



Briselē, 2020. gada 23. septembrī
(OR. en)

10819/20

Starpiestāžu lieta:
2019/0017(COD)

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

INFORMATĪVA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai pienācīgi ņemtu vērā kuģu degviela patēriņa datu vākšanas globālo sistēmu – Eiropas Parlamenta sēdes iznākums (Brisele, 2020. gada 14.–17. septembris)

I. IEVADS

Referente *Jutta Paulus* (*Greens/EFA*, DE) Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas vārdā sniedza ziņojumu ar 60 grozījumiem (grozījumi Nr. 1–60) minētajā regulas priekšlikumā.

Turklāt ID grupa iesniedza sešus grozījumus (grozījumi Nr. 64–69); *ECR* grupa iesniedza trīs grozījumus (grozījumi Nr. 61, 63 un 81), un *GUE/NGL* grupa iesniedza 11 grozījumus (grozījumi Nr. 70–80).

II. BALSOJUMS

Plenārsēdes balsojumā, kas notika 2020. gada 15. septembrī, tika pieņemti 67 grozījumi (Nr. 1–60, 72, 74, 76–80) minētajā regulas priekšlikumā. Citi grozījumi netika pieņemti. Pieņemtie grozījumi ir izklāstīti pielikumā.

Balsošanas beigās 2020. gada 16. septembrī priekšlikums tika nosūtīts atpakaļ Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejai, ievērojot Eiropas Parlamenta Reglamenta 59. panta 4. punktu, tādējādi nepabeidzot Parlamenta pirmo lasījumu un sākot sarunas ar Padomi.

P9_TA-PROV(2020)0219

Kuģu degvieleļļas patēriņa datu vākšanas globālā sistēma *I**

Eiropas Parlamenta 2020. gada 16. septembrī pieņemtie grozījumi priekšlikumā Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai pienācīgi ņemtu vērā kuģu degvieleļļas patēriņa datu vākšanas globālo sistēmu (COM(2019)0038 – C8-0034/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums

-1. apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(-1) Iepriekš nepieredzēti klimata pārmaiņu radītie draudi liek palielināt mērķu vērienīgumu un paplašināt klimata rīcību Savienības un globālajā līmenī. Savienība ir apņēmusies pastiprināt centienus, lai risinātu klimata pārmaiņu radītās problēmas un panāktu Parīzes nolīguma^{1a} īstenošanu saskaņā ar jaunākajiem pieejamajiem zinātniskajiem datiem. Klimata pārmaiņu starpvaldību padomes (IPCC) 2018. gada īpašais ziņojums “Globālā sasilšana par 1,5 °C” apstiprināja, ka būtisks emisiju samazinājums visās nozarēs ir izšķirošs, lai globālo sasilšanu noturētu zem 1,5°C. IPCC 2019. gada īpašajā ziņojumā “Okeāns un kriosfēra mainīgā klimata apstākļos” vēl tika norādīts, ka klimata mehānismi ir atkarīgi no okeānu un jūras ekosistēmu veselības, kuru šobrīd ietekmē globālā sasilšana, piesārņojums, jūras bioloģiskās daudzveidības pārmērīga izmantošana, paskābināšanās,

¹ Jautājums tika nodots atpakaļ atbildīgajai komitejai starpiestāžu sarunām saskaņā ar 59. panta 4. punkta ceturto daļu (A9-0144/2020).

atskābekļošanās un krastu erozija. IPCC atgādina, ka okeāns ir daļa no risinājuma, lai mazinātu klimata pārmaiņu ietekmi un tām pielāgotos, un uzsver, ka ir jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas un ekosistēmu piesārņošana, kā arī jāuzlabo dabiskās oglekļa dioksīda piesaistītājsistēmas.

Parīzes nolīgums (OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.).

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums

1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(1) ***Kuģu pārvadājumos radīto oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju dēļ jūras transports ietekmē pasaules klimatu.*** 2015. gadā 13 % no kopējām ES siltumnīcefekta gāzu emisijām radīja transports¹⁵. Starptautiskā jūras kuģniecība joprojām ir vienīgais transporta veids, uz ko neattiecas Savienības apņemšanās mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Grozījums

(1) ***Jūras transports ietekmē pasaules klimata pārmaiņas, bioloģisko daudzveidību, gaisa kvalitāti un sabiedrības veselību, jo tas rada oglekļa dioksīda (CO₂) emisijas un citas emisijas, piemēram, metāna, slāpekļa oksīdu, sēra oksīdu, cieta daļiņu un melnā oglekļa, emisijas.*** 2015. gadā 13 % no kopējām ES siltumnīcefekta gāzu emisijām radīja transports¹⁵. ***Sagaidāms, ka līdz 2050. gadam starptautiskās jūras kuģniecības radītās emisijas pieaugs par 50 līdz 250 %^{15a}. Ja netiks veikti turpmāki pasākumi, paredzams, ka ar EEZ saistītās emisijas līdz 2050. gadam palielināsies par 86 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, neraugoties uz to, ka Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO) ir pieņēmusi minimālos kuģu efektivitātes standartus.*** Starptautiskā jūras kuģniecība joprojām ir vienīgais transporta veids, uz ko neattiecas Savienības apņemšanās mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. ***SJO 2018. gada 13. aprīlī pieņēma Sākotnējo stratēģiju kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai. Pasākumi minētās stratēģijas īstenošanai ir steidzami vajadzīgi gan pasaules, gan Savienības***

līmenī, lai nodrošinātu, ka tiek veiktas tūlītējas darbības ar mērķi samazināt jūras kuģniecības radītās emisijas, veicināt Parīzes nolīguma īstenošanu un sasniegt Savienības mēroga klimatneitralitātes mērķi, neapdraudot citu nozaru centienus klimata jomā.

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://gmni.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums

2. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(2) *Saskaņā ar likumdevēju apņemšanos, kas pausta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/842 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/410, siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā būtu jāiesaistās visām ekonomikas nozarēm*

¹⁶ *Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/842 (2018. gada 30. maijs) par saistošiem ikgadējiem siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumiem, kas dalībvalstīm jāpanāk no 2021. līdz 2030. gadam un kas dod ieguldījumu rīcībā klimata politikas jomā, lai izpildītu Parīzes nolīgumā paredzētās saistības, un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 156, 19.6.2018., 26. lpp.).*

¹⁷ *Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 14. marta Direktīva (ES) 2018/410,*

Grozījums

(2) *Visām ekonomikas nozarēm būtu jāpiedalās kopīgajos centienos pēc iespējas drīzāk un vēlākais līdz 2050. gadam pabeigt pāreju uz siltumnīcefekta gāzu (SEG) neto nulles emisijām atbilstīgi saistībām, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu, un Eiropas Padomes 2019. gada 12. decembra secinājumiem par klimata pārmaiņām.*

*ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai
sekmētu emisiju izmaksefektīvu
samazināšanu un investīcijas mazoglekļa
risinājumos, un Lēmumu (ES) 2015/1814
(OV L 76, 19.3.2018., 3. lpp.).*

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums

3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Eiropas Parlaments savā 2014. gada februāra rezolūcijā par klimata **un enerģētikas politikas satvaru 2030.** gadam **aicināja** Komisiju un dalībvalstis 2030. gadam **izvirzīt saistošu** ES mērķrādītāju, kas paredzētu siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni samazināt vismaz par **40** %. Eiropas Parlaments norādīja arī to, ka, lai Savienība dotu pienācīgu artavu pasaules mēroga centienos, ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā jādod visām tautsaimniecības nozarēm.

Grozījums

(3) Eiropas Parlaments savā 2014. gada februāra rezolūcijā par klimata **pārmaiņām ar lielu balsu vairākumu atbalstīja mērķi pēc iespējas ātrāk un vēlākais līdz 2050.** gadam **panākt klimatneitralitāti. Eiropas Parlaments arī ir atkārtoti aicinājis** Komisiju un dalībvalstis **palielināt** 2030. gadam **izvirzīto saistošo** ES mērķrādītāju, kas paredzētu siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni samazināt vismaz par **55** %. Eiropas Parlaments norādīja arī to, ka, lai Savienība **sasniegtu tās klimata mērķrādītājus un** dotu pienācīgu artavu pasaules mēroga centienos, ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā jādod visām tautsaimniecības nozarēm, **tostarp starptautiskajai aviācijai un jūras transportam. Ātri centieni dekarbonizēt jūras transporta nozari ir vēl nozīmīgāki, ņemot vērā Parlamenta 2019. gada 28. novembra deklarāciju par ārkārtas situāciju klimata un vides jomā.**

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums

3.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(3a) Eiropas Parlamenta 2019. gada 28. novembra rezolūcijā par 2019. gada ANO Klimata pārmaiņu konferenci (COP 25), kas notika Madridē, Spānijā, tika uzsvērts, ka ir nepieciešami papildu Savienības pasākumi, lai risinātu jautājumu par SEG emisijām jūrniecības nozarē, jo SJO rīcība ir lēna un nepietiekami rezultatīva. Eiropas Parlaments jo īpaši atbalstīja jūrniecības nozares iekļaušanu Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā ("ES ETS"), kā arī kuģu efektivitātes standartu ieviešanu Savienības līmenī. Uz tirgus balstīti emisiju samazināšanas politikas virzieni vieni paši nav pietiekami pasākumi, lai sasniegtu Savienības emisiju samazināšanas mērķrādītājus, un tie būtu jāpapildina ar saistošiem regulatīviem emisiju samazināšanas politikas virzieniem, kas tiek pienācīgi īstenoti.

