

Briselē, 2023. gada 12. jūlijā
(OR. en)

11455/23

Starpiestāžu lieta:
2021/0210(COD)

CODEC 1276
TRANS 295
MAR 93
ENV 805
ENER 428
IND 363
COMPET 724
ECO 55
RECH 334
PE 79

INFORMATĪVA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu – Eiropas Parlamenta pirmā lasījuma iznākums (Strasbūra, 2023. gada 10.–13. jūlijs)

I. IEVADS

Saskaņā ar LESD 294. pantu un Kopīgo deklarāciju par koplēmuma procedūras praktiskajiem aspektiem ¹ Padome, Eiropas Parlaments un Komisija vairākkārt ir neoficiāli sazinājušies, lai vienotos par šo lietu pirmajā lasījumā.

¹ OV C 145, 30.6.2007., 5. lpp.

Šajā sakarā Transporta un tūrisma komitejas (*TRAN*) priekšsēdētāja *Karima DELLI* (*Verts/ALE*, FR), *TRAN* vārdā iesniedza kompromisa grozījumu (grozījumu Nr. 195) minētajā regulas priekšlikumā, par kuru *Jörgen WARBORN* (*PPE*, SE) bija sagatavojis ziņojuma projektu. Par šo grozījumu bija panākta vienošanās minētajā neoficiālajā saziņā. Citi grozījumi netika iesniegti.

II. BALSOJUMS

Plenārsēdes balsojumā 2023. gada 11. jūlijā tika pieņemts kompromisa grozījums (grozījums Nr. 195) minētajā regulas priekšlikumā. Komisijas priekšlikums, kas ir tādējādi grozīts, ir Parlamenta nostāja pirmajā lasījumā, kura ir ietverta šā dokumenta pielikumā izklāstītajā normatīvajā rezolūcijā ².

Parlamenta nostāja atbilst tam, par ko iestādes iepriekš bija vienojušās. Tāpēc Padomei vajadzētu spēt apstiprināt Parlamenta nostāju.

Pēc tam leģislatīvo aktu pieņemtu tādā redakcijā, kas atbilst Parlamenta nostājai.

² Parlamenta nostājas versija normatīvajā rezolūcijā ir iezīmēta, norādot ar grozījumiem izdarītās izmaiņas Komisijas priekšlikumā. Papildinājumi Komisijas tekstā ir izcelti *treknā slīprakstā*. Ar simbolu "■" ir norādīti svītrojumi.

P9_TA(2023)0262

Ilgtspējīgas jūras transporta degvielas (iniciatīva “*FuelEU Maritime*”)

Eiropas Parlamenta 2023. gada 11. jūlija normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2021)0562),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 100. panta 2. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C9-0333/2021),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
 - ņemot vērā pamatoto atzinumu, kuru saskaņā ar 2. protokolu par subsidiaritātes principa un proporcionālītātes principa piemērošanu iesniedzis Īrijas parlamenta Senāts un kurā norādīts, ka leģislatīvā akta projekts neatbilst subsidiaritātes principam,
 - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2021. gada 8. decembra atzinumu¹,
 - pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,
 - ņemot vērā provizorisko vienošanos, ko atbildīgā komiteja apstiprināja saskaņā ar Reglamenta 74. panta 4. punktu, un Padomes pārstāvja 2023. gada 26. aprīļa vēstulē pausto apņemšanos apstiprināt Parlamenta nostāju saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 4. punktu,
 - ņemot vērā Reglamenta 59. pantu,
 - ņemot vērā Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas un Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komitejas atzinumus,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A9-0233/2022),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju²;

¹ OJ C 152, 6.4.2022., 145. lpp.

² Ar šo nostāju aizstāj 2022. gada 19. oktobrī pieņemtos grozījumus (OV C 149, 28.4.2023., 125. lpp.).

2. prasa Komisijai priekšlikumu Parlamentam iesniegt vēlreiz, ja tā savu priekšlikumu aizstāj, būtiski groza vai ir paredzējusi to būtiski grozīt;
3. uzdod priekšsēdētājam Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta pirmajā lasījumā 2023. gada 11. jūlijā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/... par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu³,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru⁴,

³ OV C 152, 6.4.2022., 145. lpp.

⁴ Eiropas Parlamenta 2023. gada 11. jūlija nostāja.

tā kā:

- (1) Jūras transports veido aptuveni 75 % no Savienības ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no tās iekšējās tirdzniecības apjoma. Katru gadu 400 miljoni pasažieru iekāpj kuģī vai izkāpj krastā dalībvalstu ostās, un to vidū ir aptuveni 14 miljoni kruīza kuģu pasažieru. Tādējādi jūras transports ir būtisks Savienības transporta sistēmas komponents, un tam ir izšķiroša nozīme Savienības ekonomikā. Savienībā un ārpus tās jūras transporta tirgū valda spēcīga konkurence starp ekonomikas dalībniekiem, un tiem ir absolūti nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi. Jūras transporta tirgus un tā ekonomikas dalībnieku stabilitāte un labklājība balstās uz skaidru un saskaņotu politikas satvaru, kura ietvaros jūras transporta operatori, ostas un citi nozares dalībnieki var darboties uz vienlīdzīgu iespēju pamata. Ja rodas tirgus izkropļojumi, tie rada risku, ka jūras transporta operatori vai ostas nonāk neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar to konkurentiem jūras transporta nozarē vai citās transporta nozarēs. *Minētā* neizdevīgākā situācija savukārt var mazināt jūras transporta nozares konkurētspēju, *darbvietu skaitu* un iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieejamo savienojamību.

- (2) *Saskaņā ar 2022. gada ziņojumu par ES zilo ekonomiku, ES zilā ekonomika 2014. gadā kopumā radīja aptuveni 5,7 miljonus darbvietu, no kurām 3,2 miljoni darbvietu tika radītas, pateicoties tiešajai nodarbinātībai ierastajās nozarēs, un vēl 2,5 miljoni darbvietu tika radītas attiecīgajās piegādes ķēdēs. Minētajā ziņojumā arī norādīts, ka Savienības jūras ostas vien 2014. gadā radīja aptuveni 2,5 miljonus darbvietu (tiešo un netiešo). No minētā darbvietu skaita tikai aptuveni 0,5 miljoni darbvietu ir aptvertas nozaru statistikā, jo jūras ostas rada nodarbinātību un ekonomiskos ieguvumus citās nozarēs, piemēram, loģistikā un jūras pārvadājumu pakalpojumu nozarē. ES zilās ekonomikas septiņas ierastās nozares 2019. gadā radīja bruto pievienoto vērtību 183,9 miljardu EUR apmērā⁵.*

⁵ *Eiropas Komisija, Jūrlietu un zivsaimniecības ģenerāldirektorāts, Kopīgais pētniecības centrs, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J. un citi, 2022. gada ziņojums par ES zilo ekonomiku (The EU blue economy report 2022), Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2022. gads, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.*

- (3) *Saskaņā ar Komisijas dienestu darba dokumentu, kurš pievienots Komisijas 2020. gada 9. decembra paziņojumam "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni", jūras transports – salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem – oglekļa ziņā joprojām ir visefektīvākais transporta veids (uz tonnkilometru). Vienlaikus kuģu satiksme uz Eiropas Ekonomikas zonas ostām vai no tām veido aptuveni 11 % no visām transporta radītajām oglekļa dioksīda (CO₂) emisijām Savienībā un 3–4 % no kopējām CO₂ emisijām Savienībā. Paredzams, ka jūras transporta radītās CO₂ emisijas palielināsies, ja netiks veikti turpmāki pasākumi. Visām Savienības ekonomikas nozarēm ir jāsniedz ieguldījums, lai vēlākais līdz 2050. gadam panāktu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju ātru samazināšanu līdz neto nulles līmenim, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119⁶. Tāpēc ir svarīgi, lai Savienība izstrādātu atbilstošu plānu ātrai ekoloģiskai pārejai jūras transporta nozarē, kas palīdzētu arī saglabāt un turpmāk veicināt Savienības vadošo lomu pasaulē saistībā ar zaļajām tehnoloģijām, pakalpojumiem un risinājumiem, kā arī vēl vairāk stimulēt darbvietu radīšanu saistītajās vērtības ķēdēs, vienlaikus saglabājot konkurētspēju.*

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts") (OV L 243, 9.7.2021., 1. lpp.).

- (4) Lai stiprinātu saistības klimata jomā, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu⁷ , kuru pieņēma *Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ietvaros ("Parīzes nolīgums")*, Regulas (ES) 2021/1119 mērķis ir līdz 2030. gadam *samazināt* SEG emisijas (emisijas pēc piesaistījumu atskaitīšanas) vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, *un tā paver Savienībai ceļu uz klimatneitralitātes sasniegšanu vēlākais līdz 2050. gadam. Turklāt* ir vajadzīgi dažādi papildinoši politikas instrumenti, lai *veicinātu un paātrinātu* ilgtspējīgi ražotu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu, *tostarp* jūras transporta nozarē, *vienlaikus ievērojot tehnoloģiskās neitralitātes principu*. Lai varētu sagatavoties daudz straujākām pārmaiņām pēc 2030. gada, vajadzīgo tehnoloģiju attīstībai un *to* izvēršanai *ir jānotiek* jau līdz tam. *Ir svarīgi arī veicināt inovāciju un atbalstīt pētniecību saistībā ar jaunām un nākotnes inovācijām, piemēram, jaunām alternatīvām degvielām, ekodizainu, biobāzētiem materiāliem, vēja piedziņu un vēja palīgpiedziņu.*

⁷ *OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.*

- (5) Saistībā ar pāreju uz atjaunīgām un mazoglekļa degvielām un aizstājējenergoresursiem, ir ļoti svarīgi nodrošināt Savienības jūras transporta tirgus pienācīgu darbību un godīgu konkurenci attiecībā uz **jūras transporta** degvielām, kuras veido ievērojamu daļu no uzņēmumu un operatoru izmaksām. ***Tāpēc politikas pasākumiem vajadzētu būt izmaksu ziņā lietderīgiem.*** Ja dažādās dalībvalstīs ■ tiek noteiktas atšķirīgas prasības degvielas jomā, tas var būtiski ietekmēt kuģu operatoru ekonomisko sniegumu un negatīvi ietekmēt konkurenci tirgū. Ņemot vērā kuģniecības starptautisko raksturu, kuģu operatori var vienkārši bunkurēt lielu daudzumu degvielas trešās valstīs un pārvadāt lielu daudzumu degvielas, ***kas arī varētu palielināt risku, ka Savienības ostas zaudē konkurētspēju salīdzinājumā ar trešo valstu ostām.*** Minētā situācija varētu izraisīt oglekļa emisiju pārvirzi un kaitēt nozares konkurētspējai gadījumā, ja atjaunīgo un mazoglekļa degvielu pieejamība jūras ostās, kuras ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā, netiek papildināta ar prasībām par šo degvielu izmantošanu, kas piemērojamas visiem kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošās jūras ostās un iziet no tām. ***Tādēļ šajā*** regulā būtu jānosaka pasākumi, lai nodrošinātu, ka atjaunīgo ***un*** mazoglekļa degvielu ienākšana ***jūras transporta*** degvielu tirgū notiek godīgas konkurences apstākļos Savienības jūras transporta tirgū.

- (6) *Jūras transporta nozarē pastāv spēcīga starptautiskā konkurence. Lielas regulatīvā sloga atšķirības karoga valstīs bieži ir izraisījušas nevēlamu praksi, piemēram, kuģu karoga maiņu. Nozarei piemītošais globālais raksturs akcentē to, ka ir svarīgi īstenot neitrālu pieeju attiecībā uz karoga valsti un veidot labvēlīgu regulatīvo vidi, kas palīdzētu piesaistīt jaunas investīcijas un nodrošināt Savienības ostu, kuģu īpašnieku un kuģu operatoru konkurētspēju.*
- (7) Lai ietekmētu visas darbības jūras transporta nozarē, *šai* regulai būtu jāattiecas uz pusi no enerģijas, ko patērē kuģis, kurš veic reisus uz kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no ostas ārpus kādas dalībvalsts jurisdikcijas, uz pusi no enerģijas, ko patērē kuģis, kurš veic reisus no kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas uz ostu ārpus kādas dalībvalsts jurisdikcijas, uz visu enerģiju, ko patērē kuģis, kurš veic reisus uz kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas, un uz visu enerģiju, kas tiek patērēta kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Šāds *piemērošanas* regulējums nodrošinātu šīs regulas efektivitāti, tostarp, palielinot šāda regulējuma pozitīvo ietekmi uz vidi. *Minētajam* regulējumam *būtu jāierobežo* risks, ka kuģi piestāj ostās izvairīšanās nolūkā un ka *maršruta maiņas* darbības tiek pārvietotas ārpus Savienības. Lai nodrošinātu raitu jūras satiksmes darbību *un novērstu iekšējā tirgus izkropļojumus*, jūras transporta operatoru un ostu vienlīdzīgi konkurences apstākļi *saistībā ar* visiem pārgājieniem uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām vai no tām, kā arī ar kuģu stāvēšanu minētajās ostās būtu jānodrošina ar *konsekventiem* noteikumiem, kas izklāstīti šajā regulā.

- (8) *Ir būtiski, lai Komisija un dalībvalstu kompetentās iestādes pastāvīgi nodrošinātu, ka to administratīvās procedūras atspoguļo labāko praksi, un veiktu pasākumus nolūkā nodrošināt saskanību, izvairīties no dublēšanās nozaru tiesību aktos un vienkāršot šīs regulas izpildi, tādējādi līdz minimumam samazinot administratīvo slogu kuģu īpašniekiem, kuģu operatoriem, ostām un verificētājiem.*
- (9) *Šai regulai vajadzētu būt saskanīgai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/...^{8 +}, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2023/959⁹, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001¹⁰, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1999¹¹ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK¹² un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652¹³, un Padomes Direktīvu, kas pārkārto Savienības noteikumus par nodokļu uzlikšanu energoproduktiem un elektroenerģijai (pārstrādāta redakcija), lai*

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/... (...) par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu un ar ko atceļ Direktīvu 2014/94/ES (OV L..., ..., lpp.).

⁺ OV: lūgums tekstā ievietot dokumentā PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) ietvertās regulas numuru un zemsvītras piezīmē ievietot minētās regulas numuru, datumu, nosaukumu un OV atsauci.

⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību (OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp.).

¹⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82. lpp.).

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/1999 (2018. gada 11. decembris) par enerģētikas savienības un rīcības klimata politikas jomā pārvaldību un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 663/2009 un (EK) Nr. 715/2009, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/22/EK, 98/70/EK, 2009/31/EK, 2009/73/EK, 2010/31/ES, 2012/27/ES un 2013/30/ES, Padomes Direktīvas 2009/119/EK un (ES) 2015/652 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 525/2013 (OV L 328, 21.12.2018., 1. lpp.).

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 98/70/EK (1998. gada 13. oktobris), kas attiecas uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti un ar ko groza Padomes Direktīvu 93/12/EEK (OV L 350, 28.12.1998., 58. lpp.).

¹³ Padomes Direktīva (ES) 2015/652 (2015. gada 20. aprīlis), ar ko nosaka aprēķina metodes un ziņošanas prasības, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK, attiecībā uz benzīna un dīzeļdegvielu kvalitāti (OV L 107, 25.4.2015., 26. lpp.).

tādējādi nodrošinātu vajadzīgo juridiskās noteiktības un investīciju noteiktības pakāpi. Šāda saskaņība nodrošinātu konsekventu tiesisko regulējumu jūras transporta nozarē, kas palīdz ievērojami palielināt ilgtspējīgu alternatīvu degvielu ražošanu, nodrošina nepieciešamās infrastruktūras izvēršanu un stimulē minēto degvielu izmantošanu aizvien lielākā daļā kuģu.

- (10) *Būtu lietderīgi rīkot apspriešanos starp ostas pārvaldes iestādi un ostas lietotājiem, un citām attiecīgām ieinteresētajām personām, kā paredzēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/352¹⁴ 15. panta 2. punktā, lai tādējādi koordinētu ostas pakalpojumu pieejamību attiecībā uz alternatīvu degvielu piegādi, kas ostās tiek plānota un ieviesta, kā arī attiecībā uz pieprasījumu, kas sagaidāms no kuģiem, kuri piestāj minētajās ostās.*
- (11) Šajā regulā paredzētie noteikumi būtu bez diskriminācijas jāpiemēro visiem kuģiem neatkarīgi no to kara valsts. Lai nodrošinātu saskaņotību ar Savienības un starptautiskajiem noteikumiem jūras transporta jomā *un lai ierobežotu administratīvo slogu*, šī regula *būtu jāpiemēro kuģiem, kuru bruto tilpība ir virs 5000, bet* to nebūtu jāpiemēro karakuģiem, kara flotes palīguģiem, zivju zvejas vai zivju apstrādes kuģiem, *vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem bez mehāniskas piedziņas* vai nekomerciāliem mērķiem izmantotiem valsts dienesta kuģiem. *Lai gan kuģi, kuru bruto tilpība ir virs 5000, ir tikai aptuveni 55 % no visiem kuģiem, kuri piestāj ostās un uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757¹⁵, tie rada aptuveni 90 % no jūras transporta nozares CO₂ emisijām. Komisijai situācija būtu regulāri jāizvērtē, lai šīs regulas darbības jomu, iespējams, paplašinātu, to attiecinot arī uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir zem 5000.*

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2017/352 (2017. gada 15. februāris), ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību (OV L 57, 3.3.2017., 1. lpp.).

