungos išmetamo teršalų kiekio mažinimo veiksmus, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB^{1a} turėtų būti

taikoma ir jūrų sektoriaus išmetamiesiems teršalams. Komisija turėtų priimti deleguotuosius aktus, kuriais būtų nustatytas bendras jūrų transporto apyvartinių taršos leidimų skaičius, suderintas su kitais sektoriais, ir visų jūrų transporto apyvartinių taršos leidimų paskirstymo aukcione metodas. Rengdama tuos deleguotuosius aktus Komisija turėtų atnaujinti 2013 m. poveikio vertinimą, visų pirma siekdama atsižvelgti į bendrą 2030 m. Sąjungos ekonomikos išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tikslą ir poveikio klimatui neutralumo tikslą, nustatytą Reglamente (ES) .../... [Europos klimato teisės aktas], taip pat ekonominį poveikį, be kita ko, atsižvelgiant į galimą nenumatyto transporto rūšių keitimo ir anglies dioksido nutekėjimo riziką. Komisija to vertinimo rezultatus turėtų paskelbti viešai. Svarbu, kad Sąjunga ir jos valstybės narės remtų tarptautinio lygmens priemones, kuriomis siekiama mažinti jūrų transporto poveikį klimatui. Komisija turėtų nuolat stebėti bet kokią pažangą, padarytą siekiant, kad TJO priimtų rinka grindžiamą priemonę, o tuo atveju, jei būtų priimta pasaulinė rinka grindžiama priemonė, turėtų apsvarstyti, kaip užtikrinti Sąjungos ir pasaulinių priemonių suderinamumą tokiu būdu, kad būtų išsaugotas Sąjungos klimato srities veiksmų aplinkosauginis integralumas ir efektyvumas;

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl reglamento

13 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(13b) siekiant sėkmingai pereiti prie visiškai netaršios laivybos, reikalingas integruotas požiūris ir tinkama palanki aplinka inovacijoms tiek laivuose, tiek uostuose skatinti. Palanki aplinka apima viešąsias ir privačiąsias investicijas į mokslinius tyrimus ir inovacijas, technologines ir veiklos priemones, skirtas laivų energijos vartojimo efektyvumui didinti, ir tvarių alternatyvių kuro, tokio kaip vandenilis ir amoniakas, gaminami iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių, ir visiškai netaršaus varymo technologijų, įskaitant būtiną kuro papildymo ir įkrovimo infrastruktūrą uostuose, diegimą. Vandenynų fondas turėtų būti įsteigtas iš pajamų, gautų parduodant jūrų apyvartinius taršos leidimus aukcione pagal ES ATLPS, siekiant pagerinti laivų energijos vartojimo efektyvumą ir remti investicijas, kuriomis siekiama sumažinti jūrų transporto, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybą ir uostus, priklausomybę nuo iškastinio kuro. Komisija taip pat turėtų parengti priemones, kuriomis būtų reglamentuojama labiausiai aplinką teršiančių laivų prieiga prie Sąjungos uostų ir kuriomis doke stovintys iškastinį kurą naudojančios laivai būtų įpareigoti naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą arba alternatyvų visiškai netaršų būdą. Komisija taip pat turėtų įvertinti galimybes reikalauti, kad uostai nustatytų prastovų mokesčius, atsižvelgdami į išmetamą teršalų kiekį;

Pakeitimas 24

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(13c) siekiant sėkmingai pereiti prie visiškai netaršių ir žaliųjų laivų, reikia taikyti integruotą požiūrį, kad būtų skatinamos novatoriškos priemonės, skirtos žalesniems laivams, pavyzdžiui, susijusios su korpuso projektavimu, naujais varikliais ir tvariu alternatyviu kuru, vėjiniu varymu, ir veiklos priemonės, kurios gali būti įgyvendintos trumpuoju laikotarpiu, siekiant sumažinti suvartojamą kuro kiekį, taigi ir išmetamą teršalų kiekį, pavyzdžiui, mažinant greitį arba geriau planuojant maršrutą. Dėl smarkiai išaugusių kuro kainų 2006–2012 m. dideliu mastu buvo išbandytas greičio mažinimas (lėtas plaukimas): sumažinus greitį 10 proc. suvartojamas kuro kiekis sumažėjo maždaug 19 proc.^{1a} ir atitinkamai sumažėjo išmetamas teršalų kiekis. Rinka grindžiamos priemonės, tokios kaip ES ATLPS, paskatins mažinti išmetamą teršalų kiekį ir investuoti į mokslinius tyrimus ir inovacijas, gerinti laivų energijos vartojimo efektyvumą ir diegti tvarias alternatyviojo kuro ir varymo technologijas, įskaitant būtiną kuro papildymo ir įkrovimo infrastruktūrą jūrų ir vidaus vandenų uostuose;

^{1a} „Tarptautinės laivybos poveikis Europos oro kokybei ir klimato kaitai“, Europos aplinkos agentūra, Techninė ataskaita Nr. 4/2013.