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums

4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4) 2014. gada 24. oktobra secinājumos Eiropadome apstiprināja **saistošu ES mērķrādītāju Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni samazināt vismaz par 40 %**. Eiropadome minēja arī to, ka **ir svarīgi transporta nozarē mazināt siltumnīcefekta gāzu**

(4) **Savos 2019. gada 12. decembra secinājumos^{1a}** Eiropadome apstiprināja **mērķi līdz 2050. gadam panākt ES klimatneitralitāti**. Eiropadome minēja arī to, ka **visiem attiecīgajiem ES tiesību aktiem un politikas virzieniem ir jāatbilst klimatneitralitātes mērķim un jāsekmē tā sasniegšana, vienlaikus respektējot**

emisijas un riskus, kas saistīti ar atkarību no fosilā kurināmā, un aicināja Komisiju izskatīt vēl citus instrumentus un pasākumus, kas atbalsstītu visaptverošu un tehnoloģiski neitrālu pieeju, arī — transporta nozarē veicinātu emisiju samazināšanas, atjaunojamo energoresursu izmantošanu un energoefektivitāti.

vienlīdzīgus konkurences nosacījumus.

1a

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums

4.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4a) Pašlaik jūras transports ir vienīgā nozare, kas nav konkrēti minēta Savienības emisiju samazināšanas mērķī vai konkrētos mazināšanas pasākumos. Komisija savā 2019. gada 11. decembra paziņojumā par Eiropas zaļo kursu norādīja, ka plāno veikt papildu pasākumus, lai risinātu jautājumus saistībā jūrniecības nozares radītājām SEG emisijām, un, konkrēti, attiecināt ES ETS arī uz jūrniecības nozari, kā arī reglamentēt vispiesārņojošāko kuģu piekļuvi Savienības ostām un noteikt pienākumu dokos pietauvotajiem kuģiem izmantot krasta elektroenerģiju. Savā 2020. gada 4. marta priekšlikumā regulai, ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulu (ES) 2018/1999 (Eiropas Klimata akts)^{1a}, Komisija apstiprina, ka ir vajadzīgi papildu pasākumi, lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitātes mērķi, un ka

ieguldījums būs jāsniedz ikvienai nozarei, jo sagaidāms, ka pašreizējie politikas virzieni siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz 2050. gadam samazinās tikai par 60 %.

^{1a} <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020PC0080&from=EN>.

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums

4.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(4b) Tirgus šķēršļu novēršana jūrniecības nozarē, tostarp ar pārredzaumu un stabilu monitoringu, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, tiek veikta, lai veicinātu energoefektīvu tehnoloģiju ieviešanu un tādējādi palīdzētu līdz 2030. gadam jūras transporta emisijas samazināt par aptuveni 2 %. Lai jūrniecības nozare sniegtu pilnīgu ieguldījumu visu ekonomikas nozaru centienos sasniegt Savienības klimatneitralitātes mērķi, kā arī 2030. gada mērķrādītājus un citus iespējamās starpposmu mērķrādītājus, ir nepieciešama turpmāka rīcība. Būdamā ES galvenais instruments jūras transporta radīto SEG emisiju un gaisa piesārņojuma monitoringam, ziņošanai un verifikācijai, ES MZV regula ir pamats turpmākai rīcībai. Tāpēc minētās regulas darbības joma būtu jāpaplašina, iekļaujot saistošas prasības uzņēmumiem samazināt savas SEG emisijas uz vienu pārvadāšanas darbu, un ir arī jāpaplašina ES ETS, lai aptvertu jūras transporta nozari.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums

6. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(6) 2015. gada aprīlī Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (“ES MZV regula”), ko 2016. gadā papildināja divas deleģētās²¹ un divas īstenošanas regulas²². ES MZV regulas mērķis ir vākt datus par kuģu pārvadājumu emisijām turpmākai politikas veidošanai un stimulēt emisiju samazināšanu, sniedzot attiecīgajiem tirgiem informāciju par kuģu efektivitāti. ES MZV regula liek uzņēmumiem katru gadu, sākot no 2018. gada, veikt monitoringu par savu kuģu degvielas patēriņu, CO₂ emisijām un energoefektivitāti reisos uz Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostām un no tām, kā arī attiecīgos datus ziņot un verificēt. **Tas** attiecas arī uz CO₂ emisijām EEZ ostās. Pirmie emisiju ziņojumi **ir** jāsniedz līdz 2019. gada 30. aprīlim.

Grozījums

(6) 2015. gada aprīlī Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (“ES MZV regula”), ko 2016. gadā papildināja divas deleģētās²¹ un divas īstenošanas regulas²². ES MZV regulas mērķis ir vākt datus par kuģu pārvadājumu emisijām turpmākai politikas veidošanai un stimulēt emisiju samazināšanu, sniedzot attiecīgajiem tirgiem informāciju par kuģu efektivitāti. ***ES MZV regula tika pieņemta kā pirmais solis pakāpeniskā pieejā, lai jūras transporta emisijas iekļautu Savienības SEG samazināšanas saistībās un pēc tam noteiktu šo emisiju cenu saskaņā ar principu “piesārņotājs maksā”. Kad tika pieņemta ES MZV regula, Komisija apņēmās nākamajos lēģislatīvo aktu priekšlikumos par jūras transporta emisijām apsvērt, kādi turpmākie pasākumi būtu piemēroti, lai nodrošinātu, ka šī nozare sniedz taisnīgu ieguldījumu Savienības emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanā, jo īpaši aplūkojot iespēju attiecināt ES ETS uz jūrniecības nozari.*** ES MZV regula liek uzņēmumiem katru gadu, sākot no 2018. gada, veikt monitoringu par savu kuģu degvielas patēriņu, CO₂ emisijām un energoefektivitāti reisos uz Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostām un no tām, kā arī attiecīgos datus ziņot un verificēt. ***Šis pienākums*** attiecas arī uz CO₂ emisijām EEZ ostās. Pirmie emisiju ziņojumi ***bija*** jāsniedz līdz 2019. gada 30. aprīlim, ***bet Komisija tos publicēja 2019. gada 30. jūnijā.***

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

²¹ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2016/2072 par verifikācijas darbībām un verificētāju akreditāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (OV L 320, 26.11.2016., 5. lpp.); Komisijas 2016. gada 22. septembra Deleģētā regula (ES) 2016/2071, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 attiecībā uz oglekļa dioksīda emisiju monitoringa metodēm un noteikumiem par citas attiecīgās informācijas monitoringu (OV L 320, 26.11.2016., 1. lpp.).

²² Komisijas 2016. gada 4. novembra Īstenošanas regula (ES) 2016/1927 par monitoringa plānu, emisiju ziņojumu un atbilstības dokumentu veidlapām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (OV L 299, 5.11.2016., 1.–21. lpp.). Komisijas 2016. gada 4. novembra Īstenošanas regula (ES) 2016/1928 par to, kā nosaka pārvadāto kravu kuģu kategorijām, kas nav pasažieru kuģi, ro-ro kuģi un konteinerkuģi, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (OV L 299, 5.11.2016., 22.–25. lpp.).

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

²¹ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2016/2072 par verifikācijas darbībām un verificētāju akreditāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (OV L 320, 26.11.2016., 5. lpp.); Komisijas 2016. gada 22. septembra Deleģētā regula (ES) 2016/2071, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 attiecībā uz oglekļa dioksīda emisiju monitoringa metodēm un noteikumiem par citas attiecīgās informācijas monitoringu (OV L 320, 26.11.2016., 1. lpp.).

²² Komisijas 2016. gada 4. novembra Īstenošanas regula (ES) 2016/1927 par monitoringa plānu, emisiju ziņojumu un atbilstības dokumentu veidlapām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (OV L 299, 5.11.2016., 1.–21. lpp.). Komisijas 2016. gada 4. novembra Īstenošanas regula (ES) 2016/1928 par to, kā nosaka pārvadāto kravu kuģu kategorijām, kas nav pasažieru kuģi, ro-ro kuģi un konteinerkuģi, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (OV L 299, 5.11.2016., 22.–25. lpp.).

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums 6.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6a) Kuģniecības emisiju un to ietekmes uz globālo sasilšanu un gaisa piesārņojumu samazināšanu nevajadzētu panākt veidā, kas kaitē jūras bioloģiskajai daudzveidībai, un šāda samazināšana būtu jāpapildina ar pasākumiem, kuru mērķis ir atjaunot jūras un piekrastes ekosistēmas, kuras kaitīgi ietekmējusi kuģniecības nozare, piemēram, jūrās novadītās vielas, tostarp balasta ūdeņi, ogļūdeņraži, smagie metāli un ķīmiskās vielas, jūrā pazaudēti konteineri un sadursmes ar vaļveidīgajiem.