¹⁵ 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.).

- (12) *Dalībvalstīm, kuru teritorijā nav jūras ostu, nav akreditēta verificētāja, nav kuģu, kas kuģo ar to karogu un ietilpst šīs regulas darbības jomā, un kuras nav administrējošās valstis šīs regulas nozīmē, nav jāveic nekādas darbības saistībā ar šajā regulā paredzētajām attiecīgajām prasībām, kamēr vien pastāv minētie apstākļi.*
- (13) *Ņemot vērā to, ka kuģiem, kuri atbilst šīs regulas prasībām, izmaksas ir lielākas, globāla pasākuma neesamība vēl vairāk palielina apiešanas risku. Piestāšana ostās ārpus Savienības izvairīšanās nolūkos un pārkraušanas darbību pārcelšana uz ostām ārpus Savienības ne tikai mazinās vidiskos ieguvumus, kas izriet no jūras transporta darbību radīto emisiju izmaksu internalizācijas, bet var novest pie papildu emisijām sakarā ar papildu attālumu, ko kuģi veikuši, lai izvairītos no šīs regulas piemērošanas. Tāpēc ir lietderīgi no piestāšanas ostas jēdziena izslēgt konkrētus piestāšanas gadījumus ostās, kas nav Savienības ostas. Minētā izslēgšana būtu jāattiecina uz Savienības tuvumā esošām ostām, kurās izvairīšanās risks ir vislielākais. Ierobežojums – 300 jūras jūdzes no ostas, kas atrodas kādas dalībvalsts jurisdikcijā, – ir samērīga reakcija uz izvairīšanās praksi un līdzsvaro papildu slogu un izvairīšanās risku. Turklāt izslēgšana no piestāšanas ostas jēdziena būtu jāattiecina vienīgi uz konteinerkuģu piestāšanu konkrētās trešo valstu ostās, kurās konteineru pārkraušana veido lielāko daļu no konteineru aprites. Ja nepiemēro seku mazināšanas pasākumus, attiecībā uz šādiem sūtījumiem izvairīšanās risks ir arī ostas mezgla pārvirzīšana uz ostām ārpus Savienības, tādējādi izvairīšanās sekas padarot vēl smagākas. Lai nodrošinātu globālā pasākuma samērīgumu un vienlīdzīgu attieksmi, būtu jāņem vērā tie pasākumi trešās valstīs, kuri ir līdzvērtīgi šai regulai.*

- (14) *Lai ņemtu vērā salu reģionu īpašo situāciju, kā uzsvērts Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 174. pantā, un vajadzību saglabāt savienojamību starp Savienības salām un perifēriem reģioniem ar Savienības centrālajiem reģioniem, būtu jāatļauj pagaidu atbrīvojumi attiecībā uz reisiem, ko veic pasažieru kuģi, kas nav kruīza kuģi, starp kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu un tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, kas atrodas salā, kurā ir mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju.*
- (15) *Ņemot vērā Savienības tālāko reģionu īpašās iezīmes un ierobežojumus, jo īpaši to attālumu un to, ka tās ir salas, īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai saglabātu to pieklūstamību un efektīvu savienojamību ar jūras transportu. Tāpēc attiecībā uz kuģiem, kuri ietilpst šīs regulas darbības jomā, tikai puse no enerģijas, kas patērēta reisos, kuri iziet no tādās piestāšanas ostas vai ienāk tādā piestāšanas ostā, kas atrodas tālākajā reģionā, būtu jāiekļauj šīs regulas darbības jomā. To pašu iemeslu dēļ būtu jāatļauj pagaidu atbrīvojumi attiecībā uz reisiem starp piestāšanas ostu, kas atrodas tālākajā reģionā, un citu piestāšanas ostu, kas atrodas tālākajā reģionā, un attiecībā uz enerģiju, ko kuģi patērē, uzturoties attiecīgo tālāko reģionu piestāšanas ostās.*

- (16) *Dalībvalstis, kurām nav sauszemes robežas ar kādu citu dalībvalsti, ir īpaši atkarīgas no to jūras savienojuma ar pārējo Savienību, jo īpaši, lai uzturētu to iedzīvotājiem nepieciešamo savienojamību. Šādām dalībvalstīm ir jāpaļaujas uz publiskiem pakalpojumu līgumiem vai sabiedrisko pakalpojumu saistībām, lai sasniegtu mērķi uzturēt savienojamību, izmantojot pasažieru kuģus. Būtu jāatļauj pagaidu atbrīvojums, lai dalībvalstis varētu apmierināt neatliekamo vajadzību sniegt pakalpojumu ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi un nodrošināt savienojamību, kā arī ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju.*
- (17) *Papildus dalībvalstīm paredzētajai vispārējai iespējai piemērot atbrīvojumu reisiem, ko veic pasažieru kuģi, kas nav kruīza kuģi, uz salām, kurās ir mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju, līdzīgs atbrīvojums būtu jāatļauj saistībā ar vietējiem reisiem uz salām, ko veic saskaņā ar publisko pakalpojumu līgumu vai uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības. Dalībvalstis ir izveidojušas šādus līgumus un saistības, lai par pieņemamām cenām nodrošinātu atbilstošu savienojamības līmeni ar salu reģioniem, kas citādi ar tirgus spēkiem nebūtu panākts. Dalībvalstīm vajadzētu būt tiesīgām piemērot pagaidu atbrīvojumu šādiem reisiem, ko pasažieru kuģi veic starp dalībvalsts kontinentālo daļu un kādu tās pašas dalībvalsts salu, lai saglabātu nosacījumus, saskaņā ar kuriem tika izveidoti publisko pakalpojumu līgumi vai sabiedrisko pakalpojumu saistības, un nodrošinātu pastāvīgu savienojamību ar attiecīgo salu, kā arī tās ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju.*

- (18) *Padomes Regulas (EEK) Nr. 3577/92¹⁶ 2. panta 1. punktā ir noteikts, ka ostas, kuras atrodas Seūtā un Meliljā, ir jāpielīdzina salu ostām. Lai gan pēc būtības tās nav salu ostas, to ģeogrāfiskais novietojums kontinentālajā Āfrikā un sauszemes savienojumu trūkums ar Spāniju nozīmē, ka attiecībā pret kontinentālo Eiropu un jo īpaši attiecībā pret Spāniju minētās ostas ir pielīdzināmas salu ostām. Tāpēc Seūta un Melilja būtu jāuzskata par salu ostām saistībā ar pagaidu atbrīvojumu jūras kabotāžai starp dalībvalsts kontinentālo daļu un tās jurisdikcijā esošajām salām.*
- (19) *Kuģošana ledus apstākļos, jo īpaši Baltijas jūras ziemeļu apgabalos, un ledus klases kuģu tehniskās īpašības rada papildu izmaksas jūras transportam, un šī regula šādas izmaksas varētu palielināt vēl vairāk. Šādas ledus klases kuģu papildu izmaksas, ko rada kuģošana ledus apstākļos un kas izriet no to tehniskajām īpašībām, būtu jāsamazina, lai uzturētu vienlīdzīgus konkurences apstākļus. Tāpēc būtu jāļauj uzņēmumiem izmantot ierobežotu koriģētu enerģijas daudzumu, ko patērē uz ledus klases kuģiem. Turklāt uz ierobežotu laiku ar šo regulu būtu jāļauj uz konkrētiem laikposmiem, kad ledus klases kuģi saskaras ar ledus navigācijas apstākļiem, piemērot atbrīvojumu daļai papildu enerģijas, kas patērēta kuģošanai ledus apstākļos. Minētajā nolūkā būtu jānosaka pārbaudāma metodika, lai varētu noteikt korelāciju starp to enerģijas daļu, kurai piemērots atbrīvojums, un faktiskajiem ledus navigācijas apstākļiem. Komisijai būtu atkārtoti jāizvērtē šāda metodika, jo īpaši, ņemot vērā to datu monitoringa robustumu, kas vajadzīgi, lai ziņotu par noiето attālumu un papildu enerģiju kuģošanai ledus apstākļos, ņemot vērā minētā pasākuma iespējamu pagarināšanu.*

¹⁶ *Padomes Regula (EEK) Nr. 3577/92 (1992. gada 7. decembris), ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.).*

- (20) **Subjektam**, kas atbild par to, lai **tiktu nodrošināta** atbilstība šai regulai, vajadzētu būt uzņēmumam, kas definēts kā kuģa īpašnieks, vai jebkurai citai organizācijai vai personai, piemēram, pārvaldniekam vai berbouta fraktētājam, kas no kuģa īpašnieka ir pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju un kas, pārņemot šādu atbildību, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko nosaka Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss, **kuru Savienībā īsteno ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 336/2006** ¹⁷. **Uzņēmuma** definīcija šajā regulā **ir** saskanīga ar globālo datu vākšanas sistēmu, ko 2016. gadā izveidoja Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO). **■**

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 336/2006 (2006. gada 15. februāris) par Starptautiskā drošības vadības kodeksa īstenošanu Kopienā un Padomes Regulas (EK) Nr. 3051/95 atcelšanu (**OV L 64, 4.3.2006., 1. lpp.**).

- (21) Jaunu degvielas veidu un enerģētikas risinājumu izstrādei un izvēršanai ir vajadzīga koordinēta pieeja, ar ko saskaņo piedāvājumu, pieprasījumu un pienācīgas izplatīšanas infrastruktūras nodrošināšanu. Lai gan pašreizējais Savienības tiesiskais regulējums jau daļēji pievēršas degvielas ražošanai ar Direktīvu (ES) 2018/2001 un **degvielas** izplatīšanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES ¹⁸, ir vajadzīgs arī instruments, kas veido aizvien lielāku pieprasījumu **pēc** atjaunīgām un mazoglekļa jūras transporta degvielām.
- (22) Lai gan tādi instrumenti kā oglekļa cenas noteikšana vai darbības oglekļietilpīguma mērķrādītāji veicina energoefektivitātes uzlabojumus, tie nav piemēroti, lai īstermiņā un vidējā termiņā panāktu plaša mēroga pāreju uz atjaunīgām un mazoglekļa degvielām. Tāpēc ir vajadzīga īpaša reglamentējoša pieeja, kuras nolūks ir izvērst atjaunīgo un mazoglekļa **jūras transporta** degvielu un aizstājējenergoresursu, piemēram, vēja vai elektroenerģijas, izmantošanu.
- (23) Politikas intervencei, kuras nolūks ir stimulēt pieprasījumu **pēc** atjaunīgām un mazoglekļa jūras transporta degvielām, vajadzētu būt balstītai uz mērķiem un ievērot tehnoloģiskās neitralitātes principu. Saskaņā ar šo principu uz kuģiem patērētās enerģijas **SEG** emisijas intensitātes robežvērtības būtu jānosaka, neparedzot kādas konkrētas degvielas vai tehnoloģijas izmantošanu. **Šādas robežvērtības būtu jānosaka attiecībā uz atsaucēs vērtību, kura atbilst 2020. gadā uz flotes kuģiem patērētās enerģijas vidējai SEG emisijas intensitātei, kas noteikta, pamatojoties uz datiem, kurus monitorē un paziņo saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757, un uz šīs regulas I un II pielikumā noteikto metodiku un standartvērtībām.**

¹⁸ 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.).

(24) Lai apmierinātu nākotnes vajadzības, būtu jāveicina tādu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izstrāde un izvēršana, kurām piemīt liels ilgtspējas potenciāls, komercgatavība un liels inovācijas un izaugsmes potenciāls. Tādējādi tiks atbalstīta inovatīvu un konkurētspējīgu degvielu tirgu izveide un nodrošināta pietiekama ilgtspējīgu jūras transporta degvielu piegāde īstermiņā un ilgtermiņā, lai veicinātu Savienības transporta dekarbonizācijas ieceru īstenošanu, vienlaikus stiprinot Savienības centienus panākt augstu vides aizsardzības līmeni. Šajā nolūkā par atbilstīgām vajadzētu atzīt ilgtspējīgas jūras transporta degvielas, kas ražotas no Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma A un B daļā norādītajām *izejvielām*, kā arī sintētiskās jūras transporta degvielas. Sevišķi būtiska nozīme ir ilgtspējīgām jūras transporta degvielām, kas ražotas no Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma B daļā norādītajām *izejvielām*, jo ■ jau tuvākajā laikā *būs pieejama* tehnoloģija ar vislielāko komercgatavību *šādu jūras transporta degvielu ražošanai ar mērķi dekarbonizēt* jūras transportu.

- (25) Ja tradicionālo pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugu audzēšanu aizstāj ar tādu kultūraugu audzēšanu, kas paredzēti biodegvielām, bioloģiskajām šķidrajām degvielām un biomasas degvielām, notiek netieša zemes izmantošanas maiņa. Šāds papildu pieprasījums palielina spiedienu uz zemes platībām, un tā rezultātā lauksaimniecības zemes platības var izplesties uz tādu zemes platību rēķina, kurās ir liels oglekļa uzkrājums – tādu kā meži, mitrāji un kūdrāji –, radot papildu **SEG** emisijas un izraisot biodaudzveidības zudumu. Pētījumi liecina, ka ietekmes mērogs ir atkarīgs no dažādiem faktoriem, tostarp no degvielas ražošanai izmantojamo izejvielu veida, no biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas degvielu izmantošanas izraisītā papildu pieprasījuma pēc izejvielām un no tā, cik lielā mērā visā pasaulē tiek aizsargātas zemes platības, kurās ir liels oglekļa uzkrājums. Netiešas zemes izmantošanas maiņas radīto **SEG** emisiju līmeni nevar nepārprotami noteikt ar tādu precizitāti, kas vajadzīga, lai noteiktu emisijas faktorus, kuri nepieciešami šīs regulas piemērošanai. Tomēr pierādījumi liecina, ka visas degvielas, kas ražotas no šādām izejvielām, dažādā apmērā izraisa netiešu zemes izmantošanas maiņu. Netiešā zemes izmantošanas maiņa ir ne tikai saistīta ar **SEG** emisijām, kas var samazināt vai pat novest līdz nullei **SEG** emisiju aiztaupījumu, ko dod atsevišķas biodegvielas, bioloģiskās šķidrās degvielas vai biomasas degvielas, bet arī apdraud biodaudzveidību. **Minētie** riski ir īpaši nozīmīgi sasaistē ar potenciāli lielu ražošanas paplašināšanos, ko nosaka ievērojams pieprasījuma pieaugums. Tāpēc **ar šo regulu nevajadzētu** veicināt no pārtikas **un dzīvnieku barības** kultūraugiem ražotu degvielu **izmantošanu**. Direktīva (ES) 2018/2001 jau ierobežo šādu biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas **degvielu** devumu SEG emisiju aiztaupījuma mērķrādītāja sasniegšanā autotransporta un dzelzceļa transporta nozarē un nosaka maksimālo ierobežojumu, ņemot vērā šo degvielu mazākos vidiskos ieguvumus, mazāko SEG emisiju samazināšanas potenciālu un plašākās ilgtspējas problēmas.