Pakeitimas 25

Pasiūlymas dėl reglamento

14 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14a) siekiant išlaikyti aukštą THETIS-MRV registre pateikiamų duomenų kokybę, Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA) turėtų būti suteikti reikiami įgaliojimai ir ištekliai, kad ji galėtų patikrinti tikrintojų patvirtintus duomenis apie išmetamą teršalų kiekį;

Pakeitimas 26

Pasiūlymas dėl reglamento

14 b konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14b) Komisija turėtų peržiūrėti Reglamento (ES) 2015/757 veikimą, atsižvelgdama į patirtį, įgytą įgyvendinant tą reglamentą ir TJO nustatytą pasaulinę kuro duomenų rinkimo sistemą, taip pat į kitus susijusius pokyčius, kuriais siekiama sumažinti jūrų transporto išmetamą ŠESD kiekį;

Pakeitimas 27

Pasiūlymas dėl reglamento

14 c konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(14c) jūrų transportas irgi yra oro taršos šaltinis, pvz., sieros oksido (SOx), azoto oksido (NOx), kietųjų dalelių, ozono sluoksnį ardančių medžiagų (OAM) ir lakiųjų organinių junginių (LOJ)^{1a}. Į orą išmetami teršalai daro neigiamą poveikį ir aplinkai, ir piliečių sveikatai, visų pirma pakrančių ir uostų teritorijose gyvenantiems ar dirbantiems asmenims. Komisija turėtų iki 2021 m. birželio mėn. peržiūrėti atitinkamus teisės aktus ir pateikti konkrečių pasiūlymų, kaip spręsti jūrų transporto išmetamų oro teršalų problemą. Komisija taip pat turėtų siekti išplėsti sieros išmetamųjų teršalų kontrolės rajonus (SECA) ir NOx išskyrimo kontrolės rajonus (NECA) visose Europos jūrose, įskaitant Viduržemio jūrą, ir toliau spręsti plovimo vandens išleidimo iš skruberių ir kitų medžiagų, pavyzdžiui, balastinio vandens, angliavandenilių, sunkiųjų metalų ir cheminių medžiagų, išleidimo į atvirus vandenis problemą ir tokių medžiagų poveikio jūrų biologinei įvairovei problemą;

Pakeitimas 28

Pasiūlymas dėl reglamento

15 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(15) Reglamento (ES) 2015/757 tikslas yra užtikrinti į EEE uostus įplaukiančių laivų išmetamo **CO₂** kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą, **ir tai yra pirmas etapais grindžiamo metodo, kuriuo siekiama** sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, **etapas**. Valstybės narės negali to deramai pasiekti, ir dėl masto bei poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Reikėtų atsižvelgti į pasaulinę TJO duomenų

Pakeitimas

(15) Reglamento (ES) 2015/757 tikslas yra užtikrinti į EEE uostus įplaukiančių laivų išmetamo **ŠESD** kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą, **kad būtų mažinamas vidutinis transportavimo apimčiai tenkantis veiklos keliamos taršos anglies dioksidu intensyvumas, be kita ko, gerokai sumažintas prisišvartavusių laivų išmetamas teršalų kiekis, ir įkainoti tie išmetami teršalai, siekiant** sumažinti **jūrų sektoriaus** išmetamą šiltnamio efektą

rinkimo sistemą, ir šiuo reglamentu užtikrinama galimybė nuolat palyginti pagal bendrą reikalavimų rinkinį surinktus duomenis, taip pat užtikrinamas tokių duomenų patikimumas. Sąjunga gali patvirtinti priemones, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

sukeliančių dujų kiekį. Valstybės narės negali to deramai pasiekti, ir dėl masto bei poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu. Reikėtų atsižvelgti į pasaulinę TJO duomenų rinkimo sistemą, ir šiuo reglamentu užtikrinama galimybė nuolat palyginti pagal bendrą reikalavimų rinkinį surinktus duomenis, taip pat užtikrinamas tokių duomenų patikimumas. Sąjunga gali patvirtinti priemones, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;

Pakeitimas 29

Pasiūlymas dėl reglamento 15 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(15a) perėjimas prie neutralizuoto poveikio klimatui laivybos dar nebaigtas, o reguliavimo priemonės šiuo tikslu iki šiol buvo nepakankamos. Uostai gali atlikti svarbų vaidmenį mažinant jūrų transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro. Į Sąjungos uostus įplaukiančių laivų operatoriai turėtų būti įpareigoti užtikrinti, kad prisišvartavę jų laivai, pvz., prisijungtų prie nuo kranto tiekiamos elektros energijos tinklo ir tokiu būdu neišmestų šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir neterštų oro. Tai būtų ypač svarbu tais atvejais, kai švartavimosi vieta yra netoli miesto teritorijų, siekiant sumažinti oro taršos poveikį žmonių sveikatai. Atsižvelgiant į skirtingą laivų poveikį, susijusį su išmetamu šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekiu, turėtų būti reikalaujama, kad labiausiai teršiantys laivai, įskaitant didelius keleivinius laivus, pirmiausia atitiktų tą

reikalavimą;

Pakeitimas 30

**Pasiūlymas dėl reglamento
15 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(15b) laivų operatoriai turėtų užtikrinti, kad jie laivus eksploatuoja kuo efektyviau naudojant energiją ir kad būtų išmetama kuo mažiau teršalų. Laivų statybos pramonė turėtų užtikrinti, kad statant naujus laivus išmetamų teršalų kiekio mažinimui teiks pirmenybę;