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums 6.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6b) Jūrniecības nozarē kuģa īpašnieks ne vienmēr ir tā pati persona vai struktūra, kas komerciāli izmanto kuģi. Tādēļ visi saskaņā ar ES MZV regulu pieprasītie dati būtu jāapkopo tai personai vai struktūrai, kas atbild par kuģa komerciālo izmantošanu, piemēram, vadītājam, laika fraktētājam vai bezapkalpes kuģa fraktētājam, un jāattiecina uz šādu personu vai struktūru.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums 6.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6c) ES MZV regulas ietvaros apkopotos datus vajadzētu izmantot nolūkā sekmēt pāreju uz bezemisiju kuģiem, izstrādājot energoefektivitātes sertifikātu kuģiem ar reitingu skalu, lai būtu iespējams pārredzami salīdzināt kuģus, it sevišķi tos, ko piedāvā pārdošanai vai iznomāšanai, un lai mudinātu dalībvalstis popularizēt paraugpraksi un atbalstīt visefektīvākos kuģus.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums 6.d apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6d) Komisijai sadarbībā ar kuģu īpašniekiem, citām ieinteresētajām personām un neatkarīgiem ekspertiem būtu jāizstrādā Eiropas kuģniecības marķējums ražojumiem, lai informētu patērētājus par jūras transporta ietekmi uz vidi saistībā ar viņu iegādātajiem ražojumiem. Šāds marķējums atbalstītu kuģniecības nozares ekoloģisko un enerģētisko pāreju, nodrošinot uzticamu un pārredzamu veidu, kā informēt klientus par brīvprātīgām iniciatīvām. Tas patērētājus mudinātu iegādāties ražojumus, ko transportējuši kuģu īpašnieki, kas ir samazinājuši sevis radīto ietekmi uz vidi, piemēram, saistībā ar siltumnīcefekta gāzu un piesārņojošu vielu emisijām, trokšņa piesārņojumu, atkritumu un ūdens apsaimniekošanu.

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums 6.e apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6e) Padomes Direktīva 92/106/EEK^{1a} palīdz samazināt transporta emisijas, sekmējot pāreju no kravu autopārvadājumiem uz transporta veidiem, kas rada mazāk emisiju, tostarp bezemisiju upju koridoriem. Šī direktīva ir jāpārskata, lai pastiprinātu centienus saistībā ar multimodālo pārvadājumu veicināšanu, efektivitātes paaugstināšanu un mazemisiju alternatīvu palielināšanu. Bezemisiju ūdens transports ir galvenais veids, kā panākt ilgtspējīgu transporta veidu maiņu no autoceļiem uz ūdens ceļiem, tādēļ ir jāatbalsta ieguldījumi uzpildes un uzlādes infrastruktūrā iekšzemes ostās.

^{1a} Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums 6.f apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6f) Savienības ostas, ņemot vērā to ģeogrāfisko novietojumu un saimnieciskās darbības, ir stratēģiski enerģētikas pārkārtošanas centri. Tās ir

energoproduktu galvenie ieviešanas punkti (no importa, glabātuvēm vai sadales), kas aizvien vairāk iesaistās atjaunojamo energoresursu enerģijas ražotņu izveidē un izstrādā jaunas energovadības un aprites ekonomikas stratēģijas. Tādēļ saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem Savienībai jūrniecības nozares dekarbonizācija būtu jāpapildina ar stratēģisku pieeju attiecībā uz Savienības ostu dekarbonizāciju, lai atbalstītu šo ostu kā enerģētikas pārkārtošanas veicinātāju nozīmi. Dalībvalstis būtu jāmudina sekmēt bezemisiju ostu attīstību un ieguldīt uzpildes un uzlādes infrastruktūrā. Tas nodrošinātu tūlītējus veselības ieguvumus visiem ostu un piekrastes teritorijās dzīvojošajiem, kā arī ierobežotu negatīvu ietekmi uz jūras un piekrastes bioloģisko daudzveidību šādās zonās, kas ietver arī plašas sauszemes teritorijas, no kurām dažas ir Natura 2000 tīkla teritorijas.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums

7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(7) ES MZV regulas 22. pantā ir minēts, ka, ja tiks panākta starptautiska vienošanās par globālu siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, Komisija ES MZV regulu pārskatīs un attiecīgā gadījumā ierosinās grozījumus, lai nodrošinātu **saskaņošanu** ar minēto starptautisko vienošanos.

Grozījums

(7) ES MZV regulas 22. pantā ir minēts, ka, ja tiks panākta starptautiska vienošanās par globālu siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu **vai par globāliem pasākumiem, lai samazinātu jūras transporta radītās SEG emisijas**, Komisija ES MZV regulu pārskatīs un attiecīgā gadījumā ierosinās grozījumus, lai nodrošinātu **atbilstību** ar minēto starptautisko vienošanos. **Svarīgi, lai neatkarīgi no jebkādiem globāliem pasākumiem Savienība spētu arī turpmāk saglabāt vērienīgu pieeju un uzņemties vadību klimata jomā, uzturot vai pieņemot stingrākus pasākumus Savienībā.**

Komisijas ierosinātais teksts

(8) Saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kas 2015. gada decembrī tika pieņemts ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) Pušu konferences 21. sesijā²³, ES un dalībvalstis ir uzņēmušās tautsaimniecības mēroga samazinājumu mērķrādītāju. Notiek centieni ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) starpniecību samazināt starptautiskā jūras transporta emisijas, un tie būtu jāveicina. SJO 2016. gada oktobrī pieņēma²⁴ kuģu degvielleļļas patēriņa datu vākšanas sistēmu ("globālā SJO DVS").

Grozījums

(8) Saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kas 2015. gada decembrī tika pieņemts ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) Pušu konferences 21. sesijā²³, ES un dalībvalstis ir uzņēmušās tautsaimniecības mēroga samazinājumu mērķrādītāju. Notiek centieni ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) starpniecību samazināt starptautiskā jūras transporta emisijas, un tie būtu jāveicina. SJO 2016. gada oktobrī pieņēma²⁴ kuģu degvielleļļas patēriņa datu vākšanas sistēmu ("globālā SJO DVS"). ***SJO 2018. gada 13. aprīlī pieņēma arī Sākotnējo stratēģiju kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai (SJO Sākotnējo stratēģiju), cenšoties pēc iespējas ātrāk ierobežot šo emisiju pieaugumu un līdz 2050. gadam tās samazināt vismaz par 50 % salīdzinājumā ar 2008. gadu, kā arī tiecoties panākt pakāpenisku to izbeigšanu. Tajā pašā laikā SJO dalībvalstis un asociētās dalībvalstis tostarp visas Savienības dalībvalstis, apņēmas līdz 2030. gadam samazināt CO₂ emisijas uz vienu pārvadāšanas darbu vidēji starptautiskajā kuģniecībā vismaz par 40 %, cenšoties līdz 2050. gadam panākt 70 % samazinājumu. Tādēļ ir lietderīgi SJO Sākotnējās stratēģijas galvenos elementus iekļaut Savienības tiesību aktos, vienlaikus turpinot konstruktīvi sadarboties ar SJO dalībvalstīm, lai panāktu vispārēju vienošanos par SEG emisiju samazināšanas pasākumiem. Uzņēmumiem būtu jānosaka pienākums līdz 2030. gadam lineāri samazināt gada CO₂ emisijas uz vienu pārvadāšanas darbu par vismaz 40 % (vidēji) visiem to pārziņā esošajiem kuģiem salīdzinājumā***

ar vidējo veikspēju uz tāda paša izmēra un tipa kuģu kategoriju, kā ziņots saskaņā ar MZV regulu. SEG emisiju samazināšanas pasākumu pamatscenārijs būtu jānosaka, izmantojot THETIS-MRV un SJO DVS datus, vienlaikus pilnībā atzīstot emisiju samazinājumus, ko jau veikuši uzņēmumi, kas “dekarbonizē pirmos dalībniekus”. Komisijai būtu jāpieņem deleģētie akti, lai paredzētu sīki izstrādātus noteikumus, saskaņā ar kuriem nosakāma bāzes līnija, ikgadējais samazinājuma koeficients katrai kuģu kategorijai, noteikumi attiecībā uz sodanaudas par pārsniegtajām emisijām aprēķināšanu un līdzekļus to iekasēšanai, kā arī jebkādi citi noteikumi, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstību un pārliicinātos par atbilstību šim pienākumam.

²³ Parīzes nolīgums (OV L 282, 19.10.2016., 4.–18. lpp.).

²⁴ SJO Rezolūcija MEPC.278(70), ar ko groza MARPOL VI pielikumu.

²³ Parīzes nolīgums (OV L 282, 19.10.2016., 4.–18. lpp.).

²⁴ SJO Rezolūcija MEPC.278(70), ar ko groza MARPOL VI pielikumu.