(26) *Lai izveidotu skaidru un paredzamu tiesisko regulējumu un tādējādi veicinātu tādu ilgtspējīgāko un inovatīvāko degvielas tehnoloģiju agrīnu attīstīšanu un izvēršanu tirgū, kurām piemīt izaugsmes potenciāls nākotnes vajadzību apmierināšanai, ir vajadzīgs īpašs stimuls nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām (RFNBO). Šā stimula pamatā ir tas, ka minētajiem degvielas veidiem ir liels potenciāls jūras kuģu degvielu struktūrā ieviest atjaunīgo enerģiju, ņemot vērā to ievērojamo dekarbonizācijas potenciālu, kā arī to aplēstās ražošanas izmaksas īstermiņā un vidējā termiņā. Ja sintētiskās degvielas ražo no atjaunīgās elektroenerģijas un oglekļa, kas tieši uztverts no gaisa, ir iespējams sasniegt līdz pat 100 % emisiju aiztaupījumu salīdzinājumā ar fosilajām degvielām. Tām ir arī vērā ņemamas ražošanas procesa resursefektivitātes priekšrocības salīdzinājumā ar citiem ilgtspējīgu degvielu veidiem, jo īpaši ūdens patēriņa ziņā. Tomēr RFNBO ražošanas izmaksas pašlaik ir daudz augstākas nekā tradicionālās degvielas tirgus cena, un gaidāms, ka šādas augstākas izmaksas saglabāsies arī vidējā termiņā. Tāpēc šajā regulā būtu jāparedz pasākumu kombinācija, lai nodrošinātu atbalstu ilgtspējīgu RFNBO ieviešanai, tostarp iespēja līdz 2033. gada beigām izmantot "reizinātāju", ļaujot no RFNBO iegūto enerģiju ieskaitīt divreiz. Turklāt RFNBO apakšmērķrādītājs 2 % apmērā būtu jāpiemēro no 2034. gada, ja Komisija pēc tam, kad ir veikta tirgus uzraudzība, ziņo, ka RFNBO īpatsvars jūras kuģu degvielās, ko izmanto tie kuģi, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma, līdz 2031. gadam ir mazāks par 1 %. Minētā RFNBO atbalsta pasākumu kombinācija ir domāta tam, lai kuģu operatoriem un degvielas piegādātājiem signalizētu par iespēju veikt investīcijas minētā veida atjaunīgās, mērogojamās un ilgtspējīgās degvielas ieviešanā, jo tā paredz gan galīgo mērķrādītāju, kas degvielas piegādātājiem sniedz noteiktību par minimālo pieprasījumu nākotnē, gan arī iespēju tirgum atrast visefektīvāko veidu, kā attiecīgi pielāgoties. Ņemot vērā to, ka jūras RFNBO tirgum vēl ir jāattīstās, šajā regulā ir iekļauti aizsardzības pasākumi un elastība attiecībā uz dažādiem iespējamiem scenārijiem ieviešanai tirgū.*

- (27) *Lai gan RFNBO ir liels potenciāls apmierināt dekarbonizācijas vajadzības jūrniecības nozarē, ir iespējams, ka arī citām degvielām būs līdzīgs dekarbonizācijas potenciāls. Tādi faktori kā tehnoloģijas briedums vai pieejamība jūrniecības nozarei var ietekmēt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ieviešanu dažādās ostās. Tāpēc ir būtiski nodrošināt tehnoloģisko neitralitāti un izvairīties no tā, ka nepamatoti tiek diskriminētas citas degvielas, ar kurām panāk līdzīgus SEG emisijas intensitātes samazinājumus kā ar RFNBO, kā arī no tā, ka kuģi, kuri izmanto šādas degvielas, tiek sodīti. Šajā nolūkā ir svarīgi norādīt, ka SEG emisiju aiztaupījuma robežvērtība attiecībā uz RFNBO ir 70 %, kā tas izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā, ar ko attiecībā uz atjaunīgo energoresursu enerģijas izmantošanas veicināšanu groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1999 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 98/70/EK un atceļ Padomes Direktīvu (ES) 2015/652. Šādu robežvērtību var sasniegt arī citas bioloģiskas vai sintētiskas izcelsmes degvielas, kas nav RFNBO.*
- (28) **■** Jūrniecības nozarē pašlaik ir nenozīmīgs pieprasījums pēc biodegvielām, bioloģiskajām šķidrajām degvielām un biomasas degvielām, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, jo vairāk nekā 99 % no pašlaik izmantotajām **jūras transporta** degvielām ir fosilas izcelsmes. No pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotu degvielu neatzīšana par atbilstīgām **sniegt ieguldījumu** šīs regulas **mērķu sasniegšanā** arī līdz minimumam samazina jebkādu transporta nozares dekarbonizācijas palēnināšanās risku, kas pretējā gadījumā varētu rasties, ja no kultūraugiem ražotas biodegvielas tiktu pārvirzītas no autotransporta uz jūras transportu. Ir svarīgi šādu pārvirzi samazināt līdz minimumam, jo autotransports joprojām ir vispiesārņojošākā transporta nozare un jūras transports pašlaik galvenokārt izmanto fosilas izcelsmes degvielas. Tāpēc ir lietderīgi atturēties ar šo regulu veicināt tādu biodegvielu, bioloģisko šķidro degvielu un biomasas degvielu izmantošanu, kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, un tādējādi radīt potenciāli lielu pieprasījumu **pēc** tām. Tāpēc, ņemot vērā papildu **SEG** emisijas un biodaudzveidības zudumu, ko rada visu veidu degvielas, kas ražotas no **■** pārtikas **un dzīvnieku barības** kultūraugiem, ir jāuzskata, ka **minētajām** degvielām ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam ražošanas paņēmienam.

- (29) Jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrāde un ieviešana jūras transporta vajadzībām ir ilgstoša, ***turklāt kuģiem ir ilgs vidējais darbmūžs, kas parasti ir no 25 līdz 30 gadiem,*** tāpēc ir vajadzīga ātra rīcība un skaidra un paredzama ilgtermiņa tiesiskā regulējuma izveide, kas atvieglo plānošanu un veicina visu ieinteresēto personu investīcijas. ***Šāds*** tiesiskais regulējums veicinās jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrādi un ieviešanu jūras transportā un iedrošinās ieinteresētās personas investēt. Šādā ***tiesiskajā*** regulējumā būtu ***arī*** jānosaka uz kuģiem patērētās enerģijas ***SEG*** emisijas intensitātes robežvērtības līdz 2050. gadam. Laika gaitā minētajām robežvērtībām būtu jākļūst vērienīgākām, lai atspoguļotu paredzamo tehnoloģiju attīstību un  atjaunīgo un mazoglekļa ***jūras transporta*** degvielu ražošanas paplašināšanos.
- (30) Šajā regulā būtu jānosaka metodika un formula uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās ***SEG*** emisijas intensitātes ***aprēķināšanai***. ***Minētās*** formulas pamatā vajadzētu būt kuģu paziņotajam degvielas patēriņam, un būtu jāņem vērā ***patērēto*** degvielu attiecīgie emisijas faktori. Metodikā būtu jāatspoguļo arī aizstājējenergoresursu, piemēram, vēja vai elektroenerģijas, izmantošana.
- (31) Lai sniegtu pilnīgāku priekšstatu par dažādu energoresursu ekoloģiskajiem raksturlielumiem, būtu jānovērtē degvielu SEG raksturlielumi "no urbuma līdz ķīļūdenim", ņemot vērā ietekmi, ko rada enerģijas ražošana, transportēšana, sadale un izmantošana uz kuģa. Tādējādi tiktu sniegti stimuli saistībā ar tādām tehnoloģijām un ražošanas paņēmieniem, kas nodrošina mazāku SEG pēdas nospiedumu un reālus ieguvumus salīdzinājumā ar esošajām tradicionālajām degvielām.

- (32) Atjaunīgo un mazoglekļa jūras transporta degvielu raksturlielumi "no urbuma līdz ķīļūdenim" būtu jānosaka, izmantojot emisijas faktoru standartvērtības vai faktiskos un sertificētos emisijas faktorus, kas aptver emisijas "no urbuma līdz tvertnei" un emisijas "no tvertnes līdz ķīļūdenim". Šīs regulas vajadzībām būtu jāizmanto tikai standarta fosilās degvielas *"no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktori un standarta "no tvertnes līdz ķīļūdenim" CO₂ emisijas faktori*.
- (33) *Ja notiek tehnoloģisks progress saistībā ar jaunām SEG samazināšanas tehnoloģijām, tādām kā oglekļa uztveršana uz kuģa, Komisijai būtu jānovērtē iespēja attiecīgi I un IV pielikumā izklāstītajās SEG intensitātes un atbilstības bilances formulās atspoguļot šādu tehnoloģiju ieguldījumu SEG tiešo emisiju samazināšanā uz kuģiem.*
- (34) Lai veicinātu tādu energoresursu izmantošanu, kuru SEG pēdas nospiedums kopumā ir mazāks, ir vajadzīga visaptveroša pieeja, kas attiektos uz būtiskākajām SEG emisijām (CO₂, CH₄ un N₂O). Lai atspoguļotu metāna un dislāpekļa oksīdu globālās sasilšanas potenciālu, šajā regulā noteiktā robežvērtība būtu jāizsaka kā "CO₂ ekvivalents".
- (35) Atjaunīgo energoresursu un alternatīva dzinējspēka, piemēram, vēja un saules enerģijas, izmantošana ievērojami samazina kopējā kuģu energopatēriņa **SEG** emisijas intensitāti. Grūtībām precīzi izmērīt un kvantificēt *minētos* energoresursus (energopatēriņa pārtraukumi, tieša pārnese piedziņas nodrošināšanai u. c.) nevajadzētu kavēt to atzīšanu kuģa kopējā energopatēriņā, šādā nolūkā aptuveni aprēķinot to ieguldījumu kuģa atbilstības bilanci.

- (36) Gaisa piesārņojums (sēra oksīdi, slāpekļa oksīdi un cietās daļiņas), ko kuģi rada *ostās*, raisa nopietnas bažas piekrastes teritorijās un ostas pilsētās. Tāpēc būtu jānosaka īpaši un stingri pienākumi, kuru mērķis ir samazināt emisijas, ■ ko rada kuģi, *kuri ir pietauvoti krasta pietātnē*.
- (37) *Ostu pienākums nodrošināt krasta energoapgādi (OPS), kā paredzēts Regulā (ES) 2023/...⁺, būtu jāsaista ar šajā regulā izklāstītu attiecīgu pienākumu kuģiem pieslēgties OPS infrastruktūrai, kad tie ir pietauvoti krasta pietātnē, lai tādējādi nodrošinātu minētās infrastruktūras efektivitāti un novērstu risku zaudēt ieguldītos līdzekļus.*
- (38) OPS izmantošana samazina kuģu radīto gaisa piesārņojumu un jūras transporta radīto SEG emisiju apjomu. Palielinoties atjaunīgo energoresursu un *nefosilo energoresursu īpatsvaram* Savienības elektroenerģijas struktūrā, OPS nodrošina aizvien tīrāku elektroapgādi, kas pieejama kuģiem ■. Direktīvā 2014/94/ES ■ ir paredzēta tikai OPS pieslēgumpunktu nodrošināšana, tādējādi pieprasījums pēc minētās tehnoloģijas nav liels un līdz ar to tās izmantošana joprojām *ir* ierobežota. Tāpēc būtu jāizstrādā īpaši noteikumi, kas *konteinerkuģiem un pasažieru kuģiem* paredzētu pienākumu izmantot OPS, *jo saskaņā ar datiem, kas 2018. gadā savākti saistībā ar Regulu (ES) 2015/757, tās ir kuģu kategorijas, kuras rada vislielāko emisiju daudzumu uz vienu kuģi, kamēr tas ir pietauvots krasta pietātnē*.
- (39) Papildus OPS arī citas tehnoloģijas varētu sniegt līdzvērtīgus vidiskos ieguvumus ostās. Ja tiek pierādīts, ka alternatīvas tehnoloģijas izmantošana ir līdzvērtīga OPS izmantošanai, kuģis būtu jāatbrīvo no *pienākuma* izmantot ■ OPS.

⁺ OV: lūgums ievietot tekstā dokumentā PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) ietvertās regulas numuru.

- (40) *Attiecībā uz kuģiem enkurvietā ir izmēģināti dažādi OPS projekti un risinājumi, bet pašlaik nav pieejams neviens nobriedis un mērogojams tehniskais risinājums. Minētā iemesla dēļ pienākums izmantot OPS būtu principā jāattiecina tikai uz kuģiem, kas pietauvoti krasta piestātnē. Tomēr Komisijai būtu regulāri atkārtoti jānovērtē situācija, lai tad, kad nepieciešamās tehnoloģijas būs pietiekami nobriedušas, minēto pienākumu paplašinātu, to attiecinot arī uz kuģiem enkurvietā. Tīkmēr būtu jāļauj dalībvalstīm konkrētos gadījumos pienākumu izmantot OPS noteikt kuģiem enkurvietās, piemēram, tajās ostās, kas jau ir aprīkotas ar šādu tehnoloģiju vai atrodas teritorijās, kurās būtu jāizvairās no jebkāda piesārņojuma.*
- (41) Izņēmumi **no pienākuma** izmantot **OPS** būtu jāparedz arī vairāku objektīvu iemeslu dēļ, **kurus verificē** piestāšanas ostas **dalībvalsts kompetentā iestāde vai jebkurš pienācīgi pilnvarots subjekts, attiecīgā gadījumā pēc apspriešanās ar attiecīgajiem subjektiem**. Šādi izņēmumi būtu jāattiecina tikai uz neplānotu piestāšanu ostās, kas netiek veikta sistemātiski, drošuma apsvērumu dēļ vai dzīvības glābšanai jūrā, **uz** kuģu īstermiņa stāvēšanu, **kad tie ir pietauvoti krasta piestātnē** mazāk nekā divas stundas, jo tas ir minimālais laiks, kas vajadzīgs pieslēgumam, **uz OPS nepieejamības vai nesaderības gadījumiem, uz** kuģa elektroenerģijas ražošanas iekārtu izmantošanu ārkārtas situācijās **un uz apkopes un funkcionālajiem testiem**.

- (42) *Ostās, uz kurām attiecas Regulas (ES) 2023/...⁺ 9. pantā noteiktās prasības, tie izņēmumi*, kas piemērojami OPS nepieejamības vai nesaderības gadījumā, būtu jāierobežo pēc tam, kad kuģu īpašniekiem un ostu operatoriem ir bijis pietiekami daudz laika vajadzīgo investīciju veikšanai, lai tādējādi nodrošinātu minētajām investīcijām vajadzīgos stimulus un izvairītos no negodīgas konkurenci. *Kuģu* operatoriem būtu rūpīgi jāplāno piestāšana ostās, lai nodrošinātu, ka tie, *kuģiem esot pietauvotiem krasta piestātnē*, var veikt savas darbības, neradot gaisa piesārņotāju un SEG emisijas, *lai tādējādi aizsargātu vidi* piekrastes teritorijās un ostas pilsētās. *Būtu* jāparedz ierobežots skaits *izņēmumu*, kas piemērojami OPS nepieejamības vai nesaderības gadījumā ■, lai *risinātu situācijas, kad OPS nav nodrošināta tādu iemeslu dēļ, kurus kuģa operators nevar ietekmēt. Lai mazinātu risku zaudēt ieguldītos līdzekļus, OPS nesaderību uz kuģa un piestātnē, kā arī alternatīvo degvielu pieprasījuma un piedāvājuma nelīdzsvarotību, būtu jārīko biežas apspriešanās sanāksmes starp attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai apspriestu prasības un turpmākos plānus un pieņemtu lēmumus par tiem.*
- (43) *Regulā (ES) 2023/...⁺ noteiktajā prasībā ostām nodrošināt OPS ņem vērā apkalpoto kuģu veidus un attiecīgos satiksmes apjomus jūras ostās. Prasība kuģiem pieslēgties OPS nebūtu jāpiemēro kuģiem, kad tie piestāj ostās, uz kurām neattiecas minētajā regulā izklāstītā prasība par OPS, ja vien ostā OPS nav uzstādīta un pieejama izmantotajā krasta piestātnē, šādā gadījumā būtu jāprasa, lai kuģis veic pieslēgšanos OPS no 2035. gada 1. janvāra.*

⁺ OV: lūgums ievietot tekstā dokumentā PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) ietvertās regulas numuru.