Pakeitimas 31

**Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio pavadinimas (naujas)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Reglamento (ES) 2015/757 daliniai pakeitimai

Pakeitimas 32

**Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio -1 dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

Reglamentas (ES) 2015/757 iš dalies keičiamas taip:

Pakeitimas 33

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio -1 a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

23 konstatuojamoji dalis

Dabartinis tekstas

(23) kitos šiltnamio efektą sukeliančios dujos, klimato kaitos sukėlėjai ir oro teršalai šiuo etapu neturėtų būti įtraukti į Sąjungos SAT sistemą, kad būtų išvengta reikalavimų diegti nepakankamai patikimą ar nepakankamai plačiai rinkoje siūlomą matavimo įrangą, nes dėl to galėtų kilti Sąjungos SAT sistemos įgyvendinimo sunkumų;

Pakeitimas

-1a) 23 konstatuojamoji dalis pakeičiama taip:

„(23) siekiant geriau apsaugoti klimatą, aplinką ir žmonių sveikatą, Sąjungos SAT sistema turėtų būti išplėsta taip, kad apimtų ir kitas šiltnamio efektą sukeliančias dujas, klimato kaitos sukėlėjus ir oro teršalus, jei yra pakankamai patikima arba rinkoje siūloma matavimo įranga.“

Pakeitimas 34

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio -1 b punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

1 straipsnis

Dabartinis tekstas

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos laivų, kurie atvyksta į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus, yra juose arba išvyksta iš jų, išmetamo **anglies dioksido**

Pakeitimas

-1b) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu nustatomos laivų, kurie atvyksta į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus, yra juose arba išvyksta iš jų, išmetamo **šiltnamio efektą**

(CO₂) kiekio ir kitos susijusios informacijos tikslios stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisyklės, **siekiant paskatinti ekonomiškai efektyviu būdu mažinti jūrų transporto išmetamo CO₂ kiekį.**

sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio ir kitos susijusios informacijos tikslios stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo taisyklės. Siekiant padėti įgyvendinti visos Sąjungos ekonomikos masto poveikio klimatui neutralumo tikslą, nustatytą Reglamente (ES) .../... [Europos klimato teisės aktas], sykiu atsižvelgiant į 2018 m. balandžio 13 d. priimtą TJO pradinę laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategiją, šiuo reglamentu bendrovėms nustatomi įpareigojimai sumažinti vidutinį transportavimo apimčiai tenkantį jų laivų išmetamą CO₂ kiekį pagal 12a straipsnį.“

Pakeitimas 35

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio -1 c punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

2 straipsnio 1 dalis

Dabartinis tekstas

1. Šis reglamentas taikomas laivams, kurių bendroji talpa **didesnė kaip 5 000**, dėl per reisus iš paskutiniojo jų įplaukimo uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią įplaukimo uostą ir iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto į kitą jų įplaukimo uostą, taip pat esant valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose įplaukimo uostuose jų išmetamo **CO₂** kiekio.

Pakeitimas

-1c) 2 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Šis reglamentas taikomas laivams, kurių bendroji talpa **yra 5000 arba didesnė**, dėl per reisus iš paskutiniojo jų įplaukimo uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią įplaukimo uostą ir iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto į kitą jų įplaukimo uostą, taip pat esant valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose įplaukimo uostuose jų išmetamo **ŠESD** kiekio.“

Pakeitimas 36

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 dalies -a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

3 straipsnio 1 dalies a a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

-a) įterpiamas šis punktas:

„aa) išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis – laivų išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų, nurodytų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2003/87/EB* II priede, kiekis;

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

Pakeitimas 37

Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 dalies -a a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

3 straipsnio 1 dalies b punktas

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

b) įplaukimo uostas– uostas, kuriame laivas sustoja pakrauti arba iškrauti **krovinį** arba įlaipinti ar išlaipinti keleivius, todėl į šią apibrėžtį nepatenka sustojimai tik kuro papildymo, atsargų įsigijimo, įgulos

-aa) b punktas pakeičiamas taip:

„b) įplaukimo uostas– uostas, kuriame laivas sustoja pakrauti arba iškrauti **esminę krovinio dalį** arba įlaipinti ar išlaipinti keleivius, todėl į šią apibrėžtį nepatenka sustojimai tik kuro papildymo, atsargų

pamainos pasikeitimo tikslais, tam, kad laivas nuvyktų į sausąjį doką ar kad laivas ir (arba) jo įranga būtų pataisyti, sustojimai uoste, nes laivui reikia pagalbos ar jį ištiko nelaimė, reikia atlikti perdavimą iš laivo į laivą už uostų ribų, taip pat sustojimai tik siekiant apsisaugoti nuo nepalankaus oro ar prireikus dėl paieškos ir gelbėjimo veiklos;