Grozījums Nr. 18

Regulas priekšlikums 9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(9) Ņemot vērā abu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu līdzāspastāvēšanu, Komisija saskaņā ar ES MZV regulas 22. pantu izvērtēja, kā abas sistēmas saskaņot, lai mazinātu administratīvo slogu kuģiem, vienlaikus saglabājot ES MZV regulas mērķus.

Grozījums

(9) Ņemot vērā abu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu līdzāspastāvēšanu, Komisija saskaņā ar ES MZV regulas 22. pantu izvērtēja, kā abas sistēmas saskaņot, lai mazinātu administratīvo slogu kuģiem, **īpaši MVU īpašumā esošajiem**, vienlaikus saglabājot ES MZV regulas mērķus.

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Ietekmes novērtējums liecināja, ka abu monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu daļēja saskaņošana varētu palīdzēt samazināt administratīvo slogu kuģniecības uzņēmumiem, vienlaikus saglabājot ES MZV regulas galvenos mērķus. Taču šādi daļējai saskaņošanai nevajadzētu mainīt ES MZV regulas pārvaldību, **darbības jomu**, verificāciju, pārredzamību vai CO₂ ziņošanas prasības, jo tas ievērojami vājinātu tās mērķus un ietekmētu tās spēju sniegt informāciju, kas vajadzīga turpmākiem rīcībpolitikas veidošanas lēmumiem, un stimulēt energoefektivitātes pasākumu un rīcības modeļu izplatīšanos kuģu pārvadājumu nozarē. Tāpēc ES MZV regulas grozījumiem saskaņošanā ar globālo SJO DVS būtu jāaprobežojas ar definīcijām, monitoringa parametriem, monitoringa plāniem un veidnēm.

Grozījums

(10) Ietekmes novērtējums liecināja, ka abu monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu daļēja saskaņošana varētu palīdzēt samazināt administratīvo slogu kuģniecības uzņēmumiem, vienlaikus saglabājot ES MZV regulas galvenos mērķus. Taču šādi daļējai saskaņošanai nevajadzētu mainīt ES MZV regulas pārvaldību, verificāciju, pārredzamību vai CO₂ ziņošanas prasības, jo tas ievērojami vājinātu tās mērķus un ietekmētu tās spēju sniegt informāciju, kas vajadzīga turpmākiem rīcībpolitikas veidošanas lēmumiem, un stimulēt energoefektivitātes pasākumu un rīcības modeļu izplatīšanos kuģu pārvadājumu nozarē. Tāpēc ES MZV regulas grozījumiem saskaņošanā ar globālo SJO DVS būtu jāaprobežojas ar **kuģiem, uz kuriem attiecas ES MRV regula**, definīcijām, monitoringa parametriem, monitoringa plāniem un veidnēm.

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

12. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(12) Lai nodrošinātu, ka racionalizēti tiek vākti dati par kuģu darbībām, uz kurām ir attiecināmas abas sistēmas, būtu jāņem vērā globālās SJO DVS noteikumi par datiem, kas jāmonitorē un par kuriem jāziņo katru gadu. Lai to nodrošinātu,

Grozījums

(12) Lai nodrošinātu, ka racionalizēti tiek vākti dati par kuģu darbībām, uz kurām ir attiecināmas abas sistēmas, būtu jāņem vērā globālās SJO DVS noteikumi par datiem, kas jāmonitorē un par kuriem jāziņo katru gadu. Lai to nodrošinātu, **līdz**

parametrs “kravnesība” būtu jāziņo, *savukārt parametram* “pārvadātā krava” *būtu jāpaliek brīvprātīgam*. “Jūrā pavadītais laiks” būtu jāaizstāj ar globālās SJO DVS definēto terminu “ceļā pavadītās stundas”. Visbeidzot, lai samazinātu administratīvo slogu, “noietā attāluma” aprēķina pamatā būtu jābūt globālajai SJO DVS²⁵.

²⁵ SJO Rezolūcija MEPC 282 (70).

ar parametru “kravnesība” *papildus* būtu jāziņo *arī parametrs* “pārvadātā krava”. “Jūrā pavadītais laiks” būtu jāaizstāj ar globālās SJO DVS definēto terminu “ceļā pavadītās stundas”. Visbeidzot, lai samazinātu administratīvo slogu, “noietā attāluma” aprēķina pamatā būtu jābūt globālajai SJO DVS²⁵.

²⁵ SJO Rezolūcija MEPC 282 (70).

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

13. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(13) Monitoringa plānu saturs būtu jāracionalizē, lai ņemtu vērā globālo SJO DVS, izņemot tās plāna daļas, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar ES MZV regulu tiek monitorēti un ziņoti tikai ar ES saistīti dati. Tāpēc visiem noteikumiem “par katru reisu” arī turpmāk būtu jābūt monitoringa plāna daļai.

Grozījums

(13) Monitoringa plānu saturs būtu jāracionalizē, lai ņemtu vērā globālo SJO DVS, izņemot tās plāna daļas, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar ES MZV regulu tiek monitorēti un ziņoti tikai ar ES saistīti dati. Tāpēc visiem noteikumiem “par katru reisu” arī turpmāk būtu jābūt monitoringa plāna daļai.

Komisijai būtu arī jāpalīdz dalībvalstīm, kopīgojot specializētās zināšanas un labu praksi, kā arī sniedzot tām atbalstu jaunu tehnoloģiju ieviešanā, lai samazinātu administratīvos slogus, un efektīvi un droši iegūt datus.

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums

13.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13a) Ietekmes novērtējums, ko Komisija veica 2013. gadā un kas tika pievienots ES MZV regulas priekšlikumam, parādīja ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas efektivitāti attiecībā uz jūrniecības emisijām un atzina ETS sistēmu vai uz mērķrādītājiem balstītu kompensāciju fondu par variantiem, kas šajā nozarē varētu nodrošināt nepieciešamos emisiju samazinājumus. Lai Savienības emisiju samazināšanas centienos iekļautu starptautisko kuģniecību un ietvertu jūrniecības emisijas, būtu jāgroza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK^{1a}. Komisijai būtu jāpieņem deleģētie akti, lai cita starpā noteiktu kopējo kvotu daudzumu jūras transportam, kā tas tiek noteikts citām nozarēm, kā arī kvotu piešķiršanas metodi jūrniecības nozarei ar izsoļu starpniecību. Sagatavojot minētos deleģētos aktus, Komisijai būtu jāatjaunina 2013. gada ietekmes novērtējums, jo īpaši, lai ņemtu vērā Savienības ekonomikas mēroga SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam un klimatneitralitātes mērķi, kas definēts Regulā (ES).../... [Eiropas Klimata akts] un ekonomisko ietekmi, tostarp saistībā ar iespējamiem neplānotas transporta veida maiņas un oglekļa emisiju pārvirzes riskiem. Minētā novērtējuma rezultāti Komisijai būtu jāpublisko. Svarīgi, lai Savienība un dalībvalstis atbalsētu starptautiskā līmenī veiktus pasākumus nolūkā samazināt jūras transporta ietekmi uz klimatu. Komisijai būtu jāseko līdzi SJO virzībai uz tirgus balstīta pasākuma pieņemšanu un šāda globāla un uz tirgu balstīta

pasākuma pieņemšanas gadījumā būtu jāizskata, kā nodrošināt Savienības un globālo pasākumu saskaņošanu, lai saglabātu klimata jomā īstenotās Savienības rīcības vides integritāti un efektivitāti.

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums

13.b apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13b) Sekmīgai pārejai uz bezemisiju kuģniecību ir vajadzīga integrēta pieeja un piemērota labvēlīga vide, kas stimulētu inovāciju gan uz kuģiem, gan ostās. Šādu labvēlīgu vidi veido publiskā un privātā sektora ieguldījumi pētniecībā un inovācijā, tehnoloģiski un operatīvi pasākumi, lai uzlabotu kuģu energoefektivitāti, kā arī ilgtspējīgu alternatīvo degvielu, piemēram, ūdeņraža un amonjaka, kas saražoti no atjaunojamiem energoresursiem, un bezemisiju dzinēju tehnoloģiju, tostarp nepieciešamo uzpildes un uzlādes infrastruktūru ostās, ieviešana. No ieņēmumiem, kas gūti, izsolot atbilstīgi ES ETS noteiktās jūras transporta kvotas, būtu jāizveido Okeāna fonds, lai uzlabotu kuģu energoefektivitāti un atbalstītu ieguldījumus, kuru mērķis ir dekarbonizēt jūras transportu, tostarp tuvsatiksmes kuģošanu un ostas. Komisijai būtu arī jāizstrādā pasākumi, lai regulētu vispiesārņojošāko kuģu piekļuvi Savienības ostām un uzliktu par pienākumu Savienības ostās piestājušajiem kuģiem, kuri izmanto fosilo degvielu, izmantot krasta elektroenerģiju vai citas alternatīvas bezemisiju iespējas. Komisijai būtu arī jāizvērtē iespēja