- (44) *Nemot vērā OPS izmantošanas pozitīvo ietekmi uz vietējo gaisa piesārņojumu un nepieciešamību stimulēt minētās tehnoloģijas izvēršanu īstermiņā, pie pietātnes piegādātās elektroenerģijas ražošanas oglekļa dioksīda emisiju intensitāte būtu jāuzskaita kā nulle. Komisijai būtu jāparedz iespēja vēlākā posmā ņemt vērā faktiskās SEG emisijas, kas saistītas ar elektroenerģiju, kura piegādāta, izmantojot OPS.*
- (45) *Šīs regulas īstenošanā būtu pienācīgi jāņem vērā daudzveidīgie ostu pārvaldības modeļi Savienībā, jo īpaši attiecībā uz pienākumu izdot sertifikātu, kas kuģi atbrīvo no pienākuma pieslēgties OPS.*
- (46) *Lai ostās pieslēgšanās OPS noritētu raiti, izšķirīgi svarīga ir koordinācija starp ostām un kuģu operatoriem. Kuģu operatoriem būtu jāinformē ostas, kurās tie pietāj, par savu nodomu pieslēgties OPS un par konkrētā pietāšanas reizē vajadzīgo elektroenerģijas daudzumu, jo īpaši tad, ja tas pārsniedz aplēstās vajadzības minētajai kuģu kategorijai.*

- (47) *No 2035. gada saskaņā ar šo regulu piešķirto izņēmumu attiecībā uz pienākumu pieslēgties OPS skaitam, kuri attiecas uz konkrētiem gadījumiem, kad kuģis nevar pieslēgties OPS, ziņošanas laikposmā vajadzētu būt ierobežotam katram kuģim. Lai nodrošinātu taisnīgu attieksmi pret kuģiem un atspoguļotu atšķirības to darbības profilos, izņēmumu skaitam būtu jāatbilst tam, cik bieži tie piestāj ostā, bet tam nekad nevajadzētu pārsniegt desmit piestāšanas reizes ostā vienā ziņošanas laikposmā. Tomēr kuģis nebūtu jāsoda un piestāšana ostā nebūtu jāskaita attiecībā pret maksimālo izņēmumu skaitu, ja pirms ierašanās ostā kuģis ir pieprasījis pieslēgties OPS un osta vai pienācīgi pilnvarots subjekts minēto pieprasījumu ir pieņēmis, taču kuģis OPS pieslēgties nespēj, un tas var pierādīt, ka tam pamatotu iemeslu dēļ nebija zināms, ka tas nevarēs pieslēgties OPS.*
- (48) Ar šo regulu būtu jāievieš stabila **un pārredzama** monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēma, kas ļautu sekot tās noteikumu izpildei. Šāda sistēma būtu nediskriminējoši jāpiemēro visiem kuģiem, un tai būtu vajadzīga trešās personas veikta verificācija, kas nodrošinātu **minētās** sistēmas satvarā iesniegto datu precizitāti. Lai atvieglotu šīs regulas mērķa sasniegšanu, visi dati, kas jau paziņoti Regulas (ES) 2015/757 **piemērošanas nolūkos**, vajadzības gadījumā būtu jāizmanto, lai verificētu atbilstību šai regulai, tādējādi ierobežojot uzņēmumu, verificētāju un **kompetento** iestāžu administratīvo slogu.

- (49) Uzņēmumiem vajadzētu būt atbildīgiem par monitoringu un ziņošanu attiecībā uz tās enerģijas daudzumu un veidu, ko uz kuģiem patērē kuģošanas laikā un pie piestātnes, kā arī citu būtisku informāciju, piemēram, informāciju par kuģa dzinēja veidu vai vēja palīgpiedziņas izmantošanu uz kuģa, lai pierādītu atbilstību šajā regulā noteiktajai uz kuģa patērētās enerģijas **SEG** emisijas intensitātes robežvērtībai. Lai atvieglotu **minēto** monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi un verificētāju īstenotās verifikācijas darbības, līdzīgi kā Regulā (ES) 2015/757, uzņēmumiem būtu jādokumentē paredzētā monitoringa metode un monitoringa plānā jāsniedz sīkāka informācija par šīs regulas piemērošanu. Monitoringa plāns, kā arī tā turpmākās izmaiņas, ja tādas ir, būtu jāiesniedz verificētājam, kuram tie būtu **jānovērtē**.
- (50) *Lai ierobežotu administratīvo slogu, būtu jāizveido uzņēmumiem paredzēta unikāla monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēma nolūkā īstenot Savienības tiesību aktus par jūras transporta radītās SEG emisijas samazināšanu. Minētajā nolūkā neilgi pēc šīs regulas publicēšanas Komisijai būtu jāizskata šīs regulas un Regulas (ES) 2015/757 saskaņotība un iespējamā dublēšanās starp abām minētajām regulām un attiecīgā gadījumā jā sagatavo tiesību akta priekšlikums, lai grozītu šo regulu vai Regulu (ES) 2015/757.*

- (51) Lai sasniegtu šīs regulas mērķus un garantētu to atjaunīgo un mazoglekļa degvielu vidisko integritāti, kuras paredzēts ieviest jūrniecības nozarē, ļoti būtiska nozīme ir ***stabilai degvielu sertifikācijai un monitoringam***. Šāda sertifikācija būtu jāveic, izmantojot pārredzamu un nediskriminējošu procedūru. Lai atvieglotu sertifikāciju un ierobežotu administratīvo slogu, saistībā ar to ***degvielu sertifikāciju, kas definētas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 vai attiecīgā gadījumā ar attiecīgajiem noteikumiem Savienības tiesību aktā par atjaunīgo gāzu un dabasgāzes iekšējo tirgu un ūdeņraža iekšējo tirgu***, būtu jābalstās uz noteikumiem, kas ***attiecībā uz sertifikāciju*** paredzēti ***minētajos Savienības tiesību aktos***. ***Minētā*** pieeja attiecībā uz sertifikāciju būtu jāpiemēro arī degvielām, kas bunkurētas ārpus Savienības un kas būtu jāuzskata par importētām degvielām, līdzīgi kā Direktīvā (ES) 2018/2001. ***Ja*** uzņēmumi plāno atkāpties no ***minētajos Savienības tiesību aktos*** vai šajā jaunajā regulējumā noteiktajām standartvērtībām, ***tas*** būtu jādara tikai tad, ja vērtības var sertificēt, izmantojot kādu no brīvprātīgajām shēmām, kas atzītas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001 ***vai attiecīgā gadījumā saskaņā ar Savienības tiesību aktu, kas attiecas uz atjaunīgo gāzu un dabasgāzes iekšējo tirgu un ūdeņraža iekšējo tirgu, un kas nosaka konkrētas SEG emisiju aiztaupījuma robežvērtības, kā arī to aprēķināšanas metodiku*** (vērtībām "no urbuma līdz tvertnei") ***■*** .

- (52) *Iespēja aprēķināt faktiskos emisijas faktorus "no tvertnes līdz ķīlūdenim", kas atšķiras no II pielikumā noteiktajiem, uzņēmumiem būtu sniedzama ar noteikumu, ka šādus aprēķinus nosaka saskaņā ar un pamatojoties uz atzītiem starptautiskiem standartiem, kas attiecas uz konkrēto jautājumu. Šāds emisijas faktoru "no tvertnes līdz ķīlūdenim" aprēķins galvenokārt būtu jāattiecina uz laboratorisku testēšanu vai caurslīdējušu emisiju tiešiem emisiju mērījumiem no enerģijas pārveidotājiem, tostarp iekšdedzes dzinējiem, degvielas elementiem un ar tiem saistītām pārveides iekārtām, gāzes turbīnām vai katliem. Tā kā faktiskie CO₂ emisijas faktori "no tvertnes līdz ķīlūdenim" ir saistīti ar degvielas sastāvu, nevis enerģijas pārveidotāju, tiem nebūtu jāatšķiras no II pielikumā norādītajām standartvērtībām. Minētie emisijas faktori "no tvertnes līdz ķīlūdenim", jo īpaši attiecībā uz sintētiskajām degvielām vai biodegvielām, būtu jāpārreķina tikai tad, ja šajā sakarā ir izstrādāti attiecīgi starptautiski standarti. Nevajadzētu būt iespējai atkāpties no standartvērtībām, kas norādītas fosilo degvielu CO₂ sadedzināšanas emisijas faktoriem.*
- (53) Verifikācijas **darbības veic** ■ verificētāji ■. Lai nodrošinātu objektivitāti **un efektivitāti**, verificētājiem vajadzētu būt neatkarīgiem un kompetentiem tiesību subjektiem, kurus akreditējušas valsts akreditācijas struktūras, kas izveidotas, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008 ¹⁹. **Verificētājiem vajadzētu būt apgādātiem ar līdzekļiem un personālu, kas ir samērīgi ar tās flotes lielumu, attiecībā uz kuru tie veic verifikācijas darbības saskaņā ar šo regulu. Verifikācijai būtu jānodrošina uzņēmumu veiktā monitoringa un ziņošanas precizitāte un pilnīgums un atbilstība šai regulai.**

¹⁹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 765/2008 (2008. gada 9. jūlijs), ar ko nosaka akreditācijas un tirgus uzraudzības prasības attiecībā uz produktu tirdzniecību un atceļ Regulu (EEK) Nr. 339/93 (OV L 218, 13.8.2008., 30. lpp.).

- (54) Pamatojoties uz datiem un informāciju, ko monitorējuši un paziņojuši uzņēmumi, verificētājiem būtu jāaprēķina un jānosaka uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā **SEG** emisijas intensitāte un kuģa atbilstības bilance attiecībā uz robežvērtību, tostarp visi atbilstības pārpalikumi vai iztrūkumi, kā arī jānosaka, vai kuģis ir izpildījis **pienākumu** izmantot **OPS**. Verificētajam **minētā** informācija būtu jāpaziņo attiecīgajam uzņēmumam. Ja verificētājs ir tas pats subjekts, kas ir verificētājs Regulas (ES) 2015/757 **piemērošanas vajadzībām**, šādu paziņošanu varētu veikt kopā ar verificācijas ziņojumu saskaņā ar minēto regulu. ■
- (55) Komisijai būtu jāizveido elektroniska datubāze ("**FuelEU datubāze**"), kurā reģistrē katra kuģa rādītājus un kura nodrošina tā atbilstību *šai regulai*, un jānodrošina datubāzes darbība. *FuelEU datubāze būtu jāizmanto visām svarīgākajām darbībām, kas vajadzīgas, lai izpildītu šajā regulā izklāstītos pienākumus.* Lai atvieglotu ziņošanu un ierobežotu uzņēmumu, verificētāju un citu lietotāju administratīvo slogu, **FuelEU** datubāze būtu jāveido uz esošā *THETIS-MRV* moduļa pamata *vai, ciktāl iespējams, būtu jāizstrādā kā tā uzlabota versija. FuelEU datubāzē būtu arī jānodrošina iespēja* tādas informācijas un datu izmantošanai, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas **vajadzībām**.
- (56) Atbilstība šai regulai būs atkarīga no elementiem, kurus uzņēmums varētu nespēt ietekmēt, piemēram, problēmām, kas saistītas ar degvielas pieejamību vai degvielas kvalitāti. Tāpēc būtu jāļauj uzņēmumiem elastīgi pārnest atbilstības pārpalikumu no viena gada uz citu vai noteiktās robežās aizņemties atbilstības pārpalikuma avansu no nākamā gada. Uz **OPS** izmantošanu pie piestātnes, kam ir liela nozīme ostas pilsētu un piekrastes teritoriju vietējā gaisa kvalitātē, nebūtu jāattiecina līdzīgi elastīguma noteikumi.

- (57) Lai izvairītos no tehnoloģiskās iesīkstes un turpinātu atbalstīt visiedarbīgāko risinājumu izvēršanu, būtu jāļauj uzņēmumiem sakopot dažādu kuģu darbības rādītājus. **Tālab** vajadzētu būt iespējai viena kuģa iespējamo atbilstības pārsniegumu izmantot, lai kompensētu **citu kuģu** atbilstības nepietiekamību, **ar noteikumu, ka kopējā sakopotā atbilstība ir pozitīva**. Tas rada iespēju atalgot atbilstības pārsniegumu un rada stimulu investīcijām modernākās tehnoloģijās. Iespējai izvēlēties atbilstības sakopšanu būtu jāpaliek brīvprātīgai, un attiecīgajiem **uzņēmumiem tai būtu jāpiekrīt** .
- (58) Atbilstības dokuments ("*FuelEU* atbilstības **dokuments**"), ko saskaņā ar šajā regulā noteiktajām procedūrām izdevis verificētājs **vai attiecīgā gadījumā administrējošās valsts kompetentā iestāde**, kuģiem būtu **jāglabā** kā pierādījums, kas apliecina, ka ir ievērotas uz kuģa patērētās enerģijas **SEG** emisijas intensitātes robežvērtības **un pienākums** izmantot **OPS**. Verificētajiem **vai attiecīgā gadījumā administrējošās valsts kompetentajai iestādei** būtu **FuelEU datubāzē jāreģistrē FuelEU atbilstības dokumenta** izdošana.

- (59) Verificētājiem būtu jānosaka, cik ir bijis neatbilstīgu piestāšanu ostā, šādā nolūkā izmantojot skaidru un objektīvu kritēriju kopumu un attiecībā uz katru piestāšanu ostā, **uz ko attiecas šīs regulas darbības joma**, ņemot vērā visu attiecīgo informāciju, tajā skaitā stāvēšanas laiku, patērēto enerģijas daudzumu un veidu un visu izņēmumu piemērošanu. Uzņēmumiem **minētā** informācija būtu jādara pieejama verificētājiem atbilstības noteikšanas vajadzībām.
- (60) Neskarot iespēju nodrošināt atbilstību ar elastīguma un sakopošanas noteikumu palīdzību, kuģiem, kas nenodrošina atbilstību uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās **SEG** emisijas intensitātes robežvērtībām, **būtu** jāpiemēro soda nauda, kurai ir atturoša ietekme un kura **ir samērīga** ar neatbilstības apmēru un **novērš** jebkādas ekonomiskas priekšrocības, ko dod neatbilstība, tādējādi saglabājot vienlīdzīgus konkurences apstākļus nozarē ("**FuelEU** soda nauda"). **FuelEU soda naudas** pamatā vajadzētu būt to atjaunīgo un mazoglekļa **degvielu** daudzumam un izmaksām, kuras kuģiem būtu bijis jāizmanto, lai izpildītu **šīs** regulas prasības.
- (61) **FuelEU** soda nauda **būtu** jāpiemēro **arī** par katru neatbilstīgu piestāšanu ostā. **Minētajai FuelEU soda naudai** vajadzētu būt samērīgai ar izmaksām par elektroenerģijas izmantošanu pietiekamā līmenī, tai **būtu** jāattur no piesārņojošāku energoresursu izmantošanas **un** tai vajadzētu būt **izteiktai** kā fiksētai **summai** EUR, **kas reizināta ar konstatēto kopējo kuģa** piepiestātnes **elektroenerģijas pieprasījumu un ar kopējo** līdz tuvākajai pilnajai stundai **noapaļoto stundu skaitu, kas pavadītas pie piestātnes, neievērojot prasības par OPS**. Tā kā trūkst precīzu datu par **OPS** nodrošināšanas izmaksām Savienībā, šīs likmes pamatā vajadzētu būt vidējai elektroenerģijas cenai Savienībā, kuru maksā patērētāji, kas nav mājsaimniecības, reizinātai ar divi, lai ņemtu vērā citas ar pakalpojuma sniegšanu saistītās maksas, tostarp *inter alia* pieslēguma izmaksas un investīciju atgūšanas elementus.

- (62) No FuelEU soda naudu samaksas gūtie ieņēmumi, *ko iekasējušas administrējošās valstis*, būtu jāizmanto, lai veicinātu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izplatīšanu un izmantošanu jūras transporta nozarē un palīdzētu jūras transporta operatoriem izpildīt savus klimatiskos un vidiskos mērķus. ■
- (63) *Lai gan uzņēmumam vajadzētu saglabāt atbildību par šajā regulā paredzēto monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi, kā arī par FuelEU soda naudu maksāšanu saskaņā ar principu "piesārņotājs maksā" un nolūkā veicināt tīrāku degvielu ieviešanu*, subjektam, kas ir ■ atbildīgs par *degvielas iegādi vai tādu operacionālu lēmumu pieņemšanu, kuri ietekmē* uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisijas intensitāti, atbilstības *iztrūkuma gadījumā, izmantojot līgumiskas vienošanās ar uzņēmumu, varētu tikt uzliktas saistības uzņēmumam atlīdzināt vai citādi kompensēt izmaksas par FuelEU soda naudām, kuras izriet no kuģa ekspluatācijas. Minētajam uzņēmumam uz līgumu pamata būtu jāvar pieprasīt verificētājam aprēķināt FuelEU soda naudu summu, kas atbilst cita subjekta veiktai kuģa ekspluatācijai ziņošanas laikposmā. Šajā kontekstā kuģa ekspluatācija būtu jāsaprot kā pārvadātās kravas, maršruta un kuģa ātruma noteikšana. Tāpat, lai gan uzņēmumam būtu jāturpina būt atbildīgam par šajā regulā noteikto monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi, kā arī par FuelEU soda naudu maksāšanu, uzņēmumiem un degvielas piegādātājiem būtu jāspēj, izmantojot līgumiskas vienošanās, vienoties par savstarpējām saistībām ražot, piegādāt un iegādāties iepriekš noteiktus konkrētu degvielu daudzumus. Šādas līgumiskas vienošanās varētu paredzēt, ka degvielas piegādātājiem ir atbildība kompensēt uzņēmumam soda naudu samaksu gadījumos, kad degvielas uzņēmumam nav darītas pieejamas saskaņā ar vienošanos.*

- (64) Ar šo regulu saistīto pienākumu izpildes nodrošināšanas pamatā vajadzētu būt esošiem instrumentiem, *to starp* tiem, kas noteikti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes **Direktīvu** 2009/16/EK ²⁰ un **Direktīvu** 2009/21/EK ²¹. *Turklāt dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas pārkāpumiem. Paredzētajām sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Lai izvairītos no nepamatotas vai dubultas sodīšanas par vieniem un tiem pašiem pārkāpumiem, šādām sankcijām nebūtu jādublē FuelEU soda naudas, kuras piemēro gadījumā, ja kuģim ir atbilstības iztrūkums vai tas ir veicis neatbilstīgas piestāšanas ostā.* Dokuments, kas apliecina kuģa atbilstību šīs regulas prasībām, būtu jāiekļauj Direktīvas 2009/16/EK IV pielikumā norādītajā sertifikātu un dokumentu sarakstā.