įsigijimo, įgulos pamainos pasikeitimo tikslais, tam, kad laivas nuvyktų į sausąjį doką ar kad laivas ir (arba) jo įranga būtų pataisyti, sustojimai uoste, nes laivui reikia pagalbos ar jį ištiko nelaimė, reikia atlikti perdavimą iš laivo į laivą už uostų ribų, taip pat sustojimai tik siekiant apsisaugoti nuo nepalankaus oro ar prireikus dėl paieškos ir gelbėjimo veiklos;

Pakeitimas 38

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies a punktas

Reglamentas (ES) 2015/757

3 straipsnio 1 dalies d punktas

Komisijos siūlomas tekstas

d) bendrovė – laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, **valdytojas** arba laivo be įgulos frachtuotojas, iš laivo savininko perėmęs atsakomybę už laivo veiklą ir **sutikę perimti visas pareigas ir atsakomybę, nustatytą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 336/2006;**

Pakeitimas

„d) bendrovė – laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, **veiklos vykdytojas, laivo tam tikram laikui frachtuotojas** arba laivo be įgulos frachtuotojas, iš laivo savininko perėmęs atsakomybę už **verslinę** laivo veiklą ir **atsakingas už mokėjimus už laivo suvartojamą kurą;**“;

Pakeitimas 39

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies a a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

3 straipsnio 1 dalies i punktas

i) kita susijusi informacija – informacija, susijusi su naudojant laivų kurą išmesto CO₂ kiekiu, transportavimo apimtimi ir laivų energijos vartojimo efektyvumu, suteikianti galimybę analizuoti išmetamųjų teršalų kiekio tendencijas ir vertinti laivų eksploatacines savybes;

aa) i punktas pakeičiamas taip:

„i) kita susijusi informacija – informacija, susijusi su naudojant laivų kurą išmesto CO₂ kiekiu, transportavimo apimtimi, ***elektros energijos tiekimu prisišvartavusiems laivams nuo kranto į laivą*** ir laivų energijos vartojimo efektyvumu, suteikianti galimybę analizuoti išmetamųjų teršalų kiekio tendencijas ir vertinti laivų eksploatacines savybes;“;

Pakeitimas 40

**Pasiūlymas dėl reglamento
1 straipsnio 1 a punktas (naujas)**

Reglamentas (ES) 2015/757

4 straipsnio 1 dalis

1. Pagal 8–12 straipsnius bendrovės ***pagal šio straipsnio 2–6 dalis vykdo savo kiekvieno*** laivo atitinkamų parametrų 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 reisus.

1a) 4 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Pagal 8–12 straipsnius bendrovės vykdo kiekvieno jų kontroliuojamo komerciniais tikslais naudojamo laivo atitinkamų parametrų 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 reisus.“

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 b punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

5 straipsnio 2 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1b) 5 straipsnis papildomas šia dalimi:

„2a. Ne vėliau kaip 2021 m. gruodžio 31 d. Komisija pagal 23 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais šis reglamentas papildomas nurodant išmetamo metano (CH₄) kiekio nustatymo metodus.

Be pirmoje pastraipoje nurodytų deleguotųjų aktų priėmimo, Komisija ne vėliau kaip iki 2021 m. gruodžio 31 d. įvertina į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus įplaukiančių, juose esančių arba iš jų išplaukiančių laivų išmetamų ŠESD (išskyrus CO₂ ir CH₄) poveikį pasaulio klimatui ir pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Prireikus kartu su ta ataskaita pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo sprendžiamas klausimas, ką daryti su tais išmetamaisiais teršalais.“

Pakeitimas 72

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 1 dalies 2 punkto a papunkčio i a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

6 straipsnio 3 dalies c a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ia) įterpiamas šis punktas:

„ca) alternatyviojo kuro, įskaitant suskystintas gamtines dujas, biodegalus, atsinaujinančiųjų išteklių nebiologinės kilmės kuro, kurio sudėtyje yra anglies, išmetamųjų teršalų parametrai išreiškiami CO₂ ekvivalentu, apimant visas ŠESD ir remiantis viso gyvavimo ciklo analize. Šiuos išmetamųjų teršalų parametrus nustato Komisija įgyvendinimo aktais. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 24 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros;“

Pakeitimas 42

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 3 dalies a punktas

Reglamentas (ES) 2015/757

9 straipsnio 1 dalies f punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

f) pervežtus krovinius (ši informacija stebima savanoriškai);

Išbraukta.

Pakeitimas 43

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 3 a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

9 straipsnio 2 dalies a punktas

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

a) **visi** laivo **reisai** ataskaitiniu laikotarpiu pradedami arba baigiami valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste **ir**

3a) 9 straipsnio 2 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) **ne mažiau kaip 90 proc.** laivo **reisų** ataskaitiniu laikotarpiu pradedami arba baigiami valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste **ir**“

Pakeitimas 44

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 4 dalies a a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

10 straipsnio 1 dalies j a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

aa) papildoma šiuo punktu:

„ja) pervežtą krovinį.“

Pakeitimas 45

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 5 dalies a punktas

Reglamentas (ES) 2015/757

11 straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

2. Pasikeitus bendrovei, ankstesnė bendrovė kiek įmanoma greičiau **po pasikeitimo dienos**, bet ne vėliau nei praėjus **trims mėnesiams** nuo tos dienos Komisijai ir atitinkamoms vėliavos valstybės narės institucijoms pateikia ataskaitą, kurioje pranešami tie patys duomenys kaip ir išmetamųjų teršalų ataskaitoje ir kuri apima tik laikotarpį, per kurį ta bendrovė buvo atsakinga už vykdomą veiklą.“;