*pieprasīt, lai ostas pieņemtu dīkstāves
tarifus, kuru pamatā ir emisijas.*

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums 13.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13c) Lai sekmīgi pārietu uz bezemisiju un videi nekaitīgiem kuģiem, ir vajadzīga integrēta pieeja, lai veicinātu inovatīvus pasākumus videi nekaitīgāku kuģu izstrādei, piemēram, attiecībā uz korpusa konstrukciju, jauniem dzinējiem un ilgtspējīgām alternatīvām degvielām, kā arī vēja dzinējiem un ekspluatācijas pasākumiem, kurus var īstenot īstermiņā, piemēram, ātruma samazināšana vai labāka maršruta plānošana, ar kuriem iespējams samazināt degvielas patēriņu un līdz ar to emisijas. Laikposmā no 2006. līdz 2012. gadam tika plaši testēta ātruma samazināšana (ko dēvē arī par lēnu kuģošanu), jo krasi pieauga degvielas cenas: ātruma samazināšana par 10 % samazināja patēriņu par aptuveni 19 %^{1a} un attiecīgi samazināja emisijas. Tādi uz tirgu balsīti pasākumi kā ES ETS sekmēs emisiju samazināšanu un ieguldījumus pētniecībā un inovācijās, lai uzlabotu kuģu energoefektivitāti un ilgtspējīgu alternatīvu degvielu un dzinēju tehnoloģiju ieviešanu, tostarp vajadzīgās uzpildes un uzlādes infrastruktūras ieviešanu ostās un iekšzemes ostās.

^{1a} “The impact of international shipping on European air quality and climate forcing” (“Starptautiskās kuģniecības ietekme uz Eiropas gaisa kvalitāti un klimata pārmaiņām”), Eiropas Vides aģentūra, Tehniskais ziņojums Nr. 4/2013.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

14.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14a) Lai saglabātu THETIS-MRV reģistram paziņoto datu augstu kvalitāti, Eiropas Jūras drošības aģentūrai būtu jāpiešķir vajadzīgās pilnvaras un resursi, lai tā varētu pārbaudīt emisiju ziņojumus, kurus verificētājs atzinis par apmierinošiem.

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums

14.b apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14b) Komisijai būtu jāpārskata Regulas (ES) 2015/757 darbība, ņemot vērā pieredzi, kas gūta, īstenojot minēto regulu un globālo SJO DVS, kā arī ņemot vērā citus attiecīgos pasākumus, kuru mērķis ir samazināt jūras transporta radītās SEG emisijas.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums

14.c apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(14c) Jūras transports ir arī gaisa piesārņotāju, piemēram, sēra oksīda (SO_x), slāpekļa oksīda (NO_x), cieto daļiņu (PM), ozona slāni noārdošo vielu (ODS) vai gaistošo organisko savienojumu (GOS)^{1a}, emisiju avots. Gaisa piesārņotāji kaitīgi ietekmē gan vidi, gan iedzīvotāju veselību, it sevišķi to iedzīvotāju veselību, kuri dzīvo vai strādā piekrastes vai ostu teritorijās. Komisijai līdz 2021. gada jūnijam būtu jāpārskata spēkā esošie tiesību akti un tad jāizvirza konkrēti priekšlikumi, kā novērst gaisa piesārņojumu, ko izraisa jūras transporta kaitīgās emisijas. Komisijai būtu arī jāstrādā pie sēra emisijas kontroles zonu (SECA) un NO_x emisijas kontroles zonu (NECA) paplašināšanas visās Eiropas jūrās, tostarp Vidusjūrā, un jāturpina risināt problēmu saistībā ar skalošanas ūdeņu novadīšanu no skruberiem un citu vielu, piemēram, balasta ūdens, ogļūdeņražu, smago metālu un ķīmisko vielu, novadīšanu atklātos ūdeņos, kā arī šo vielu ietekmi uz jūras bioloģisko daudzveidību.

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums

15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15) Regulas (ES) 2015/757 mērķis ir

(15) Regulas (ES) 2015/757 mērķis ir

monitorēt, ziņot un verificēt CO₂ emisijas no kuģiem, kas piestāj EEZ ostās, un ***tas ir pirmais solis pakāpeniskā pieejā siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai.*** To pietiekamā apmērā nevar nodrošināt dalībvalstis; mēroga un ietekmes dēļ to labāk var panākt ES līmenī. Globālā SJO DVS būtu jāņem vērā, un šī Regula nodrošina vākto datu pastāvīgu salīdzināmību un uzticamību, pamatojoties uz vienotu prasību kopumu. Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

monitorēt, ziņot un verificēt CO₂ emisijas no kuģiem, kas piestāj EEZ ostās, ***lai samazinātu to vidējo oglekļietilpīgumu uz vienu pārvadāšanas darbu, tostarp ievērojami samazinot to emisijas pietauvošanās vietās, un noteiktu šīm emisijām tādu cenu, ka ļautu samazināt jūrniecības nozares radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas.*** To pietiekamā apmērā nevar nodrošināt dalībvalstis; mēroga un ietekmes dēļ to labāk var panākt ES līmenī. Globālā SJO DVS būtu jāņem vērā, un šī Regula nodrošina vākto datu pastāvīgu salīdzināmību un uzticamību, pamatojoties uz vienotu prasību kopumu. Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

Grozījums Nr. 29

Regulas priekšlikums 15.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15a) Vēl nav pabeigta pāreja uz klimatneitrālu kuģniecību, un līdzšinējie regulatīvie pasākumi šajā jomā ir bijuši nepietiekami. Ostām var būt liela nozīme jūras transporta dekarbonizēšanā. Savienības ostās ienākošo kuģu operatoriem būtu jāprasa nodrošināt, ka piestātnēs viņu kuģi nerada siltumnīcefekta gāzu vai gaisa piesārņotāju emisijas, izmantojot tādas iespējas kā pieslēgšanos krasta elektroenerģijai. Tas būtu sevišķi svarīgi tādu piestātņu gadījumā, kuras atrodas apdzīvotu vietu tuvumā, lai samazinātu gaisa piesārņojuma ietekmi uz cilvēku veselību. Ņemot vērā kuģu dažādo ietekmi

saistībā ar siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisijām, kā pirmajiem šo prasību būtu jāprasa ievērot vispiesārņojošākajiem kuģiem, tostarp lieliem pasažieru kuģiem.

Grozījums Nr. 30

**Regulas priekšlikums
15.b apsvērums (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(15b) Kuģu operatoriem būtu jānodrošina, lai tie darbotos pēc iespējas energoefektīvākā veidā, panākot maksimāli zemu emisiju līmeni. Kuģubūvētājiem būtu jānodrošina, ka jaunu kuģu būvniecībā prioritāti tie piešķir emisiju samazināšanai.

Grozījums Nr. 31

**Regulas priekšlikums
1. pants – virsraksts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Grozījumi Regulā (ES) 2015/757

Grozījums Nr. 32

**Regulas priekšlikums
1. pants – -1. punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Regulu (ES) 2015/757 groza šādi:

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums

1. pants – -1.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

23. apsvērums

Spēkā esošais teksts

(23) ***Pašreizējā posmā Savienības MZV sistēmai nevajadzētu aptvert*** citas siltumnīcefekta gāzes, klimata pārmaiņu veicinātājus ***vai*** gaisa piesārņotājus, ***lai nevajadzētu izvirzīt prasības uzstādīt mērierīces, kas vēl nav*** pietiekami uzticamas vai komerciāli pieejamas, ***jo tas varētu traucēt Savienības MZV sistēmas ieviešanai.***

Grozījums

(-1a) regulas 23. apsvērumu aizstāj ar šādu:

“(23) Savienības MZV sistēmu vajadzētu paplašināt, lai ietvertu arī citas siltumnīcefekta gāzes, klimata pārmaiņu veicinātājus ***un*** gaisa piesārņotājus, ***ja ir*** pietiekami uzticamas vai komerciāli pieejamas ***mērierīces, lai labāk aizsargātu klimatu, vidi un cilvēku veselību.***”

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums

1. pants – - 1.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

1. pants

Spēkā esošais teksts

1. pants

Priekšmets

Lai veicinātu jūras transporta radīto

Grozījums

(-1b) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets

Ar šo regulu paredz noteikumus par

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

precīzu monitoringu, ziņošanu un verifikāciju par *siltumnīcefekta gāzu (SEG)* emisijām un citu attiecīgu informāciju no kuģiem, kas ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās, uzturas tajās un iziet no tām. *Lai palīdzētu sasniegt Savienības ekonomikas mēroga klimatneitralitātes mērķi, kas definēts Regulā (ES).../... [Eiropas Klimata akts], vienlaikus ņemot vērā 2018. gada 13. aprīlī pieņemto SJO Sākotnējo stratēģiju kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai, šī regula saskaņā ar tās 12.a pantu uzliek uzņēmumiem pienākumu samazināt to gada vidējās CO₂ emisijas uz vienu pārvadāšanas darbu.”*

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums

1. pants – -1.c punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

1. pants – 2. punkts

Spēkā esošais teksts

1. Regulu piemēro kuģiem ar bruto tonnāžu **virš** 5000 t attiecībā uz **CO₂** emisijām, kas radušās minēto kuģu reisos no to pēdējās **ienākšanas** ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu **ienākšanas** ostu, reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošās **ienākšanas** ostas uz nākamo **ienākšanas** ostu, kā arī dalībvalsts jurisdikcijā esošās **ienākšanas** ostās.