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

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

- (65) *Lai samazinātu administratīvo slogu uzņēmumiem, atbildīgai par šīs regulas izpildes uzraudzību attiecībā uz katru uzņēmumu vajadzētu būt tikai vienai dalībvalstij. Lai noteiktu administrējošo valsti attiecībā uz katru uzņēmumu, būtu jāpiemēro attiecīgie Direktīvas (ES) 2003/87/EK noteikumi. Būtu jāļauj administrējošajai valstij veikt papildu pārbaudes par konkrēta kuģa atbilstību šai regulai divos iepriekšējos ziņošanas laikposmos, un tai būtu arī jānodrošina, ka FuelEU soda naudas tiek samaksātas laikus.*
- (66) Ņemot vērā to, ka pasākumi, kurus verificētāji veic saskaņā ar šo regulu, jo īpaši nosakot neatbilstīgas pietāšanas ostā, aprēķinot **FuelEU** soda naudu apmēru un atsakoties izdot *FuelEU* atbilstības **dokumentu**, var būtiski ietekmēt attiecīgos uzņēmumus, minētajiem uzņēmumiem vajadzētu būt tiesīgiem pieprasīt šādu pasākumu pārskatīšanu tās dalībvalsts kompetentajā iestādē, kurā verificētājs ir akreditēts. Ņemot vērā **■** tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību, kas nostiprinātas Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. pantā, lēmumiem, kurus kompetentās iestādes pieņēmušas **■** saskaņā ar šo regulu, vajadzētu būt pakļautiem **■** pārbaudei *minētās kompetentās iestādes dalībvalsts tiesā* saskaņā ar *tās* tiesību aktiem **■** .

(67) Lai ar šīs regulas efektīvu darbību saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz: grozījumiem sarakstā, kurā uzskaitīti emisijas faktori "no urbuma līdz ķīļūdenim"; **informāciju par RFNBO apakšmērķrādītāju; grozījumiem esošajā tabulā, kas ietverta III pielikumā, papildinot ar citām bezemisiju tehnoloģijām; papildu metožu un** kritēriju noteikšanu verificētāju akreditācijai; **■ FuelEU** soda naudas koeficienta pielāgošanu, **pamatojoties izmaiņām enerģijas izmaksās; un FuelEU soda naudas skaitliskā koeficienta grozīšanu, pamatojoties uz elektroenerģijas vidējo izmaksu indeksāciju Savienībā.** Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti **2016. gada 13. aprīļa** Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ²². Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

²² **OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.**

- (68) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ²³. Komisijai, ar īstenošanas aktiem nosakot *blakus esošo konteineru pārkraušanas ostu sarakstu, uz kurām neattiecas piestāšanas ostu definīcija; kritērijus, lai novērtētu RFNBO ražošanas jaudu un pieejamību jūras transporta nozarē, un RFNBO un fosilo degvielu cenas starpības koeficienta aprēķināšanas metodi; attiecīgā gadījumā precizējumus noteikumiem par RFNBO apakšmērķrādītāja piemērošanu; detalizētus kritērijus tehnoloģiju pieņemšanai un veidu, kādā tās tiek ekspluatētas, lai tās varētu uzskatīt par bezemisiju tehnoloģijām; informāciju no kuģiem, kas paredz pieslēgties OPS vai izmantot bezemisiju tehnoloģiju ostās, un procedūru šādas informācijas sniegšanai; standartizētu monitoringa plānu veidnes, tostarp tehniskos noteikumus to vienādei piemērošanai; starptautisko standartu un sertifikācijas atsauču sarakstu faktisko emisijas faktoru "no tvertnes līdz ķīļūdenim" pierādīšanai; papildu precizējumus noteikumiem par šajā regulā minētajām verifikācijas darbībām; noteikumus par piekļuves tiesībām FuelEU datubāzei un tās darbības un tehniskās specifikācijas; un FuelEU atbilstības dokumenta paraugus*, būtu jāņem vērā iespēja atkalizmantot informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas vajadzībām.

²³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

- (69) Ņemot vērā jūras transporta nozares starptautisko dimensiju, priekšroka dodama globālai uz kuģiem patērētās enerģijas **SEG** emisijas intensitātes ierobežošanas pieejai, jo šāda pieeja **būtu ievērojami** efektīvāka tās plašākā tvēruma dēļ. Minētajā kontekstā un lai sekmētu starptautisku noteikumu izstrādāšanu **■ SJO ■**, Komisijai būtu jāsniedz SJO un citām attiecīgām starptautiskām struktūrām attiecīga informācija par šīs regulas īstenošanu un būtu jāiesniedz SJO attiecīgi priekšlikumi, **tā turpinot Savienības centienus starptautiskā līmenī veicināt vērienīgus jūrniecības dekarbonizācijas mērķus**. Ja ir panākta vienošanās par globālu **pieeju** jautājumos, kas attiecas uz šo regulu, Komisijai **šī** regula būtu jāpārskata, lai attiecīgā gadījumā to saskaņotu ar starptautiskajiem noteikumiem.
- (70) **Komisijai būtu jānodrošina, ka tiek ieviesti un darīti pieejami rīki sadarbībai un paraugprakses apmaiņai jūras transporta nozarē, kā noteikts Komisijas dienestu darba dokumentā "Labāka regulējuma pamatnostādnes".**
- (71) Ņemot vērā to, ka **šī regula radīs papildu korekcijas izmaksas un administratīvās izmaksas, būtu rūpīgi jāpārskata vispārējais regulatīvais slogs jūras transporta nozarei. Šajā nolūkā Komisijai būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums, kurā izvērtēta šīs regulas darbība. Minētajā ziņojumā Komisijai būtu jānovērtē, cik lielā mērā ir sasniegti šīs regulas mērķi un cik lielā mērā tā ir ietekmējusi nozares konkurētspēju. Minētajā ziņojumā būtu jāietver arī šīs regulas mijiedarbība ar citiem attiecīgiem Savienības tiesību aktiem, tostarp iespējamās darbības un pasākumi, kas ir vai varētu tikt veikti, lai samazinātu kopējo izmaksu spiedienu uz jūras transporta nozari.**

(72) *Tā kā šīs regulas mērķi, proti,* atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un aizstājējenergoresursu izmantošanu uz kuģiem, kuri visā Savienībā ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāvajās vai iziet no tām, dalībvalstis *nevar* pietiekami sekmīgi sasniegt, neriskējot radīt šķēršļus iekšējā tirgū un ostu un jūrniecības operatoru konkurences izkropļojumus, *bet drīzāk, ņemot vērā tā mērogu un sekas,* šo mērķi var labāk sasniegt, Savienības līmenī ieviešot vienādus noteikumus, kas rada ekonomiskus stimulus jūras transporta operatoriem netraucēti turpināt darbību, vienlaikus izpildot atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanas pienākumus, ■ 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,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

Priekšmets un mērķis

Šajā regulā paredzēti vienādi noteikumi, ar ko nosaka:

- a) siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas intensitātes robežvērtību enerģijai, kas patērēta uz kuģa, kurš ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām; un
- b) pienākumu izmantot krasta energoapgādi (*OPS*) vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās.

Tās **mērķis** tādējādi ir palielināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu **jūras transportā** visā Savienībā, kas ir **saskaņā ar Savienības mērķi vēlākais līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti**, vienlaikus nodrošinot raitu jūras transporta darbību, **radot regulatīvo noteiktību atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un ilgtspējīgu tehnoloģiju ieviešanai** un novēršot iekšējā tirgus izkropļojumus.

2. pants
Darbības joma

1. Šo regulu piemēro visiem kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 un ***kuri komerciālos nolūkos pārvadā pasažierus vai kravu***, neatkarīgi no to karoga, attiecībā uz:
 - a) enerģiju, kas patērēta, stāvēt dalībvalsts jurisdikcijā esošā pietāšanas ostā;
 - b) visu enerģiju, kas patērēta reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas pietāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu pietāšanas ostu;
 - c) ***neatkarīgi no b) apakšpunkta, pusi no enerģijas, kas patērēta reisos, ienākot tādā pietāšanas ostā vai izejot no tādas pietāšanas ostas, kas atrodas dalībvalsts jurisdikcijā esošā tālākajā reģionā***; un
 - d) pusi no enerģijas, kas patērēta reisos, ienākot dalībvalsts jurisdikcijā esošā pietāšanas ostā vai izejot no tās, ja iepriekšējā vai nākamā pietāšanas osta ir trešās valsts jurisdikcijā.
2. ***Komisija līdz 2025. gada 31. decembrim pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem izveido blakus esošo konteineru pārkraušanas ostu sarakstu. Pēc tam Komisija minēto sarakstu atjaunina līdz 31. decembrim reizi divos gados.***

Pirmajā daļā minētajos īstenošanas aktos ostu iekļauj sarakstā kā blakus esošu konteineru pārkraušanas ostu, ja konteineru pārkraušanas īpatsvars, kas izteikts 20 pēdu ekvivalenta vienībās, pārsniedz 65 % no minētās ostas kopējās konteineru aprites jaunākajā 12 mēnešu periodā, par kuru ir pieejami attiecīgie dati, un ja minētā osta atrodas ārpus Savienības, bet mazāk nekā 300 jūras jūdžu attālumā no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas.

Minēto īstenošanas aktu nolūkos konteinerus uzskata par pārkrautiem, ja tos izkrauj no kuģa uz ostu tikai nolūkā iekraut citā kuģī.

Blakus esošo konteineru pārkraušanas ostu sarakstā, ko izveidojusi Komisija, neietver ostas, kuras atrodas trešā valstī un attiecībā uz kurām minētā trešā valsts faktiski piemēro pasākumus, kas ir ekvivalenti šai regulai.

Pirmajā daļā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 29. panta 3. punktā minēto pārbaudes procedūru.

3. *Dalībvalstis no 1. punkta a) un b) apakšpunkta piemērošanas var atbrīvot konkrētus maršrutus un ostas attiecībā uz enerģiju, kas patērēta reisos, kurus veic pasažieru kuģi, kas nav kruīza kuģi, starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu un tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, kas atrodas salā ar mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju, un attiecībā uz enerģiju, kas patērēta, tiem uzturoties minētās salas piestāšanas ostā. Šādus atbrīvojumus nepiemēro pēc 2029. gada 31. decembra. Pirms minēto atbrīvojumu stāšanās spēkā dalībvalstis par tiem paziņo Komisijai. Komisija minētos atbrīvojumus publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*
4. *Dalībvalstis no 1. punkta a) un c) apakšpunkta piemērošanas var atbrīvot konkrētus maršrutus un ostas attiecībā uz enerģiju, ko kuģi patērē reisos starp piestāšanas ostu, kura atrodas tālākā reģionā, un citu piestāšanas ostu, kura atrodas tālākā reģionā, un attiecībā uz enerģiju, kas patērēta, uzturoties minēto tālāko reģionu piestāšanas ostās. Šādus atbrīvojumus nepiemēro pēc 2029. gada 31. decembra. Pirms minēto atbrīvojumu stāšanās spēkā dalībvalstis par tiem paziņo Komisijai. Komisija minētos atbrīvojumus publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*
5. *Dalībvalstis, kurām nav sauszemes robežas ne ar vienu citu dalībvalsti, no 1. punkta piemērošanas var atbrīvot pasažieru kuģus, kas veic transnacionālus reisus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām vai publiskiem pakalpojumu līgumiem uz citu dalībvalstu piestāšanas ostām. Šādus atbrīvojumus nepiemēro pēc 2029. gada 31. decembra. Pirms minēto atbrīvojumu stāšanās spēkā dalībvalstis par tiem paziņo Komisijai. Komisija minētos atbrīvojumus publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

6. *Dalībvalstis no 1. punkta piemērošanas var atbrīvot pasažieru kuģus, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus Regulas (EEK) Nr. 3577/92 nozīmē saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām vai publiskiem pakalpojumu līgumiem, kuri darbojas pirms ... [šīs regulas spēkā stāšanās diena], attiecībā uz konkrētiem maršrutiem starp to kontinentālajām piestāšanas ostām un to jurisdikcijā esošām piestāšanas ostām, kas atrodas salā vai Seūtas un Meliljas pilsētās. Šādus atbrīvojumus nepiemēro pēc 2029. gada 31. decembra. Pirms minēto atbrīvojumu stāšanās spēkā dalībvalstis par tiem paziņo Komisijai. Komisija minētos atbrīvojumus publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Šā punkta piemērošanas vajadzībām Seūtas un Meliljas pilsētas uzskata par piestāšanas ostām, kas atrodas salā.

7. Šo regulu nepiemēro karakuģiem, kara flotes palīguģiem, zivju zvejas vai zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem bez mehāniskas piedziņas vai valsts *īpašumā esošiem vai valsts dienesta* kuģiem, ko izmanto *tikai* nekomerciāliem mērķiem.

3. pants
Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- 1) "siltumnīcefekta gāzu emisijas" jeb "SEG emisijas" ir oglekļa dioksīda (CO₂), metāna (CH₄) un dislāpekļa *oksīda* (N₂O) izplūde atmosfērā;
- 2) "biodegvielas" ir biodegvielas, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 33) punktā;
- 3) "biogāze" ir biogāze, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 28) punktā;
- 4) "reciklēta oglekļa degvielas" ir pārstrādāti oglekļa kurināmie/degvielas, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 35) punktā;
- 5) "nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas" (*RFNBO*) ir no atjaunojamiem energoresursiem ražotas nebioloģiskas izcelsmes degvielas, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 36) punktā;
- 6) "pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugi" ir pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugi, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta otrās daļas 40) punktā;

- 7) "bezemisiju tehnoloģija" ir tehnoloģija, **■** kas, ***ja to izmanto enerģijas nodrošināšanai***, neizraisa šādu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju izplūdi atmosfērā no kuģiem: oglekļa dioksīds (CO₂), metāns (CH₄), dislāpekļa ***oksīds*** (N₂O), sēra oksīdi (SO_x), slāpekļa oksīdi (NO_x) un cietās daļiņas;
- 8) "aizstājējenergoresursi" ir atjaunīgā **■** enerģija, kas ražota uz kuģa, vai elektroenerģija, kas piegādāta no OPS;
- 9) ***"vēja palīgpiedziņa" ir kuģa daļēja vai pilna piedziņa ar vēja enerģiju, ko izmanto ar tādām vēja palīgpiedziņas sistēmām kā inter alia rotorburām, izpletņiem, cietajām vai stingrajām burām, mīkstajām burām, velkmes spārniem vai turbīnām;***
- 10) "piestāšanas osta" ir osta, ***kurā kuģi piestāj, lai iekrautu vai izkrautu kravu vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, bet izslēdzot tāda veida piestāšanu, kas notiek vienīgi degvielas uzpildei, krājumu saņemšanai, apkalpes maiņai, ieiešanai dokā vai kuģa, tā iekārtu – vai abu – remonta veikšanai, ienākšanai ostā tāpēc, ka kuģim ir vajadzīga palīdzība vai tas ir briesmās, pārkraušanai no kuģa uz kuģi, ko veic ārpus ostām, piestāšanai ostā ar vienīgo mērķi patverties no nelabvēlīgiem laika apstākļiem vai ja tas nepieciešams saistībā ar meklēšanas un glābšanas darbībām, un konteinerkuģu piestāšanas blakus esošā konteineru pārkraušanas ostā, kura iekļauta sarakstā īstenošanas aktā, kas pieņemts, ievērojot 2. panta 2. punktu;***
- 11) "reiss" ir reiss, kā definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta c) punktā;

- 12) ***"tālākais reģions" ir LESD 349. pantā minēta teritorija;***
- 13) "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 Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss;
- 14) "bruto tilpība" ir bruto tonnāža, kā definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta e) punktā;
- 15) "kuģis pie piestātnes" ir kuģis pie piestātnes, kā definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta n) punktā;
- 16) ***"kuģis enkurvietā" ir kuģis pie piestātnes, kas nav pietauvots krasta piestātnē;***
- 17) "uz kuģa patērētā enerģija" ir enerģijas daudzums, izteikts megadžoulos (MJ), kuru kuģis patērē piedziņai un jebkuras kuģa iekārtas darbināšanai jūrā vai pie piestātnes;
- 18) "no urbuma līdz ķīļūdenim" ir emisiju aprēķināšanas metode, kurā ņemta vērā ietekme uz SEG emisijām, kuru rada enerģijas ražošana, transportēšana, sadale un izmantošana uz kuģa, tostarp sadedzināšana;
- 19) "uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisijas intensitāte" ir SEG emisiju daudzums, izteikts CO₂ ekvivalenta gramos, izmantojot metodi "no urbuma līdz ķīļūdenim", uz katru uz kuģa patērētās enerģijas MJ;