„2. Pasikeitus bendrovei, ankstesnė bendrovė **pasikeitimo dieną arba** kiek įmanoma greičiau, bet ne vėliau nei praėjus **vienam mėnesiui** nuo tos dienos, Komisijai ir atitinkamoms vėliavos valstybės narės institucijoms, pateikia ataskaitą, kurioje pranešami tie patys duomenys kaip ir išmetamųjų teršalų ataskaitoje ir kuri apima tik laikotarpį, per kurį ta bendrovė buvo atsakinga už vykdomą veiklą.
Naujoji bendrovė užtikrina, kad kiekvienas laivas, už kurį ji yra atsakinga, po pasikeitimo likusį ataskaitinį laikotarpį atitiktų šio reglamento reikalavimus.“

Pakeitimas 46

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 5 dalies b a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

11 straipsnio 3 dalies xi a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

ba) 3 dalies a punktas papildomas šiuo papunkčiu:

„xia) pervežtą krovinį;“

Pakeitimas 47

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 5 dalies b b punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

11 straipsnio 3 dalies xi b punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

bb) 3 dalies a punktas papildomas šiuo papunkčiu:

„xib) laivo dydį;“

Pakeitimas 48

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 5 a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

II a skyriaus (naujo) 12 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

5a) įterpiamas šis skyrius:

„IIa SKYRIUS

***IŠMETAMO TERŠALŲ KIEKIO
MAŽINIMAS***

12a straipsnis

Išmetamo teršalų kiekio mažinimas

1. Bendrovės linijiniu būdu iki 2030 m. sumažina transportavimo apimčiai tenkantį metinį išmetamo CO₂ kiekį bent 40 proc., imant visų laivų, už kuriuos jos yra atsakingos, vidurkį, palyginti su vidutiniu kiekvienos kategorijos to paties dydžio ir tipo laivų, apie kuriuos teikiamos ataskaitos pagal šį reglamentą, efektyvumu.

2. Jei tam tikrais metais bendrovė nesilaiko 1 dalyje nurodyto metinio sumažinimo reikalavimo, Komisija skiria

finansinę baudą, kuri turi būti veiksminga, proporcinga, atgrasomoji ir suderinama su rinka grindžiama apyvartinių taršos leidimų prekybos sistema, pavyzdžiui, ES ATLPS. Baudos už viršytą taršos normą sumokėjimas neatleidžia bendrovės nuo jai nustatyto įpareigojimo pagal 1 dalį įvykdymo per laikotarpį iki 2030 m. Bendrovėms, kurios nesilaikė pagal šį straipsnį nustatytų išmetamųjų teršalų normų, taikomos 20 straipsnio 3 dalies ir 20 straipsnio 4 dalies nuostatos.

3. Ne vėliau kaip ... [6 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos] Komisija pagal 23 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais papildo šį reglamentą apibrėždama 1 dalyje nurodytas laivų kategorijas, nustatydamą bazinį lygį ir metinį linijinio mažinimo koeficientą, taikytiną kiekvienai laivų kategorijai, naudojant THETIS-MRV duomenis, įskaitant privalomą parametą „pervežtas krovinys“, ir TJO duomenų rinkimo sistemą, sykiu visapusiškai pripažįstant išmetamo teršalų kiekio mažinimo veiksmus, kurių jau ėmėsi priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityje pirmaujančios bendrovės, kad būtų pasiektas 1 dalyje nurodytas tikslas, ir nustatydamą 2 dalyje nurodytas taisykles ir priemones, susijusias su baudų už teršalų normų viršijimą apskaičiavimu ir surinkimu, ir nustatydamą visas kitas būtinas taisykles, kad būtų laikomasi šio straipsnio ir būtų tikrinama, kaip laikomasi šio straipsnio.

4. Per 12 mėnesių nuo tos dienos, kai TJO priims priemones, skirtas 2018 m. balandžio 13 d. priimtai laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo pradinei strategijai įgyvendinti, ir prieš toms priemonėms įsigaliojant, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą, kurioje išnagrinėja TJO nuspręstų priimti priemonių užmojį ir bendrą aplinkosauginį integralumą, įskaitant jų bendrą užmojį, atsižvelgiant į Paryžiaus susitarime nustatytus tikslus,

2030 m. visos Sąjungos ekonomikos išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tikslą ir Reglamente (ES).../... [Europos klimato teisės aktas] apibrėžtą poveikio klimatui neutralumo tikslą.

5. Kai tikslinga, prie 4 dalyje nurodytos ataskaitos Komisija gali pridėti pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų iš dalies pakeistas šis reglamentas taip, kad jis derėtų su tikslu išsaugoti Sąjungos klimato srities veiksmų aplinkosauginį integralumą ir efektyvumą, visų pirma 2030 m. visos Sąjungos ekonomikos išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tikslą ir poveikio klimatui neutralumo tikslą, nustatytą Reglamente (ES) .../... [Europos klimato teisės aktas].