Grozījums

(-1c) regulas 2. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Regulu piemēro kuģiem ar bruto tonnāžu, **kas vienāda vai lielāka par** 5 000 t, attiecībā uz **SEG** emisijām, kas radušās minēto kuģu reisos no to pēdējās **piestāšanas** ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu **piestāšanas** ostu, reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošās **piestāšanas** ostas uz nākamo **piestāšanas** ostu, kā arī dalībvalsts jurisdikcijā esošās **piestāšanas** ostās. ”

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – -a apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

3. pants – 1. daļa – aa punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(-a) iekļauj šādu punktu:

“aa) “siltumnīcefekta gāzu emisijas” ir tādu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu izplūde atmosfērā no kuģiem, kas uzskaitītas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK II pielikumā;*

** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisīto gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (OV L 275, 25.10.2003., 32. lpp.). ”*

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

3. pants – 1. punkts– b apakšpunkts

Spēkā esošais teksts

Grozījums

(-aa) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

(b) “piestāšanas osta” ir osta, kurā kuģis

“(b) “piestāšanas osta” ir osta, kurā kuģis

piestāj, lai iekrautu vai izkrautu **kravu** vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus; tāpat tas neietver ienākšanu vienīgi ar mērķi uzpildīt degvielu, papildināt krājumus, mainīt apkalpi, ieiet dokā vai veikt remontu kuģim un/vai tā iekārtām, ienākšanu ostā tāpēc, ka kuģim ir vajadzīga palīdzība vai tas ir briesmās, pārkraušanu no kuģa uz kuģi ārpus ostām un ienākšanu ar vienīgo mērķi patverties no nelabvēlīgiem laika apstākļiem vai ja tas nepieciešams saistībā ar meklēšanas un glābšanas darbībām;

piestāj, lai iekrautu vai izkrautu **būtisku pārvadājamās kravas daļu** vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus; tāpat tas neietver ienākšanu vienīgi ar mērķi uzpildīt degvielu, papildināt krājumus, mainīt apkalpi, ieiet dokā vai veikt remontu kuģim un/vai tā iekārtām, ienākšanu ostā tāpēc, ka kuģim ir vajadzīga palīdzība vai tas ir briesmās, pārkraušanu no kuģa uz kuģi ārpus ostām un ienākšanu ar vienīgo mērķi patverties no nelabvēlīgiem laika apstākļiem vai ja tas nepieciešams saistībā ar meklēšanas un glābšanas darbībām;

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2015/757

3. pants – 1. punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

(d) “uzņēmums” ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, **kas** no kuģa īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa **darbību un ir piekritis pārņemt visus pienākumus un saistības, ko nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 336/2006;**”

Grozījums

“(d) “uzņēmums” ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks, **fraktētājs uz laiku** vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, **kurš** no kuģa īpašnieka **ir** pārņēmis atbildību par kuģa **komerciālu ekspluatāciju un kura pienākums ir veikt samaksu par kuģa patērēto degvielu;**”

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

3. pants – 1. punkts – i apakšpunkts

i) “cita attiecīga informācija” ir informācija, kas saistīta ar CO₂ emisijām, kuras rada degvielas patēriņš, un ar kuģu pārvadāšanas darbu un energoefektivitāti un kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un novērtēt kuģu veiktspēju;

(aa) punkta i) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“i) “cita attiecīga informācija” ir informācija, kas saistīta ar CO₂ emisijām, kuras rada degvielas patēriņš, un ar kuģu pārvadāšanas darbu, ***kā arī ar krasta elektroenerģijas izmantošanu pietauvošanās laikā*** un energoefektivitāti un kas dod iespēju analizēt emisiju tendences un novērtēt kuģu veiktspēju;”

Grozījums Nr. 40

Regulas priekšlikums

1. pants – 1.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

4. pants – 1. punkts

1. Saskaņā ar 8. līdz 12. pantu uzņēmumi attiecībā uz katru no to kuģiem veic monitoringu un ziņošanas laikposmā ziņo par attiecīgajiem parametriem. Minēto monitoringu un ziņošanu tie veic visās kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās un par jebkuriem reisiem uz kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu vai no tās.

1a) regulas 4. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Saskaņā ar 8. līdz 12. pantu uzņēmumi attiecībā uz katru no to kuģiem, ***kas ir to komerciālās ekspluatācijas kontrolē,*** veic monitoringu un ziņošanas laikposmā ziņo par attiecīgajiem parametriem. Minēto monitoringu un ziņošanu tie veic visās kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās un par jebkuriem reisiem uz kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu vai no tās.”

Grozījums Nr. 41

Regulas priekšlikums

1. pants – 1.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

5. pants – 2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1b) regulas 5. pantā pievieno šādu punktu:

“2.a Komisija līdz 2021. gada

31. decembrim pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu, precizējot metāna (CH₄) emisiju noteikšanas metodes.

Papildus pirmajā daļā minēto deleģēto aktu pieņemšanai Komisija līdz 2021. gada 31. decembrim novērtē un ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par tādu SEG emisiju, kas nav CO₂ un CH₄, ietekmi uz pasaules klimatu, kuras rada kuģi, kas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, atrodas tajās vai iziet no tām. Minētajam ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno leģislatīvā akta priekšlikumu, lai risinātu jautājumu par to, kā novērst šīs emisijas.”

Grozījums Nr. 72

Regulas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts – ia punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

6. pants – 3. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

ia) pievieno šādu punktu:

“ca) emisijas faktorus alternatīvajām degvielām, tostarp sašķidrinātai dabasgāzei, biodegvielām, oglekli saturošām nebioloģiskas izcelsmes atjaunojamo energoresursu degvielām, izsaka CO₂ ekvivalentā, ietverot visas SEG, un to pamatā ir aprites cikla analīze. Šos emisijas faktorus nosaka Komisija ar īstenošanas aktiem. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 24. panta 2. punktā.”

Grozījums Nr. 42

Regulas priekšlikums

1. pants – 3. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2015/757

9. pants – 1. punkts – f apakšpunkts

f) pārvadātā krava (brīvprātīgi);

svītots

Grozījums Nr. 43

Regulas priekšlikums

1. pants – 3.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

9. pants – 2. punkts – a apakšpunkts

Spēkā esošais teksts

a) **visi** kuģa **reisi** ziņošanas laikposmā vai nu sākas, vai beidzas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā; vai

Grozījums

(3a) regulas 9. panta 2. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) ne mazāk kā 90 % no kuģa reisiem ziņošanas laikposmā vai nu sākas, vai beidzas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā; vai”

Grozījums Nr. 44

Regulas priekšlikums

1. pants – 4. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

10. pants – 1. daļa – ja apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(aa) pievieno šādu punktu:

“ja) pārvadātā krava;”

Grozījums Nr. 45

Regulas priekšlikums

1. pants – 5. punkts – a apakšpunkts

Regula (ES) 2015/757

11. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2. Ja tiek mainīts uzņēmums, iepriekšējais uzņēmums pēc iespējas tuvāk

“2. Ja tiek mainīts uzņēmums, iepriekšējais uzņēmums **maiņas**

maiņas pabeigšanas datumam un ne vēlāk kā **trīs mēnešus** pēc tā iesniedz Komisijai un attiecīgās karoga valsts iestādēm ziņojumu, kas ietver tādus pašus elementus kā emisiju ziņojums, taču attiecas tikai uz laikposmu, kurā tas bijis atbildīgs par veiktajām darbībām.

pabeigšanas datumā vai pēc iespējas tuvāk maiņas pabeigšanas datumam un ne vēlāk kā ***vienu mēnesi*** pēc tā iesniedz Komisijai un attiecīgās karoga valsts iestādēm ziņojumu, kas ietver tādus pašus elementus kā emisiju ziņojums, taču attiecas tikai uz laikposmu, kurā tas bijis atbildīgs par veiktajām darbībām. ***Jaunais uzņēmums nodrošina, ka katrs kuģis, par ko tas ir atbildīgs, no maiņas pabeigšanas brīža līdz ziņošanas perioda beigām atbilst šīs regulas prasībām.***

Grozījums Nr. 46

Regulas priekšlikums

1. pants – 5. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

11. pants – 3. punkts – xi a apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) panta 3. punkta a) apakšpunktā pievieno šādu punktu:

“xia) pārvadātā krava;”

Grozījums Nr. 47

Regulas priekšlikums

1. pants – 5. punkts – bb apakšpunkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

11. pants – 3. punkts – xi b apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***(bb) panta 3. punkta a) apakšpunktā
pievieno šādu punktu:***

“xib) kuģa lielums;”

Grozījums Nr. 48

Regulas priekšlikums

1. panta – 5.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

Ila nodaļa (jauna) – 12.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(5a) regulā iekļauj šādu nodaļu:

II A NODAĻA

EMISIJU SAMAZINĀŠANA

12.a pants

Emisiju samazināšana

1. Uzņēmumi līdz 2030. gadam lineāri samazina gada CO₂ emisijas uz vienu pārvadāšanas darbu par vidēji vismaz 40 % visiem to pārziņā esošajiem kuģiem salīdzinājumā ar vidējo veikspēju uz tāda paša izmēra un tipa kuģiem katrā kategorijā, kā ziņots saskaņā ar šo regulu.