- 20) "emisijas faktors" ir SEG vidējā emisijas intensitāte attiecībā pret avota plūsmas aktivitātes datiem, pieņemot, ka sadedzināšanā notiek pilnīga oksidācija, bet visās pārējās ķīmiskajās reakcijās notiek pilnīga konversija;
- 21) *"ledus klase" ir apzīmējums, ko kuģim piešķir karoga valsts kompetentās valsts iestādes vai minētās valsts atzīta organizācija un kas apliecina, ka kuģis ir piemērots ledus navigācijas apstākļiem;*
- 22) *"ledus mala" ir robežlīnija starp atklāto jūru un jebkāda veida jūras ledu – nostiprinātu vai peldošu – jebkurā konkrētā brīdī, kā izklāstīts Pasaules Meteoroloģijas organizācijas 2014. gada marta Jūras ledu nomenklatūras 4.4.8. punktā;*
- 23) *"kuģošana ledu apstākļos" ir ledu klases kuģa kuģošana jūras apgabalā ledu malas robežās;*
- 24) "krasta energoapgāde" (OPS) ir sistēma zemsprieguma vai augstsprieguma, maiņstrāvas vai līdzstrāvas elektroenerģijas piegādei kuģiem pie piestātnes, tajā skaitā kuģa un *ostas* iekārtām, tieši padodot uz kuģa galveno sadales paneli elektroenerģiju, kas vajadzīga stāvoša kuģa elektroapgādei, ekspluatācijas slodzes nodrošināšanai vai sekundāro bateriju uzlādei;
- 25) *"elektroenerģijas pieprasījums pie piestātnes" ir pieprasījums pēc elektroenerģijas kuģim pie piestātnes, lai nodrošinātu visu vajadzīgo enerģiju, ņemot vērā elektroenerģijas patēriņus uz kuģa;*
- 26) *"konstatētais kopējais kuģa pie piestātnes elektroenerģijas pieprasījums" ir kilovatos izteikta kuģa pie piestātnes kopējā elektroenerģijas pieprasījuma augstākā vērtība, ieskaitot stāvoša kuģa un kravu pārkraušanas slodzi;*

- 27) "verificētājs" ir tiesību subjekts, kas veic verifikāciju un ko akreditējusi valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008 un šo regulu;
-
- 28) "*FuelEU* atbilstības **dokuments**" ir konkrēta kuģa **dokuments**, ko verificētājs ir izdevis uzņēmumam un ar ko apliecina, ka minētais kuģis konkrētā ziņošanas laikposmā ir izpildījis šajā regulā noteiktās prasības;
- 29) "pasažieru kuģis" ir pasažieru kuģis, *kā definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2016/802²⁴ 2. panta i) punktā*;
- 30) "kruīza ■ kuģis" ir pasažieru kuģis, *kam nav kravas klāja un kas paredzēts vienīgi pasažieru komerciāliem pārvadājumiem ar naktsmītni jūras reisā*;
- 31) "konteinerkuģis" ir kuģis, kas paredzēts vienīgi konteineru pārvadāšanai kravas tilpnēs un uz klāja;
- 32) "neatbilstīga piestāšana ostā" ir piestāšana ostā, ■ kuras laikā kuģis neatbilst 6. panta 1. punktā noteiktajai prasībai un kurai nav piemērojams neviens no 6. panta 5. punktā paredzētajiem izņēmumiem;
- 33) "visnevēlamākais ražošanas paņēmieni" ir oglekļietilpīgākais paņēmieni, ko izmanto kādas konkrētas degvielas ražošanai;

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/802 (2016. gada 11. maijs), ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem (OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.).

- 34) "CO₂ ekvivalents" ir metriska mērvienība, ko izmanto CO₂, CH₄ un N₂O emisiju aprēķināšanai uz to globālās sasilšanas potenciāla pamata, CH₄ un N₂O daudzumu konvertējot ekvivalentā CO₂ daudzumā ar tādu pašu globālās sasilšanas potenciālu;
- 35) "atbilstības balance" ir mērs, ar ko novērtē kuģa atbilstību – proti, tās pārsniegumu vai nepietiekamību – uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās SEG emisijas intensitātes robežvērtībām *vai RFNBO apakšmērkrādītājam* un ko aprēķina saskaņā ar IV pielikuma *A daļu*;
- 36) "atbilstības pārpalikums" ir atbilstības balance ar pozitīvu vērtību;
- 37) "atbilstības iztrūkums" ir atbilstības balance ar negatīvu vērtību;
- 38) "kopējā kopas atbilstības balance" ir visu kādā kopā iekļautu kuģu atbilstības bilanču summa;

- 39) "ostas pārvaldes iestāde" ir ostas pārvaldes iestāde, kā definēts Regulas (ES) 2017/352 2. panta 5) punktā;
- 40) *"administrējošā valsts" ir dalībvalsts, kas noteikta, piemērojot Direktīvas 2003/87/EK 3gf. panta 1. punktu uzņēmumam šīs regulas nozīmē, neskarot attiecīgajā dalībvalstī atbildīgo kompetento iestāžu izvēli;*
- 41) *"ziņošanas laikposms" ir laikposms no 1. janvāra līdz 31. decembrim gadā, kura laikā tiek veikts šajā regulā minētās informācijas monitorings un reģistrēšana, kur datus par reisiem, kuri sākas un beidzas divos dažādos kalendārajos gados, uzskaita attiecīgajā kalendārajā gadā;*
- 42) *"verifikācijas laikposms" ir kalendārais gads, kurš uzreiz seko ziņošanas laikposmam.*

II NODAĻA
PRASĪBAS UZ KUĢIEM PATĒRĒTAJAI ENERĢIJAI

4. pants

Uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisiju intensitātes robežvērtība

1. Uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā SEG emisiju intensitāte ziņošanas laikposmā nepārsniedz 2. punktā noteikto robežvērtību.
2. Šā panta 1. punktā minēto robežvērtību aprēķina, atsaucies vērtību **91,16** gramu CO₂ ekvivalenta uz MJ ■ samazinot par šādu procentuālo daļu:

2 % no 2025. gada 1. janvāra,

6 % no 2030. gada 1. janvāra,

14,5 % no 2035. gada 1. janvāra,

31 % no 2040. gada 1. janvāra,

62 % no 2045. gada 1. janvāra,

80 % no 2050. gada 1. janvāra.

■
3. Uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisiju intensitāti aprēķina kā SEG emisiju daudzumu uz vienu enerģijas vienību saskaņā ar I pielikumā noteikto metodiku.

4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 28. pantu, lai grozītu II pielikumu nolūkā iekļaut ar jauniem energoresursiem saistītus emisijas faktorus "no urbuma līdz ķīlūdenim" vai pielāgot esošos emisijas faktorus, lai nodrošinātu atbilstību turpmākiem starptautiskiem standartiem vai Savienības tiesību aktiem enerģētikas jomā *saskaņā ar labākajām pieejamajām zinātnes atziņām un tehniskajām zināšanām.*

5. pants

Nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu izmantošana

1. *Uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisiju intensitātes aprēķināšanai laikposmā no 2025. gada 1. janvāra līdz 2033. gada 31. decembrim var izmantot reizinātāju "2", lai atlīdzinātu kuģim par RFNBO izmantošanu. Aprēķināšanas metodika ir izklāstīta I pielikumā.*
2. *Komisija, pamatojoties uz 19. pantā minētajā datubāzē FuelEU reģistrētajiem datiem, monitorē, aprēķina un katru gadu un ne vēlāk kā 18 mēnešus pēc katra ziņošanas laikposma beigām publicē RFNBO daļu enerģijā, kas gadā patērēta uz kuģiem, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma.*
3. *Ja 2. punktā minētā RFNBO daļa 2031. gada ziņošanas laikposmā ir mazāka par 1 %, šādām degvielām uz kuģa gadā patērētajā enerģijā no 2034. gada 1. janvāra piemēro apakšmērkrādītāju 2 %, ievērojot 5. punktu.*

4. *Šā panta 3. punktu nepiemēro, ja 2. punktā paredzētie monitoringa rezultāti, kas ir pieejami pirms 2033. gada 1. janvāra, pierāda, ka 2. punktā minētā daļa ir lielāka par 2 %.*
5. *Ja, pamatojoties uz 2. punktā minētajām monitoringa darbībām un pēc Komisijas novērtējuma, ir pierādījumi par nepietiekamu RFNBO ražošanas jaudu un pieejamību jūrniecības nozarē un par šo degvielu nevienmērīgu ģeogrāfisko sadalījumu vai pārāk augstu cenu, 3. punktā paredzēto apakšmērķrādītāju nepiemēro.*
6. *Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros norāda kritērijus 5. punktā paredzētajam novērtējumam un patērētās RFNBO un fosilo degvielu cenas starpības koeficienta, kas norādīts IV pielikuma B daļas tabulas 14. ailē, aprēķināšanas metodi. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.*
7. *Komisija tiek pilnvarota saskaņā ar 28. pantu pieņemt deleģētos aktus, kas:*
 - a) *papildina šā panta 5. punktu ar papildu elementiem;*
 - b) *sniedz informāciju par šā panta 3. punktā minētā apakšmērķrādītāja nepiemērošanu, kas izriet no šā panta 2. punktā minētā monitoringa vai šā panta 5. punktā minētā novērtējuma.*

8. *Ja piemēro šā panta 3. punktā minēto apakšmērķrādītāju, Komisija līdz 2033. gada 31. decembrim pieņem īstenošanas aktus, lai sīkāk precizētu noteikumus par šā panta 3. punkta piemērošanu attiecībā uz:*

- a) verifikāciju un aprēķināšanu, kā minēts 16. pantā;*
- b) piemērojamiem elastības mehānismiem, kas norādīti 20. un 21. pantā;*
- c) piemērojamām FuelEU soda naudām, kā minēts 23. pantā un IV pielikumā.*

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.

9. *Šā panta 3. punktā minēto apakšmērķrādītāju attiecīgā gadījumā nepiemēro kuģim, kas pierāda, ka tādu pašu uz kuģa gadā patērētās enerģijas daļu nodrošina citas degvielas, kuras sniedz līdzvērtīgu SEG emisiju aiztaupījumu un kuras ir sertificētas saskaņā ar šīs regulas 10. pantu, izņemot biodegvielas, kas minētas Direktīvas (ES) 2018/2001 IX pielikuma B daļā.*

10. *Šo pantu nepiemēro tai uz kuģiem gadā patērētās enerģijas daļai, kas gūta no OPS.*

6. pants

Papildu prasības attiecībā uz bezemisiju enerģijas patērēšanu pie piestātnes

1. No 2030. gada 1. janvāra kuģis, **kas pietauvots krasta piestātnē piestāšanas ostā, uz kuru attiecas Regulas (ES) 2023/...⁺ 9. pants un kurš ir dalībvalsts jurisdikcijā, pieslēdzas OPS un to izmanto visam savam elektroenerģijas pieprasījumam** pie piestātnes.
2. **No 2035. gada 1. janvāra kuģis, kas pietauvots krasta piestātnē piestāšanas ostā, uz kuru neattiecas Regulas (ES) 2023/...⁺ 9. pants un kurš ir dalībvalsts jurisdikcijā, ja piestātnē ir ierīkota pieejama OPS, pieslēdzas attiecīgajai OPS un to izmanto visam savam elektroenerģijas pieprasījumam** pie piestātnes.
3. **No 2030. gada 1. janvāra līdz 2034. gada 31. decembrim un pēc apspriešanās ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, tostarp attiecīgā gadījumā ar ostas pārvaldes iestādi, dalībvalsts var nolemt, ka kuģis, kas pietauvots krasta piestātnē tās jurisdikcijā esošā piestāšanas ostā, uz kuru neattiecas Regulas (ES) 2023/...⁺ 9. pants, vai konkrētās šādas ostas daļās, pieslēdzas OPS un izmanto to visam savam elektroenerģijas pieprasījumam pie piestātnes. Dalībvalsts Komisijai paziņo savu lēmumu par šādas prasības noteikšanu gadu pirms tās piemērošanas. Šāds lēmums ir jāpiemēro no ziņošanas laikposma sākuma. Komisija publicē informāciju Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī un publisko atjauninātu sarakstu ar attiecīgajām ostām. Šāds saraksts ir viegli pieejams.**

⁺ OV: lūgums ievietot tekstā dokumentā PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) ietvertās regulas numuru.

4. *Šā panta 1., 2. un 3. punktu* piemēro:

- a) konteinerkuģiem;
- b) pasažieru kuģiem.

5. *Šā panta 1., 2. un 3. punktu* nepiemēro kuģiem:

- a) kuri krasta ***piestātnē ir pietauvoti*** mazāk nekā divas stundas, šo laikposmu aprēķinot, pamatojoties uz ienākšanas laiku un izešanas laiku, ko monitorē ***un reģistrē*** saskaņā ar 15. pantu;
- b) kuri izmanto bezemisiju tehnoloģijas, ***kas atbilst III pielikumā noteiktajām vispārīgajām prasībām attiecībā uz šādām tehnoloģijām un kas ir uzskaitītas un precizētas deleģētajos un īstenošanas aktos, kuri pieņemti saskaņā ar šā panta 6. un 7. punktu, attiecībā uz visu savu elektroenerģijas pieprasījumu pie pietātnes, kamēr tie ir pietauvoti krasta pietātnē;***
- c) ***kuriem tādu neparedzētu apstākļu dēļ, kas ir ārpus kuģa kontroles, jāveic neplānota pietāšana ostā, kas sistemātiski netiek veikta, drošības apsvērumu dēļ vai dzīvības glābšanai jūrā, izņemot tāda pietāšana, kura jau izslēgta saskaņā ar 3. panta 10. punktu;***
- d) kuri nevar pieslēgties OPS, jo ostā nav pieejami OPS pieslēgumpunkti;
- e) ***kuri nevar pieslēgties OPS tāpēc, ka izņēmuma kārtā ir apdraudēta elektrotīkla stabilitāte, jo krasta jauda nav pietiekama, lai apmierinātu kuģim vajadzīgo elektroenerģijas pieprasījumu pie pietātnes;***

- f) kuri nevar pieslēgties OPS, jo krasta iekārta ostā nav saderīga ar kuģa–krasta elektroiekārtām uz kuģa, ***ar noteikumu, ka iekārta krasta pieslēgumam uz kuģa klāja ir sertificēta saskaņā ar Regulas (ES) 2023/...⁺ II pielikumā noteiktajām tehniskajām specifikācijām attiecībā uz jūras kuģu krasta pieslēguma sistēmām;***
- g) kuriem ierobežotu laiku nepieciešams izmantot kuģa elektroenerģijas ražošanas iekārtas ārkārtas situācijās, kuras rada tūlītēju risku dzīvībai, kuģim, videi, vai citu nepārvaramas varas apstākļu dēļ;
- h) ***kuriem, saglabājot pieslēgumu OPS, uz laiku, kas ir ierobežots līdz absolūti nepieciešamajam, ir vajadzīgs izmantot kuģa elektroenerģijas ražošanas iekārtas apkopes testiem vai funkcionālajiem testiem, ko veic pēc kompetentās iestādes amatpersonas vai atzītas organizācijas pārstāvja, kas veic apsekojumu vai inspekciju, pieprasījuma.***

⁺ OV: lūgums ievietot tekstā dokumentā PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) ietvertās regulas numuru.

6. Komisija tiek pilnvarota pieņemt **un regulāri atjaunināt** deleģētos aktus saskaņā ar 28. pantu, lai grozītu III pielikumā **ietverto neizsmēlošo tabulu, pievienojot citas** bezemisiju tehnoloģijas ■ **3. panta 7. punkta nozīmē.**

7. **Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai noteiktu sīki izstrādātus pieņemšanas kritērijus, tostarp sistēmas robežu definīciju un sertifikācijas prasības, ko uzskata par atbilstošiem ■ III pielikumā, kā arī tā turpmākos atjauninājumos, noteiktajām vispārīgajām prasībām attiecībā uz bezemisiju tehnoloģijām.**

Attiecībā uz esošo III pielikumā sniegto tehnoloģiju sarakstu minētos īstenošanas aktus attiecīgā gadījumā pieņem līdz 2024. gada 30. jūnijam. Attiecībā uz jebkādu jauno tehnoloģiju minētos īstenošanas aktus pieņem bez liekas kavēšanās, ja kļūst pieejamas citas III pielikumā minētās tehnoloģijas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.