Pakeitimas 49

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 5 b punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

12 b straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

5b) įterpiamas šis straipsnis:

„12b straipsnis

Prisišvartavusių laivų išmetami teršalai

Bendrovės užtikrina, kad ne vėliau kaip 2030 m. būtų užtikrinta, kad nė vienas jų atsakomybės sričiai priklausantis laivas prisišvartavęs neišmestų ŠESD.“

Pakeitimas 50

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 5 c punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 1 dalis

Dabartinis tekstas

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

Pakeitimas

5c) 21 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Kasmėt ne vėliau kaip birželio 30 d. Komisija padaro viešai prieinama informaciją, *pateiktą* pagal 11 straipsnį, ir šio straipsnio 2 dalyje nurodytą informaciją.“

Pakeitimas 51

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 5 d punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies a punktas

Dabartinis tekstas

a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, TJO identifikavimo numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);

Pakeitimas

5d) 21 straipsnio 2 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, *bendrovė*, TJO identifikavimo numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);“

Pakeitimas 74

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 6 a punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies d punktas

Dabartinis tekstas

Pakeitimas

6a) 21 straipsnio 2 dalies d punktas iš dalies keičiamas taip:

d) bendros metinės kuro sąnaudos reisų metu;

d) bendros metinės kuro sąnaudos reisų metu, išskaidytos pagal kuro rūšis;

Pakeitimas 52

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 b punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies k a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

**6b) 21 straipsnio 2 dalis papildoma šiuo punktu:
„ka) laivo dydį.“**

Pakeitimas 76

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 c punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies k b punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6c) 21 straipsnio 2 dalis papildoma šiuo punktu:

„kb) visas atstumas“;

Pakeitimas 77

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 d punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies k c punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6d) 21 straipsnio 2 dalis papildoma šiuo punktu:

„kc) dedveitas;“

Pakeitimas 78

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 e punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies k d punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6e) 21 straipsnio 2 dalis papildoma šiuo punktu:

„kd) transportavimo apimtis;“

Pakeitimas 79

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 f punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies k e punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6f) 21 straipsnio 2 dalis papildoma šiuo punktu:

„ke) laivo savininko vardas ir pavardė (pavadinimas);“

Pakeitimas 80

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 g punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 2 dalies k f punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6g) 21 straipsnio 2 dalis papildoma šiuo punktu:

„kf) pervežtas kroviny.“

Pakeitimas 53

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 h punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

21 straipsnio 6 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6h) 21 straipsnis papildomas šia dalimi:

„6a. EMSA, vadovaudamasi savo 2020–2022 m. darbo programa, atlieka tolesnį pagal 11 straipsnio 1 dalį pateiktų duomenų statistinį patikrinimą, kad būtų užtikrintas jų nuoseklumas.“

Pakeitimas 54

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 i punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6i) įterpiamas šis straipsnis:

„21a straipsnis

***Laivų aplinkosauginio veiksmingumo
ženklinimas***

***1. Siekdama skatinti mažinti išmetamą
teršalų kiekį ir didinti informacijos
skaidrumą, Komisija nustato visuotinę
Sąjungos laivų aplinkosauginio
veiksmingumo ženklavimo sistemą,
taikomą laivams, kuriems taikomas šis
reglamentas.***

***2. Ne vėliau kaip iki 2021 m. liepos 1
d. Komisija pagal 23 straipsnį priima
deleguotuosius aktus, kuriais šis
reglamentas papildomas nustatant
išsamias Sąjungos laivų aplinkosauginio
veiksmingumo ženklavimo sistemos
veikimo nuostatas ir techninius
standartus, kuriais pati sistema yra
grindžiama.“***

Pakeitimas 55

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 j punktą (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6j) 22 straipsnio 3 dalis išbraukiama;

Pakeitimas 56

Pasiūlymas dėl reglamento

1 straipsnio 6 k punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

22 a straipsnis (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

6k) įterpiamas šis straipsnis:

„22a straipsnis

Peržiūra

1. Iki 2022 m. gruodžio 31 d. Komisija atlieka šio reglamento peržiūrą, atsižvelgdama į jį įgyvendinant įgytą patirtį, taip pat į kitus atitinkamus pokyčius, kuriais siekiama sumažinti jūrų transporto išmetamą ŠESD kiekį ir įvykdyti Sąjungos įsipareigojimus pagal Paryžiaus susitarimą. Atlikdama peržiūrą, Komisija siūlo papildomus reikalavimus, kad būtų sumažintas išmetamas ŠESD (išskyrus CO₂) kiekis, mažiau išmetama oro teršalų ir nuotekų, įskaitant skruberių nuotekas, į atvirus vandenį iš laivų. Atliekant peržiūrą taip pat apsvarstoma galimybė išplėsti šio reglamento taikymo sritį įtraukiant 400–5000 bendrosios talpos laivus. Prie peržiūros dokumento, kai tikslinga, pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas.