2. Ja kādā konkrētā gadā uzņēmums neievēro 1. punktā minēto ikgadējo samazinājumu, Komisija piemēro finansiālas sankcijas, kas ir iedarbīgas, samērīgas, atturošas un saderīgas ar emisijas kvotu tirdzniecības sistēmu, kura ir balstīta uz tirgu, piemēram, ES ETS. Soda par emisiju pārsniegumu samaksāšana neatbrīvo uzņēmumu līdz 2030. gadam ievērot 1. punktā paredzēto pienākumu. Uzņēmumiem, kas nav ievērojuši šajā pantā noteiktās emisiju robežvērtības, piemēro 20. panta 3. un 4. punkta noteikumus.

3. Komisija pieņem deleģētos aktus līdz .. [6 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot 1. punktā minētās kuģu kategorijas, nosakot katrai kuģu kategorijai piemērojamo bāzes līniju un gada lineāro samazinājuma koeficientu, izmantojot datus no THETIS-MRV, tostarp obligāto parametru “pārvadātā krava”, un SJO DVS, vienlaikus pilnībā atzīstot emisiju samazinājumus, ko jau veikuši uzņēmumi, kas “dekarbonizē pirmos dalībniekus”, lai sasniegtu 1. punktā minēto mērķi, nosakot 2. punktā minētā soda par emisijas apjoma pārsniegšanu aprēķināšanas un iekasēšanas noteikumus un līdzekļus, un precizējot visus citus noteikumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu atbilstību un verificētu šā panta ievēršanu.

4. 12 mēnešu laikā pēc tam, kad SJO ir pieņēmusi pasākumus, lai īstenotu 2018. gada 13. aprīlī pieņemto Sākotnējo stratēģiju kuģu radīto SEG emisiju samazināšanai, un pirms šie pasākumi stājas spēkā, Komisija iesniedz Eiropas

Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā tā izvērtē SJO pieņemto pasākumu vērienīgumu un vispārējo vides integritāti, tostarp to vispārējo mērķi attiecībā uz Parīzes nolīgumā noteiktajiem mērķrādītājiem, Savienības mēroga SEG emisiju samazināšanas mērķi 2030. gadam un klimatneitralitātes mērķi, kā noteikts Regulā (ES) .../... [Eiropas Klimata akts].

5. Attiecīgā gadījumā Komisija 4. punktā minētajam ziņojumam var pievienot leģislatīvā akta priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, lai grozītu šo regulu tādā veidā, kas atbilst mērķim saglabāt Savienības klimata rīcības vidisko integritāti un efektivitāti, jo īpaši, īstenojot Savienības mēroga SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030.gadam un klimatneitralitātes mērķi, kas definēts Regulā (ES) .../... [Eiropas Klimata akts].”

Grozījums Nr. 49

Regulas priekšlikums

1. pants – 5.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

12.b pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(5b) iekļauj šādu pantu:

“12.b pants

Emisijas no piestātnē noenkurotiem kuģiem

Uzņēmumi nodrošina, ka līdz 2030. gadam tiek panākts, ka neviens to atbildībā esošs piestātnē noenkurots kuģis

nerada SEG emisijas.”

Grozījums Nr. 50

Regulas priekšlikums

1. pants – 5.c punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 1. punkts

Spēkā esošais teksts

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

Grozījums

(5c) regulas 21. panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

Grozījums Nr. 51

Regulas priekšlikums

1. pants – 5.d punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – a apakšpunkts

Spēkā esošais teksts

a) kuģa identifikāciju (vārds, SJO identifikācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);

Grozījums

(5d) regulas 21. panta 2. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) kuģa identifikāciju (vārds, ***uzņēmums***, SJO identifikācijas numurs, pieraksta osta vai piederības osta);”

Grozījums Nr. 74

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.a punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – d apakšpunkts

Spēkā esošais teksts

(d) kopējo gada degvielas patēriņu reisos;

Grozījums

**(6a) Regulas 21. panta 2. punkta
b) apakšpunktu groza šādi:**

**(d) kopējo gada degvielas patēriņu reisos
pa degvielas veidiem;**

Grozījums Nr. 52

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.b punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – ka apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**(6b) regulas 21. panta 2. punktam
pievieno šādu apakšpunktu:**

“ka) kuģa lielums.”

Grozījums Nr. 76

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.c punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – kb apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***(6c) Regulas 21. panta 2. punktā
pievieno šādu apakšpunktu:***

“(kb) kopējais attālums;”

Grozījums Nr. 77

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.d punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – kc apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***(6d) Regulas 21. panta 2. punktā
pievieno šādu apakšpunktu:***

“(kc) kravnesība;”

Grozījums Nr. 78

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.e punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – kd apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**(6 e) Regulas 21. panta 2. punktā
pievieno šādu apakšpunktu:**

“(kd) pārvadāšanas darbs;”

Grozījums Nr. 79

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.f punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – ke punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**(6f) Regulas 21. panta 2. punktā
pievieno šādu apakšpunktu:**

“(ke) kuģa īpašnieka vārds/nosaukums;

Grozījums Nr. 80

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.g punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 2. punkts – kf apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**(6g) Regulas 21. panta 2. punktā
pievieno šādu apakšpunktu:**

“(kf) pārvadātā krava;”

Grozījums Nr. 53

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.h punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21. pants – 6.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6h) regulas 21. pantam pievieno šādu punktu:

“6.a Atbilstīgi savai 2020.–2022. gada darba programmai Eiropas Jūras drošības aģentūra statistiski verificē saskaņā ar 11. panta 1. punktu sniegtos datus, lai nodrošinātu to konsekvenci.”

Grozījums Nr. 54

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.i punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

21.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6i) iekļauj šādu pantu:

“21.a pants

Kuģu ekoloģisko raksturlielumu marķējums

1. Lai mudinātu panākt emisiju samazinājumus un palielinātu informācijas pārredzamību, Komisija izveido holistisku Savienības kuģu vides ekoloģisko raksturlielumu marķēšanas sistēmu un piemēro to kuģiem, uz kuriem

attiecas šī regula.

2. Līdz 2021. gada 1. jūlijam Komisija pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu, paredzot detalizētus noteikumus par Savienības kuģu vides ekoloģisko raksturlielumu marķēšanas sistēmas darbību, kā arī tehniskos standartus, uz kuriem šī sistēma balstās.”

Grozījums Nr. 55

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.j punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

22. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6j) regulas 22. panta 3. punktu svītro.

Grozījums Nr. 56

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.k punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

22.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6k) iekļauj šādu pantu:

“22.a pants

Pārskatīšana

1. Komisija līdz 2022. gada 31. decembrim pārskata šīs regulas darbību, ņemot vērā tās īstenošanā gūto pieredzi, kā arī citas būtiskas norises, kuru mērķis ir samazināt jūras transporta radītās SEG emisijas un izpildīt Savienības saskaņā ar Parīzes nolīgumu uzņemtās saistības. Pārskatīšanas ietvaros Komisija ierosina papildu prasības, lai samazinātu SEG emisijas, kas nav CO₂, kā arī lai samazinātu gaisu piesārņojošo vielu un notekūdeņu novadīšanu atklātos ūdeņos no kuģiem, tostarp no skrubieriem. Pārskatīšanā apsver arī šīs regulas darbības jomas paplašināšanu, iekļaujot tajā kuģus ar bruto tonnāžu no 400 līdz 5000 t. Pārskatam attiecīgā gadījumā pievieno likumdošanas priekšlikumu šīs regulas grozīšanai.

2. Saistībā ar gaidāmo Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/94/ES* un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1315/2013** pārskatīšanu Komisija arī ierosina noteikt saistošus mērķrādītājus dalībvalstīm, lai nodrošinātu pienācīgu krasta elektroenerģijas nodrošinājumu jūras un iekšzemes ostās.

**** Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/94/ES (2014. gada 22. oktobris) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.).***

***** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).***

Grozījums Nr. 57

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.l punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

23. pants – 2. punkts

Spēkā esošais teksts

2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā, 15. panta 5. punktā un 16. panta 3. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2015. gada 1. jūlija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

Grozījums Nr. 58

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.m punkts (jauns)

Regula (ES) 2015/757

23. pants – 3. punkts

Spēkā esošais teksts

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2. punktā, 15. panta 5. punktā un 16. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu

Grozījums

(6l) regulas 23. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā, **5. panta 2.a punktā, 12.a panta 3. punktā,** 15. panta 5. punktā, un 16. panta 3.punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2015. gada 1. jūlija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.”