8. **Pirms ienākšanas ostā kuģis iepriekš informē piestāšanas ostas dalībvalsts kompetento iestādi vai jebkuru pienācīgi pilnvarotu subjektu par savu nodomu pieslēgties OPS vai par nodomu izmantot bezemisiju tehnoloģiju, piemērojot 5. punkta b) apakšpunktu. Kuģi, kas plāno pieslēgties OPS, norāda arī elektroenerģijas daudzumu, ko tie plāno pieprasīt piestāšanas laikā ostā.**

Saņemot no kuģa pirmajā daļā minēto informāciju attiecībā uz pieslēgšanos OPS, piestāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde vai jebkurš pienācīgi pilnvarots subjekts sniedz kuģim apstiprinājumu par to, vai OPS ir pieejama.

Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros norāda informāciju, kas jāsniedz saskaņā ar šā panta pirmo un otro daļu, kā arī izklāstīta minētās informācijas sniegšanas procedūra. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.

9. *Piestāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde vai jebkurš pienācīgi pilnvarots subjekts – vajadzības gadījumā pēc apspriešanās ar ostas pārvaldes iestādi – FuelEU datubāzē nosaka un nekavējoties reģistrē informāciju par to, ka:*

- a) piemērots kāds no 5. punktā noteiktajiem izņēmumiem;*
- b) kuģis neatbilst 1., 2. un 3. punktā noteiktajām prasībām, ja nav piemērojams neviens no 5. punktā minētajiem izņēmumiem.*

10. No 2035. gada 1. janvāra *ostās, uz kurām attiecas Regulas (ES) 2023/...⁺ 9. panta prasības*, izņēmumus, *kas noteikti 5. punkta d), e) un f) apakšpunktā* **■**, *var piemērot tikai maksimālajam ostā piestāšanas reižu skaitam, kas atbilst 10 % no kuģa kopējā ostā piestāšanas reižu skaita ziņošanas laikposmā, attiecīgā gadījumā noapaļojot līdz tuvākajam veselajam skaitlim vai līdz ne vairāk kā 10 ostā piestāšanas reizēm attiecīgajā ziņošanas laikposmā, atkarībā no tā, kurš no šiem lielumiem ir mazāks.*

Attiecībā uz atbilstību šim noteikumam piestāšanu ostā neņem vērā, ja uzņēmums, pamatojoties uz 8. punktā norādīto informācijas apmaiņu, pierāda, ka tam pamatotu iemeslu dēļ nebija zināms, ka kuģis nevarēs pieslēgties **OPS jebkādu 5. punkta d), e) vai f) apakšpunktā minēto iemeslu dēļ.**

11. *Dalībvalsts var nolemt, ka ostā vai dažās ostas daļās, kas atrodas tās jurisdikcijā, uz konteinerkuģiem vai pasažieru kuģiem enkurvietā attiecas tādi paši pienākumi, kas šajā regulā noteikti kuģiem, kuri pietauvoti krasta piestātnē. Dalībvalsts Komisijai paziņo savu lēmumu par šādas prasības noteikšanu gadu pirms tās piemērošanas. Šāds lēmums ir jāpiemēro no ziņošanas laikposma sākuma. Komisija publicē informāciju Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī un publisko atjauninātu sarakstu ar attiecīgajām ostām. Šāds saraksts ir viegli pieejams.*

⁺ OV: lūgums ievietot tekstā dokumentā PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) ietvertās regulas numuru.

III NODAĻA
VISPĀRĪGIE PRINCIPI UN SERTIFIKĀCIJA

7. pants

Monitoringa un ziņošanas vispārīgie principi

1. Uzņēmumi saskaņā ar 8., 9. un 10. pantu attiecībā uz katru no saviem kuģiem ziņošanas laikposmā monitorē attiecīgos datus un ziņo par tiem. Minēto monitoringu un ziņošanu tie veic visās dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās un par visiem reisiem, **kas minēti 2. panta 1. punktā.**
2. Monitorings un ziņošana ir pilnīgi un aptver enerģiju, ko **jebkurā brīdī** patērē uz kuģiem, kamēr kuģi ir jūrā vai pie piestātnes. Uzņēmumi veic atbilstīgus pasākumus, lai nepieļautu datu nepietiekamību ziņošanas laikposmā.
3. Monitorings un ziņošana ir konsekventi un laika gaitā salīdzināmi. Minētajā nolūkā uzņēmumi izmanto vienas un tās pašas monitoringa metodikas un datu kopas, ņemot vērā verificētāja novērtētas izmaiņas. Uzņēmumi nodrošina pamatotu pārliecību par monitorēto un paziņoto datu integritāti.

4. Lai verificētājs spētu noteikt uz kuģiem patērētās enerģijas SEG emisiju intensitāti, uzņēmumi pārredzami un precīzi ***papīra formātā vai elektroniski*** iegūst, **■** analizē un ***vismaz piecus gadus glabā visus*** monitoringa datus ***un dokumentus***, tostarp pieņēmumus, atsaucēs, emisijas faktorus, ***degvielas piegādes pavaddokumentus, kas papildināti saskaņā ar I pielikumu***, un aktivitātes datus, ***un jebkādu citu informāciju, kas vajadzīga, lai verificētu atbilstību šai regulai***.
5. Veicot šīs regulas 8., 9., 10. un 15. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas darbības, attiecīgā gadījumā izmanto informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā.

8. pants

Monitoringa plāns

1. Līdz 2024. gada 31. augustam uzņēmumi verificētājiem iesniedz monitoringa plānu par katru savu kuģi, norādot, kura no I pielikumā noteiktajām metodēm izvēlēta, lai monitorētu un ziņotu uz kuģiem patērētās enerģijas daudzumu, veidu un emisijas faktoru, kā arī citu attiecīgu informāciju.
2. Par kuģiem, uz kuriem šī regula pirmo reizi attiecināma pēc 2024. gada 31. augusta, uzņēmumi monitoringa plānu verificētājam iesniedz bez liekas kavēšanās un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc katra kuģa pirmās piestāšanas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā.

3. Monitoringa plānu veido pilnīga un pārredzama dokumentācija, un tajā ir ietverti vismaz šādi elementi:
- a) kuģa identifikācijas dati un tips, ietverot kuģa vārdu, tā Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) identifikācijas numuru, pieraksta ostu vai piederības ostu un kuģa īpašnieka nosaukumu;
 - b) uzņēmuma nosaukums un kontaktpersonas adrese, tālruņa numurs un e-pasta adrese;
 - c) uz kuģa uzstādīto enerģijas pārveides sistēmu apraksts un saistītā jauda, izteikta megavatos (MW);
 - d) *attiecībā uz kuģiem, kas minēti 6. panta 4. punkta b) apakšpunktā*, – to iekārtu *standartu un parametru* apraksts, kas ļauj pieslēgties OPS, ■ vai bezemisiju tehnoloģijas apraksts;
 - e) *konstatētā kopējā kuģa pie pietātnes elektroenerģijas pieprasījuma vērtība, kā norādīts tā elektriskās slodzes bilancē vai elektriskās slodzes pētījumā, ko izmanto, lai pierādītu atbilstību Starptautiskās konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) II-1. nodaļas 40. un 41. noteikumam, ko apstiprinājusi tās karoga valsts administrācija vai atzīta organizācija, kā definēts SJO Atzīto organizāciju kodeksā, kas pieņemts ar rezolūcijām MEPC.237(65) un MSC.349(92). Ja kuģis nevar sniegt šādu atsauci, attiecīgā vērtība ir 25 % no kuģa galveno dzinēju maksimālās jaudas pie nepārtrauktas darbināšanas, kā norādīts to EIAPP sertifikātā, kas izdots, piemērojot Starptautisko konvenciju par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL), vai, ja dzinējiem nav vajadzīgs EIAPP sertifikāts, dzinēja pasē;*

- f) apraksts par energoresursiem, ko kuģošanas laikā un pie piestātnes paredzēts izmantot uz kuģa, lai izpildītu 4. un 6. pantā noteiktās prasības;
- g) kuģa degvielas patēriņa, kā arī enerģijas, kuru nodrošina aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija, patēriņa monitoringa procedūras apraksts **■** ;
- h) ***to procedūru apraksts, ar kurām saskaņā ar 10. pantā un I un II pielikumā noteiktajām metodēm veic monitoringu un ziņošanu par tās enerģijas "no urbuma līdz tvertnei" un "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktoriem, kas jāizmanto uz kuģa;***
- i) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai uzraudzītu, vai reisu saraksts ir pilnīgs;
- j) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai noteiktu aktivitātes datus par katru reisu, ietverot procedūras, pienākumus, formulas un datu avotus, ko izmanto, lai noteiktu un reģistrētu jūrā starp iziešanas ostu un ienākšanas ostu pavadīto laiku un pie piestātnes pavadīto laiku;
- k) to procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, ko izmanto monitoringa plānā ietverto datu atjaunināšanai ziņošanas laikposmā;
- l) tās metodes apraksts, ko izmanto tādu aizstājējdatu noteikšanai, kurus var izmantot, lai novērstu datu nepietiekamību ***vai apzinātu un labotu datu kļūdas;***
- m) pārskata diagramma, kurā detalizēti reģistrē pilnīgu pārskata vēsturi;

- n) ja uzņēmums prasa ar kuģa ledus klasi saistīto patērēto papildu enerģiju neiekļaut IV pielikumā izklāstītajā atbilstības bilances aprēķinā – informācija par kuģa ledus klasi;*
- o) ja uzņēmums prasa ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto patērēto papildu enerģiju neiekļaut IV pielikumā izklāstītajā atbilstības bilances aprēķinā – informācija par kuģa ledus klasi un tādas pārbaudāmas procedūras apraksts, kas tiek izmantota, lai monitorētu noieta attālumu visā reisā, kā arī attālums, kas noiets, kuģojot ledus apstākļos, datums, laiks un atrašanās vieta, ienākot ledus apstākļos un izejot no tiem, un degvielas patēriņš, kuģojot ledus apstākļos;*
- p) attiecībā uz kuģi, kas aprīkots ar vēja palīgpiedziņas ierīci – uz kuģa ierīkotās vēja palīgpiedziņas ierīces apraksts un P_{Wind} un P_{Prop} vērtības, kā definēts I pielikumā.*

4. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidnes. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros nosaka minētās veidnes, kā arī tehniskos noteikumus to vienādei piemērošanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.

9. pants

Monitoringa plāna izmaiņas

1. Uzņēmumi regulāri un vismaz reizi gadā pārbauda, vai kuģa monitoringa plāns atspoguļo kuģa raksturlielumus un funkcionēšanu un vai varētu pilnveidot, **labot vai atjaunināt** tajā ietvertos datus.

2. Uzņēmumi **bez liekas kavēšanās** veic monitoringa plāna izmaiņas jebkurā no šādām situācijām:
- a) tiek mainīts uzņēmums;
 - b) sāk izmantot jaunas enerģijas pārveides sistēmas, jaunus enerģijas veidus, **jaunas sistēmas, ar ko pieslēdzas OPS, vai jaunus** aizstājēnergoresursus vai jaunas bezemisiju tehnoloģijas ■ ;
 - c) mainās datu pieejamība, jo tiek izmantoti jauni mērinstrumentu veidi, jaunas paraugu ņemšanas metodes vai analīzes metodes, vai citu iemeslu dēļ, un tas var ietekmēt savākto datu precizitāti;
 - d) **uzņēmumi, verificētāji vai kompetentās iestādes ir konstatējušas**, ka dati, kas iegūti ar izmantoto monitoringa metodi, ir nepareizi;
 - e) **verificētāji ir konstatējuši**, ka kāda no monitoringa plāna daļām neatbilst šīs regulas prasībām, un verificētājs prasa uzņēmumam to pārskatīt saskaņā ar 11. panta 1. punktu;

f) uzņēmumi, verificētāji vai kompetentās iestādes ir konstatējušas, ka metodes datu nepilnību novēršanai un datu kļūdu identificēšanai nav atbilstošas, lai nodrošinātu datu precizitāti, pilnīgumu un pārredzamību.

3. Uzņēmumi bez liekas kavēšanās paziņo verificētājiem visus monitoringa plāna izmaiņu priekšlikumus.

■

10. pants

Degvielu sertifikācija *un emisijas faktori*

1. Ja šīs regulas 4. panta 1. punktā minētajā nolūkā jāņem vērā biodegvielas, biogāze, *RFNBO* un reciklēta oglekļa degvielas, kas definētas Direktīvā (ES) 2018/2001, piemēro šādus noteikumus:
- a) ■ *uzskata*, ka biodegvielām un biogāzei, kas *neatbilst* Direktīvas (ES) 2018/2001 29. pantā noteiktajiem ilgtspējas un SEG emisiju aiztaupījuma kritērijiem *vai kas ražotas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem, ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam šāda veida degvielai;*

b) **uzskata**, ka *RFNBO* un reciklēta oglekļa *degvielām*, kas neatbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 **25. panta 2. punktā** noteiktajām SEG emisiju aiztaupījuma robežvērtībām, **ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam šāda veida degvielām.**

2. Uzskata, ka *degvielām, uz kurām neattiecas 1. punkts*, ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam **attiecīgajam** degvielas veidam, **ja vien tās nav sertificētas saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par atjaunīgo gāzu un dabasgāzes iekšējo tirgu un ūdeņraža iekšējo tirgu, ar kuriem nosaka SEG emisiju aiztaupījuma robežvērtību un ar šādu degvielu ražošanu saistīto SEG emisiju aprēķināšanas metodiku.**
3. **Balstoties uz degvielas piegādes pavaddokumenti, kas papildināti saskaņā ar šīs regulas I pielikumu, uzņēmumi** sniedz precīzus, **pilnīgus** un uzticamus datus par SEG emisiju intensitāti un *degvielas* ilgtspējas raksturlielumiem, **kas jāņem vērā šīs regulas 4. panta 1. punktā minētajos nolūkos un kas ir sertificēti, izmantojot shēmu, kuru Komisija atzinusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu vai attiecīgā gadījumā attiecīgajiem Savienības tiesību aktu noteikumiem par atjaunīgo gāzu un dabasgāzes iekšējo tirgu un ūdeņraža iekšējo tirgu.**

4. *Uzņēmumi nenovirzās no šīs regulas II pielikumā noteikto "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktoru standartvērtībām fosilajām degvielām. Neskarot 1. punktu, uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no šīs regulas II pielikumā noteiktajām "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktoru standartvērtībām, ja faktiskās vērtības ir sertificētas saskaņā ar Komisijas atzītu shēmu. Attiecībā uz biodegvielām, biogāzi, RFNBO un reciklēta oglekļa degvielām minēto sertifikāciju veic saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu vai attiecīgā gadījumā saskaņā ar attiecīgajiem noteikumiem Savienības tiesību aktos par atjaunīgo gāzu un dabasgāzes iekšējo tirgu un ūdeņraža iekšējo tirgu.*
5. Uzņēmumiem ir tiesības *novirzīties no* **II pielikumā noteiktajām** "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktoru standartvērtībām, *izņemot "no tvertnes līdz ķīļūdenim" CO₂ emisijas faktora fosilajām degvielām*, ja faktiskās vērtības ir sertificētas, izmantojot laboratorijas testus vai tiešus emisiju mērījumus.
6. Komisija pieņem *īstenošanas aktus*, lai *precizētu, kuri starptautiskie standarti un sertifikācijas atsauces tiek akceptētas faktisko "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktoru pierādīšanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.*

IV NODAĻA
VERIFIKĀCIJA UN AKREDITĀCIJA

11. pants

Monitoringa plāna un grozītā monitoringa plāna novērtēšana

1. ***Katram kuģim un verificētāja maiņas gadījumā*** verificētājs novērtē monitoringa plāna atbilstību 7., 8. un 9. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētājs novērtējumā konstatē neatbilstību minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums ***bez liekas kavēšanās*** attiecīgi pārskata savu monitoringa plānu un pirms ziņošanas laikposma sākuma iesniedz pārskatīto plānu verificētājam galīgā novērtējuma veikšanai. Attiecīgais uzņēmums ar verificētāju vienojas par minētajai pārskatīšanai vajadzīgo termiņu. Minētais termiņš nekādā gadījumā nevar būt vēlāk par ziņošanas laikposma sākumu.
2. ***Verificētājs novērtē 9. panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktā minētās monitoringa plāna izmaiņas. Pēc novērtēšanas verificētājs paziņo attiecīgajam uzņēmumam, vai minētās izmaiņas atbilst*** ■ 7., 8. un 9. panta prasībām.