2. Atlikdama būsimą Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/94/ES* ir Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 peržiūrą, Komisija taip pat pateikia**

pasiūlymą nustatyti valstybėms narėms privalomus tikslinius rodiklius, kuriais siekiama užtikrinti, kad jūrų ir vidaus vandenų uostuose būtų tinkamai aprūpinama nuo kranto tiekama elektros energija.

** 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)*

*** 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).“*

Pakeitimas 57

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 6 l punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

23 straipsnio 2 dalis

Dabartinis tekstas

2. 5 straipsnio 2 dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2015 m. liepos 1 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimai savaime pratęsiami tokios

Pakeitimas

6l) 23 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 5 straipsnio 2 dalyje, 5 straipsnio 2a dalyje, 12a straipsnio 3 dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2015 m. liepos 1 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudoti deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą.

pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

Igaliojimai savaime pratęsimi tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.“

Pakeitimas 58

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 6 m punktas (naujas)

Reglamentas (ES) 2015/757

23 straipsnio 3 dalis

Dabartinis tekstas

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 2 dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

Pakeitimas

6m) 23 straipsnio 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 2 **dalyje, 5 straipsnio 2a dalyje, 12a straipsnio 3 dalyje**, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.“

Pakeitimas 59

Pasiūlymas dėl reglamento 1 straipsnio 6 n punktas

23 straipsnio 5 dalis

Dabartinis tekstas

5. 5 straipsnio 2 dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų, arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

Pakeitimas

6n) 23 straipsnio 5 dalis pakeičiama taip:

„5. 5 straipsnio 2 **dalyje, 5 straipsnio 2a dalyje, 12a straipsnio 3** dalyje, 15 straipsnio 5 dalyje ir 16 straipsnio 3 dalyje priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų, arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“

Pakeitimas 60

Pasiūlymas dėl reglamento

1 a straipsnis (naujas)

Direktyva 2003/87/EB

II a skyrius (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

1a straipsnis

Direktyvos 2003/87/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2003/87/EB iš dalies keičiama taip:

1) įterpiamas šis skyrius:

„IIa SKYRIUS

JŪRŲ TRANSPORTAS

3ga straipsnis

Taikymo sritis

Nuo 2022 m. sausio 1 d. šio skyriaus nuostatos taikomos skiriant ir išduodant leidimus, susijusius su šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis, išmetamomis laivų, kurie įplaukia į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus, yra juose arba išplaukia iš jų ir kuriems taikomas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757. Jei pagal Reglamento (ES) 2015/757 11 straipsnio 2 dalį įvyksta bendrovės pasikeitimas, reikalaujama, kad naujoji bendrovė įsigytų leidimus, susijusius su išmetamu šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekiu, tik už tą laikotarpį, per kurį vykdoma laivo veikla, už kurią ji yra atsakinga.*

3gb straipsnis

Bendras jūrų transportui skirtų leidimų skaičius ir paskirstymo metodas

*1. Ne vėliau kaip iki 2020 m. gruodžio 31 d. Komisija atnaujina 2013 m. atliktą ir prie Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 525/2013** pridėtą poveikio vertinimą ir pagal 23 straipsnį priima deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva papildoma nuostatomis, kuriomis nustatomas bendras jūrų transportui skirtų leidimų skaičius, suderintas su kitais sektoriais, ir visų jūrų transportui skirtų leidimų paskirstymo aukcione metodas, taip pat nustatomos specialiosios nuostatos, susijusios su administruojančia valstybe nare. Deleguotieji aktai grindžiami patikimiausiais turimais duomenimis ir įvairių galimybių poveikio vertinimu, įskaitant poveikį*

išmetamiesiems teršalams ir ekonominį poveikį.

2. 12 ir 16 straipsniai jūrų transportui skirtiems leidimams taikomi taip pat kaip leidimams, susijusiems su kita veikla.

3. Ne mažiau kaip 50 proc. pajamų, gautų pardavus leidimus aukcione pagal šio straipsnio 1 dalį, panaudojama per fondą, įsteigtą pagal 3gc straipsnį.

4. Pajamos, gautos pardavus leidimus aukcione, kurios nenaudojamos per 3gc straipsnyje apibrėžtą fondą ir paskirstomos valstybėms narėms, naudojamos taip, kad atitiktų šios direktyvos tikslus, visų pirma siekiant kovoti su klimato kaita Sąjungoje ir trečiosiose valstybėse, apsaugoti ir atkurti jūrų ekosistemas, kurias paveikė visuotinis atšilimas, ir remti teisingą perėjimą valstybėse narėse, prisidedant prie darbuotojų perkėlimo, perkvalifikavimo ir kvalifikacijos kėlimo, švietimo, darbo paieškos iniciatyvų ir startuolių, palaikant dialogą su socialiniais partneriais. Visa informacija apie šių pajamų panaudojimą skelbiama viešai.

5. Komisija stebi šio skyriaus nuostatų įgyvendinimą ir galimas tendencijas, susijusias su bendrovėmis, siekiančiomis išvengti šios direktyvos reikalavimų. Jei tikslinga, Komisija pasiūlo priemones, kad būtų užkirstas kelias tokiam vengimui.