Grozījums

(6m) regulas 23. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2. punktā, **5. panta 2.a punktā, 12.a panta 3. punktā,**

par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

15. panta 5. punktā un 16. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā datumā, kas tajā norādīts. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.”

Grozījums Nr. 59

Regulas priekšlikums

1. pants – 6.n punkts

Regula (ES) 2015/757

23. pants – 5. punkts

Spēkā esošais teksts

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

Grozījums

(6n) regulas 23. panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Saskaņā ar 5. panta 2. punktu, **5. panta 2.a punktu, 12.a panta 3. punktu**, 15. panta 5. punktu un 16. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisijai par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.”

Regulas priekšlikums

1.a pants (jauns)

Direktīva 2003/87/EK

Ia nodaļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a pants

Grozījumi Direktīvā 2003/87/EK

Direktīvu 2003/87/EK groza šādi:

(1) iekļauj šādu nodaļu:

“Ia NODAĻA

JŪRAS TRANSPORTS

3.ga pants

Darbības joma

Šīs nodaļas noteikums no 2022. gada 1. janvāra piemēro kvotu piešķiršanai attiecībā uz siltumnīcefekta gāzu emisijām no kuģiem, kas ienāk tādās dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, atrodas tajās vai iziet no tām, uz kurām attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757*. Ja tiek mainīts uzņēmums saskaņā ar Regulas (ES) 2015/757 11. panta 2. punktu, jaunajam uzņēmumam ir pienākums iegādāties kvotas, kas saistītas ar siltumnīcefekta gāzu emisijām tikai par laikposmu, kurā par kuģa darbību ir atbildīgs šis uzņēmums.

3.gb pants

Jūras transportam paredzēto kvotu kopējais daudzums un to piešķiršanas metode

1. Līdz 2020. gada 1. decembrim Komisija atjaunina 2013. gadā veikto ietekmes novērtējumu, kas pievienots Komisijas priekšlikumam Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 525/2013, un pieņem deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo direktīvu, nosakot jūras transportam paredzēto kvotu kopējo daudzumu, tāpat kā tas tiek darīts attiecībā uz citām nozarēm, un paredzot šo kvotu piešķiršanu tikai izsolēs, kā arī pieņemot īpašus noteikumus attiecībā uz administrējošo dalībvalsti. Deleģētie akti balstās uz labākajiem pieejamajiem datiem un uz dažādu variantu ietekmes novērtējumu, ietverot ietekmi uz emisijām, un uz konkrētās nozares ekonomisko darbību.**

2. Šīs direktīvas 12. un 16. pantu piemēro jūras transporta kvotām tādā pašā veidā kā kvotām, kas saistītas ar citām darbībām.

3. Vismaz 50% no ieņēmumiem, kas gūti, izsolot šā panta 1. punktā minētās kvotas, izmanto, pielietojot saskaņā ar 3.gc pantu izveidoto Fondu.

4. Ieņēmumus, kas gūti, izsolot kvotas, kuras neizmanto ar 3.gc pantā definētā Fonda starpniecību un kuras piešķir dalībvalstīm, izmanto veidā, kas atbilst šīs direktīvas mērķiem, jo īpaši, lai Savienībā un trešās valstīs risinātu klimata pārmaiņu izraisītās problēmas, aizsargātu un atjaunotu globālās sasilšanas skartās jūras ekosistēmas un atbalsētu taisnīgu pāreju dalībvalstīs, kas dialogā ar sociālajiem partneriem atbalsta darba ņēmēju pārcelšanu, pārkvalificēšanu un viņu kvalifikācijas celšanu, izglītību, ar darba meklēšanu saistītas iniciatīvas un jaunuzņēmumus. Visu informāciju par šo ieņēmumu izmantošanu publisko.

5. Komisija uzrauga šīs nodaļas īstenošanu un iespējamās tendences saistībā ar uzņēmumu mēģinājumiem izvairīties no šīs direktīvas prasību attiecināšanas uz tiem. Attiecīgā gadījumā Komisija ierosina pasākumus, lai nepieļautu šādu izvairīšanos.

3.gc pants

Okeāna fonds

1. Okeāna fondu ("Fonds") izveido uz laikposmu no 2022. līdz 2030. gadam, lai uzlabotu kuģu energoefektivitāti un atbalsētu ieguldījumus inovatīvās tehnoloģijās un infrastruktūrā jūras transporta dekarbonizācijai, tostarp tuvsatiksmes kuģošanā un ostās, un panāktu ilgtspējīgas alternatīvas degvielas veidu, piemēram, ūdeņraža un amonjaka, kas saražoti no atjaunojamiem energoresursiem, un bezemisiju dzinēju tehnoloģiju, tostarp vēja tehnoloģiju, izmantošanu. 20 % Fonda līdzekļu izmanto, lai palīdzētu aizsargāt, atjaunot un labāk pārvaldīt jūras ekosistēmas, kuras skar globālā sasilšana, piemēram, aizsargājamās jūras teritorijas, un lai veicinātu transversālu ilgtspējīgu zilo ekonomiku, piemēram, atjaunojamo jūras enerģiju. Informāciju par visiem Fonda atbalsētajiem ieguldījumiem publisko, un minētie ieguldījumi atbilst šīs direktīvas mērķiem.

2. Atkāpjoties no šīs direktīvas 12. panta, jūras transporta uzņēmumi var Fondam maksāt savu gada dalības maksu atbilstoši savām iepriekšējā kalendārā gada kopējām emisijām, par kurām ir paziņots saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2015/757, lai ierobežotu administratīvo slogu jūras uzņēmumiem, tostarp maziem un vidējiem uzņēmumiem un uzņēmumiem, kuri šīs direktīvas darbības jomā nav uzskatāmi par regulāri aktīviem. Fonds kolektīvi nodod kvotas to jūras transporta uzņēmumu vārdā, kas ir Fonda dalībnieki. Katru gadu līdz 28. februārim Fonds nosaka dalības

maksu par emisiju tonnu, kas ir vismaz vienāda ar augstāko reģistrēto primārā vai sekundārā kvotu tirgus cenu iepriekšējā gadā.

3. Fonds iegūst kvotas, kas ir vienādas ar šā panta 2. punktā minēto iemaksu kopējo apjomu iepriekšējā kalendārajā gadā, un katru gadu līdz 30. aprīlim nodod tās saskaņā ar šīs direktīvas 19. pantu izveidotajam reģistram turpmākai anulēšanai. Visu informāciju par iemaksām publisko.

4. Fondu centralizēti pārvalda Savienības struktūrvienība, kuras pārvaldības struktūra atbilst šīs direktīvas 10.a panta 8. punktā paredzētā fonda pārvaldībai. Tā pārvaldības struktūra un lēmumu pieņemšanas process ir pārredzami un iekļaujoši, jo īpaši nosakot prioritārās jomas, kritērijus un dotāciju piešķiršanas procedūras. Attiecīgajām ieinteresētajām personām ir atbilstīga padomdevēju loma. Visa informācija par ieguldījumiem un visa pārējā būtiskā informācija par Fonda darbību tiek publiskota.

5. Komisija apspriežas ar trešām valstīm par to, kā arī tās varētu izmantot Fondu.

6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 23. pantu, lai papildinātu šo regulu attiecībā uz šā panta īstenošanu.

3.gd pants

Komisijas ziņojumi un tās īstenošana pārskatīšana saistībā ar klimata pārmaiņu mazināšanas pasākumu īstenošanu Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā

1. 12 mēnešu laikā pēc tam, kad SJO ir pieņēmusi globālus tirgus pasākumus, lai samazinātu jūras transporta radītās SEG emisijas, un pirms šie pasākumi sāk darboties, Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā tā izvērtē minēto pasākumu vērienīgumu un vispārējo vides integritāti, tostarp to

vispārējo mērķi attiecībā uz Parīzes nolīgumā noteiktajiem mērķrādītājiem un Savienības mēroga SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju 2030. gadam un klimatneitralitātes mērķi, kas definēts Regulā (ES).../... [Eiropas Klimata akts]. Šajā ziņojumā jo īpaši ņem vērā dalības līmeni minētajos globālajos pasākumos, to izpildāmību, pārredzamību, sodus par neatbilstību, sabiedrības ieguldījuma procesus, CO₂ emisiju izlīdzināšanas vienību izmantošanu, emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, reģistrus, pārskatatbildību, kā arī noteikumus par biodegvielas izmantošanu.

2. Attiecīgā gadījumā Komisija 1. punktā minētajam ziņojumam pievieno legīslatīvā akta priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, lai grozītu šo direktīvu tādā veidā, kas atbilst mērķim saglabāt Savienības klimata rīcības vidisko integritāti un efektivitāti, jo īpaši Savienības mēroga SEG emisiju samazināšanas mērķrādītājam 2030. gadam un klimatneitralitātes mērķim, kas definēts Regulā (ES).../.... [Eiropas Klimata akts].

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).*

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