3gc straipsnis

Vandenynų fondas

1. Vandenynų fondas (toliau – fondas) įsteigiamas 2022–2030 m. laikotarpiui, siekiant pagerinti laivų energijos vartojimo efektyvumą ir remti investicijas į naujoviškas technologijas ir infrastruktūrą, kuriomis siekiama sumažinti jūrų transporto, įskaitant trumpųjų nuotolių laivybą ir uostus, priklausomybę nuo iškastinio kuro, taip pat skatinti tvarių alternatyviojo kuro,

tokio kaip vandenilis ir amoniakas, pagaminti iš atsinaujinančiųjų išteklių, ir visiškai netaršių varymo technologijų, įskaitant vėjo technologijas, diegimą. 20 proc. fondo įplaukų naudojama siekiant prisidėti prie visuotinio atšilimo paveiktų jūrų ekosistemų, pvz., saugomų jūrų teritorijų, apsaugos, atkūrimo ir geresnio valdymo ir skatinti kompleksinę tvarią mėlynąją ekonomiką, pavyzdžiui, jūrų atsinaujinančiųjų išteklių energetiką. Visos fondo remiamos investicijos skelbiamos viešai ir turi atitikti šios direktyvos tikslus.

2. Nukrypstant nuo šios direktyvos 12 straipsnio, jūrų transporto bendrovės gali mokėti metinę narystės įmoką į fondą, atitinkančią jų bendrą išmestų teršalų kiekį, apie kurį pranešta per praėjusius kalendorinius metus pagal Reglamentą (ES) 2015/757, siekiant sumažinti administracinę naštą jūrų bendrovėms, įskaitant mažąsias bei vidutines bendroves ir bendroves, kurios dažnai nevykdo veiklos pagal šią direktyvą. Fondas atiduoda apyvartinius taršos leidimus kolektyviai fondo narėmis esančių jūrų transporto bendrovių vardu. Kasmet ne vėliau kaip vasario 28 d. fondas nustato narystės įmoką už toną išmetamų teršalų, tačiau ji turi būti bent jau lygi didžiausiai užregistruotai apyvartinių taršos leidimų pirminės arba antrinės rinkos atsiskaitymo kainai praėjusiais metais.

3. Fondas įsigyja leidimų tiek, kiek atitinka bendrą visą šio straipsnio 2 dalyje nurodytų įmokų sumą per praėjusius metus, ir kasmet iki balandžio 30 d. atiduoda juos registruoti, įsteigdamas pagal šios direktyvos 19 straipsnį, kad jie būtų atitinkamai panaikinti. Visa informacija apie įmokas skelbiama viešai.

4. Fondą centralizuotai valdo Sąjungos įstaiga, kurios valdymo struktūra panaši į šios direktyvos 10a straipsnio 8 dalyje numatytą fondo valdymo struktūrą. Jos valdymo struktūra ir sprendimų priėmimo procesas turi būti skaidrūs ir įtraukūs, visų pirma nustatant

prioritetines sritis, kriterijus ir dotacijų skyrimo procedūras. Atitinkami suinteresuotieji subjektai atlieka tinkamą konsultacinį vaidmenį. Visa informacija apie investicijas ir visa kita svarbi informacija apie fondo veiklą yra skelbiama viešai.

5. Komisija bendradarbiauja su trečiosiomis valstybėmis klausimu, kaip jos taip pat galėtų pasinaudoti fondu.

6. Komisijai pagal 23 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais papildoma ši direktyva siekiant įgyvendinti šį straipsnį.

3gd straipsnis

Komisijos ataskaita ir peržiūra dėl Tarptautinės jūrų organizacijos klimato kaitos švelninimo priemonių įgyvendinimo

1. Per 12 mėnesių nuo tos dienos, kai TJO priims pasaulines rinka grindžiamas priemonės jūrų transporto išmetamam ŠESD kiekiui mažinti, ir prieš toms priemonėms įsigaliojant, Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą, kurioje išnagrinėja tų priemonių užmojį ir bendrą aplinkosauginį integralumą, įskaitant jų bendrą užmojį, atsižvelgiant į Paryžiaus susitarime nustatytus tikslus, 2030 m. visos Sąjungos ekonomikos išmetamo ŠESD kiekio mažinimo tikslą ir Reglamente (ES).../... [Europos klimato teisės aktas] apibrėžtą poveikio klimatui neutralumo tikslą. Toje ataskaitoje visų pirma atsižvelgiama į dalyvavimo taikant tas pasaulines priemones lygį, jų įgyvendinamumą, skaidrumą, sankcijas už reikalavimų nesilaikymą, viešojo indėlio procesus, kompensacinių kreditų naudojimą, išmetamo teršalų kiekio stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą, registrus, atskaitomybę ir biokuro naudojimo taisykles.

2. Kai tikslinga, prie 1 dalyje nurodytos ataskaitos Komisija prideda

pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų iš dalies pakeista ši direktyva taip, kad ji derėtų su tikslu išsaugoti Sąjungos klimato srities veiksmų aplinkosauginį integralumą ir efektyvumą, visų pirma 2030 m. visos Sąjungos ekonomikos išmetamo šESD kiekio mažinimo tikslą ir poveikio klimatui neutralumo tikslą, nustatytą Reglamente (ES) .../... [Europos klimato teisės aktas].

** 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).*

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