■

3. ***Tiklīdz monitoringa plāns un grozītais monitoringa plāns ir novērtēti kā apmierinoši, verificētājs tos reģistrē FuelEU datubāzē. Monitoringa plāns un grozītais monitoringa plāns ir pieejams administrējošajai valstij.***

12. pants

Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi

1. Verificētājs ir neatkarīgs no uzņēmuma vai kuģa operatora un sabiedrības interesēs veic darbības, kas prasītas saskaņā ar šo regulu. Minētajā nolūkā ***un lai novērstu iespējamus interešu konfliktus***, ne verificētājs, ne kāda tiesību subjekta daļa, kurā tas ietilpst, nav uzņēmums, kuģa operators vai uzņēmuma īpašnieks. Turklāt verificētājs nepieder uzņēmumam, kuģa operatoram vai uzņēmuma īpašniekam, kā arī verificētājam nav tādu attiecību ar uzņēmumu, kas varētu ietekmēt tā neatkarību un objektivitāti.
2. Verificētājs novērtē to datu un informācijas uzticamību, ticamību, precizitāti ***un pilnīgumu***, kas saistīti ar uz kuģiem patērētās enerģijas daudzumu, veidu un emisijas faktoru, jo īpaši aplūkojot:
 - a) degvielas patēriņa un aizstājējenergoresursu izmantošanas attiecināšanu uz reisiem ***un atrašanos pietātnē***;
 - b) paziņotos degvielas patēriņa datus un saistītos mērījumus un aprēķinus;

- c) emisijas faktoru izvēli un izmantošanu;
- d) OPS izmantošanu vai kādu no **FuelEU datubāzē reģistrēto** izņēmumu piemērošanu saskaņā ar 6. panta 9. punkta a) apakšpunktu;
- e) **saskaņā ar 10. panta 3. punktu sniedzamos datus.**

3. Šā panta 2. punktā minētā novērtējuma pamatā ir šādi apsvērumi:

- a) vai paziņotie dati ir saskanīgi ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda;
- b) vai paziņotie dati nesatur nekonsekvences, jo īpaši, ja salīdzina gadā katram kuģim iepirtās degvielas kopējo daudzumu un kopējo degvielas patēriņu reisos;
- c) vai datu vākšana ir notikusi saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem; un
- d) vai attiecīgie uz kuģa veiktie pieraksti ir pilnīgi un konsekventi.

13. pants

Verifikācijas procedūras

1. Verificētājs identificē iespējamus riskus, kas saistīti ar monitoringa un ziņošanas procesu, šādā nolūkā uz kuģiem patērētās enerģijas paziņoto daudzumu, veidu un emisijas faktoru salīdzinot ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda. Ja tiek konstatētas būtiskas **novirzes**, verificētājs veic sīkāku analīzi.

2. Verificētājs identificē iespējamus riskus, kas saistīti ar dažādiem aprēķināšanas posmiem, šādā nolūkā izskatot visus attiecīgā uzņēmuma izmantotos datu avotus un metodiku.
3. Verificētājs ņem vērā visas efektīvās riska kontroles metodes, kuras attiecīgais uzņēmums izmantojis, lai samazinātu nenoteiktības līmeni, kas saistīts ar izmantoto monitoringa metožu precizitāti.
4. ***Pēc verificētāja pieprasījuma*** attiecīgais uzņēmums sniedz **■** jebkādu papildu informāciju, kas ***verificētājam*** ļauj veikt verifikācijas ***darbības***. ***Ja nepieciešams*** noteikt paziņoto datu un informācijas uzticamību, ***ticamību, precizitāti un pilnīgumu, verificētājs verifikācijas procesa laikā veic pārbaudes. Šaubu gadījumā verificētājs var veikt apmeklējumus uz vietas uzņēmuma telpās vai uz kuģa. Uzņēmums ļauj verificētājam piekļūt uzņēmuma telpām vai kuģim, lai atvieglotu verifikācijas darbības.***

5. *Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai sīkāk precizētu noteikumus par šajā regulā minētajām verifikācijas darbībām vismaz attiecībā uz šādiem elementiem: verificētāju kompetence, dokumenti, kas uzņēmumiem jāiesniedz verificētājiem, monitoringa plāna un grozītā monitoringa plāna atbilstības novērtējums, riska novērtējums, tostarp pārbaudes, kas jāveic verificētājiem, 15. panta 3. punktā minētā FuelEU ziņojuma verifikācija, būtiskuma līmenis, verificētāju pamatota pārlicība, nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības, verifikācijas ziņojuma saturs, ieteikumi uzlabojumiem, apmeklējumi uz vietas un saziņa starp uzņēmumiem, verificētājiem, kompetentajām iestādēm un Komisiju. Minētajos īstenošanas aktos norādīto noteikumu pamatā ir 11. un 12. pantā un šajā pantā paredzētie verifikācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.*

14. pants
Verificētāju akreditācija

1. Verificētājus šīs regulas darbības jomā esošo verificācijas darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008. ***Valsts akreditācijas struktūra līdz katra gada beigām paziņo Komisijai akreditēto verificētāju sarakstu, kam pievienota visa attiecīgā kontaktinformācija.***
2. Ja šajā regulā nav paredzēti konkrēti noteikumi par verificētāju akreditāciju, piemēro attiecīgos Regulas (EK) Nr. 765/2008 noteikumus.
3. ***Verificētājiem vienmēr ir pietiekami līdzekļi un personāls, kas atbilst tās flotes lielumam, attiecībā uz kuru tie veic verificācijas darbības saskaņā ar šo regulu. Verificētājiem vienmēr ir pietiekamas zināšanas, jo īpaši jūras transporta jomā, lai tie varētu veikt šajā regulā noteiktos uzdevumus. Viņi spēj iedalīt līdzekļus un personālu katrai darba vietai, kad tas ir vajadzīgs, lai veiktu šajā regulā noteiktos uzdevumus.***

4. *Kompetentā iestāde, kas konstatē verificētāja darbību neatbilstības šīs regulas darbības jomā, informē tās dalībvalsts kompetento iestādi, kuras valsts akreditācijas struktūra ir akreditējusi verificētāju. Valsts akreditācijas struktūras dalībvalsts kompetentā iestāde pieprasa, lai tās valsts akreditācijas struktūra šo informāciju ņem vērā, veicot uzraudzības darbības.*
5. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 28. pantu, lai šo regulu papildinātu, nosakot papildu metodes un kritērijus verificētāju akreditācijai *vismaz attiecībā uz šādiem elementiem: akreditācijas pieprasījums verificācijas darbībām, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, valsts akreditācijas struktūru veikta verificētāju novērtēšana, uzraudzības darbības, ko veic valsts akreditācijas struktūras, lai apstiprinātu akreditācijas turpināšanu, administratīvie pasākumi, kas jāpieņem, ja verificētājs neatbilst šīs regulas prasībām, un prasības valsts akreditācijas struktūrām, lai tās būtu kompetentas nodrošināt verificētāju akreditāciju verificācijas darbībām, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, tostarp atsauce uz saskaņotajiem standartiem.*
- Minētajos deleģētajos aktos norādīto metožu *un kritēriju* pamatā ir 11., 12. *un 13.* pantā un šajā pantā paredzētie verificācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti.

V NODAĻA
ATBILSTĪBAS REĢISTRĒŠANA, VERIFIKĀCIJA, PAZIŅOŠANA UN NOVĒRTĒŠANA

15. pants
Monitorings un reģistrēšana

1. **No 2025. gada 1. janvāra, pamatojoties** uz 8. pantā minēto monitoringa plānu un pēc tam, kad minēto plānu ir novērtējis verificētājs, uzņēmumi par katru kuģi, kas ienāk **piestāšanas ostā** vai iziet no tās, un par katru reisu, **kas minēts 2. panta 1. punktā, monitorē un reģistrē** šādu informāciju:
 - a) iziešanas osta un ienākšanas osta, tostarp iziešanas un ienākšanas datumu un laiku un pie piestātnes pavadīto laiku;
 - b) par katru kuģi, **uz kuru** attiecas 6. panta 1. punkts, – pieslēgšanās **OPS** un tās izmantošana vai norāde, ka tiek **piemērots** kāds no 6. panta 5. punktā paredzētajiem izņēmumiem, **kā attiecīgā gadījumā apstiprināts, ievērojot 6. panta 9. punkta a) apakšpunktu**;
 - c) katra pie piestātnes un jūrā patērētā degvielas veida daudzums;
 - d) **elektroenerģijas daudzums, kas kuģim piegādāts, izmantojot OPS;**

- e) **■** par katru pie piestātnes un jūrā patērētās degvielas veidu – "no urbuma līdz tvertnei" *emisijas faktors, sadedzinātās degvielas "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktors un tādas izplūdušas degvielas "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktori, kas saistīti ar dažādiem degvielas patērētājblokiem uz kuģa, aptverot visas attiecīgās siltumnīcefekta gāzes;*
- f) katra pie piestātnes un jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida daudzums;
- g) *kuģa ledus klase, ja uzņēmums prasa ar kuģa ledus klasi saistīto patērēto papildu enerģiju neiekļaut IV pielikumā izklāstītajā atbilstības bilances aprēķinā, ledus klašu savstarpējās atbilstības noteikšanai izmanto Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas (HELCOM) Ieteikumu 25/7 par ziemas navigācijas drošību Baltijas jūrā;*
- h) *kuģa ledus klase, datums, laiks un atrašanās vieta, ienākot ledus apstākļos un izejot no tiem, katra tāda degvielas veida daudzums, kas patērēts, kuģojot ledus apstākļos, un attālums, kas noiets, kuģojot ledus apstākļos, kā arī visos reisos ziņošanas laikposmā noietais kopējais attālums, ja uzņēmums prasa ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto patērēto papildu enerģiju neiekļaut IV pielikumā izklāstītajā atbilstības bilances aprēķinā.*
2. Uzņēmumi *savlaicīgi* reģistrē 1. punktā **■** norādīto informāciju **un** datus pārredzamā veidā **un tos apkopo katru gadu, lai ļautu** verificētājam verificēt atbilstību šai regulai.
3. Līdz *verifikācijas laikposma 31. janvārim* uzņēmumi iesniedz verificētājam *ziņojumu par konkrētu kuģi ("FuelEU ziņojums")*, kurā ietverta visa šā panta 1. punktā minētā informācija **un 7. panta 4. punktā minētie monitoringa dati un dokumentācija par ziņošanas laikposmu.**

4. ***Ja kuģis tiek nodots citam uzņēmumam:***

- a) ***nododošais uzņēmums paziņo verificētājam šā panta 1. punktā minēto informāciju par laiku, kurā tas bija atbildīgs par kuģa ekspluatāciju;***
- b) ***pēc iespējas tuvāk nodošanas pabeigšanas dienai un ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc tam verificētājs, kas veicis kuģa verificācijas darbības nododošajā uzņēmumā, verificē un reģistrē FuelEU datubāzē a) apakšpunktā minēto informāciju saskaņā ar 16. pantu; un***
- c) ***neskarot a) un b) apakšpunktu, uzņēmums, kas ir atbildīgs par kuģa ekspluatāciju ziņošanas laikposma 31. decembrī, ir atbildīgs par kuģa atbilstību 4. un 6. pantā izklāstītajām prasībām visā ziņošanas laikposmā, kurā notikusi šī nodošana vai vairākkārtēja nodošana.***

16. pants

Verifikācija un aprēķināšana

1. Pēc verifikācijas, ***kā noteikts 11., 12. un 13. pantā, verificētājs novērtē FuelEU ziņojuma kvalitāti, pilnīgumu un precizitāti. Šajā nolūkā verificētājs izmanto jebkādu FuelEU datubāzē iekļauto informāciju, tostarp informāciju, kas sniegta par piestāšanu ostā*** saskaņā ar 6. pantu.

2. *Ja 1. punktā minētajā verificācijas novērtējumā ar verificētāja pamatotu pārliecību secināts, ka FuelEU ziņojumā nav būtisku nepatiesu apgalvojumu vai neatbilstību, verificētājs attiecīgajam uzņēmumam ziņo par verificācijas ziņojumu, apliecinot, ka FuelEU ziņojums atbilst šai regulai. Verifikācijas ziņojumā ir norādīti visi specifiskie jautājumi, kas attiecas uz verificētāja veikto darbu.*
3. *Ja verificācijas novērtējumā tiek konstatēti nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības šai regulai, verificētājs par to savlaicīgi informē attiecīgo uzņēmumu. Uzņēmums bez liekas kavēšanās izlabo nepatiesos apgalvojumus vai novērš neatbilstības, lai verificācijas procesu varētu laikus pabeigt, un verificētājam iesniedz grozīto FuelEU ziņojumu un visu citu informāciju, kas vajadzīga identificēto nepatieso apgalvojumu vai neatbilstību novēršanai. Verificētājs savā verificācijas ziņojumā norāda, vai grozītais FuelEU ziņojums atbilst šai regulai. Ja paziņotie nepatiesie apgalvojumi vai neatbilstības nav izlaboti un tas noved pie būtiskiem nepatiesiem apgalvojumiem, verificētājs uzņēmumam ziņo par verificācijas ziņojumu, kurā norāda, ka FuelEU ziņojums neatbilst šai regulai.*
4. Pamatojoties uz **FuelEU ziņojumu, kas atbilst šai regulai**, verificētājs aprēķina:
- a) uz attiecīgā kuģa patērētās enerģijas gada vidējo SEG emisiju intensitāti – aprēķinam izmantojot I pielikumā norādīto metodi;
 - b) kuģa atbilstības bilanci – aprēķinam izmantojot IV pielikuma **A daļā** norādīto formulu;

- c) neatbilstīgas piestāšanas ostā skaitu iepriekšējā ziņošanas laikposmā, tostarp laiku, kas pavadīts *pietauvotam krasta piestātnē un attiecīgā gadījumā saskaņā ar 6. panta 9. punktu enkurvietā*, par katru *piestāšanu ostā, ko veic kuģis*, neievērojot **6. pantā noteiktās prasības**;
- d) *uz kuģa patērētās enerģijas daudzumu gadā, izņemot OPS enerģiju*;
- e) *uz kuģa patērētās no RFNBO iegūtās enerģijas daudzumu gadā*.

5. *Līdz verifikācijas laikposma 31. martam verificētājs paziņo uzņēmumam 4. punktā minēto informāciju un FuelEU datubāzē reģistrē FuelEU ziņojumu, kas atbilst šai regulai, verifikācijas ziņojumu un 4. punktā minēto informāciju.*

Visa FuelEU datubāzē reģistrētā informācija ir pieejama administrējošajai valstij.

17. pants

Papildu pārbaudes, ko veic kompetentā iestāde

- 1. *Administrējošās valsts kompetentā iestāde jebkurā laikā var veikt papildu pārbaudes uzņēmumā par diviem iepriekšējiem ziņošanas laikposmiem attiecībā uz jebkuru no tā kuģiem saistībā ar jebkuru no turpmāk minētajiem elementiem:*
 - a) *FuelEU ziņojums, kas atbilst šai regulai un kas sagatavots saskaņā ar 15. un 16. pantu;*

- b) verifikācijas ziņojums, kas sagatavots saskaņā ar 16. pantu;*
 - c) aprēķini, ko veicis verificētājs saskaņā ar 16. panta 4. punktu.*
- 2. Pēc 1. punktā minētās kompetentās iestādes pieprasījuma uzņēmums sniedz visu vajadzīgo informāciju vai dokumentus, kas kompetentajai iestādei dod iespēju veikt papildu pārbaudes, un ļauj piekļūt uzņēmuma telpām vai kuģim, lai atvieglotu šādas papildu pārbaudes.*
- 3. Šā panta 1. punktā minētā kompetentā iestāde izdod papildu pārbaūžu ziņojumu, kurā attiecīgā gadījumā iekļauj atjauninātus aprēķinus, kas veikti, piemērojot 17. panta 1. punkta c) apakšpunktu, atbilstības pārpalikuma vai atbilstības pārpalikuma avansa atjaunināto summu un FuelEU soda naudas atjaunināto summu.*
- 4. Ja šā panta 3. punktā minētajā papildu pārbaudes ziņojumā ir identificēti nepatiesi apgalvojumi, neatbilstības vai nepareizi aprēķini, kuru rezultātā ir konstatēta neatbilstība 4. vai 6. pantā izklāstītajām prasībām, un līdz ar to tiek piemērota FuelEU soda nauda vai mainīta jau samaksātā FuelEU soda naudas summa, šā panta 1. punktā minētā kompetentā iestāde paziņo attiecīgajam uzņēmumam attiecīgās FuelEU soda naudas vai grozītās FuelEU soda naudas summu. Dalībvalstis nodrošina, ka uzņēmums, kas ir atbildīgs par kuģi laikposmā, uz kuru attiecas papildu pārbaudes, saskaņā ar 23. pantā paredzēto kārtību viena mēneša laikā pēc tās paziņošanas maksā summu, kas vienāda ar FuelEU soda naudu vai grozīto FuelEU soda naudu.*

5. *Šā panta 1. punktā minētā kompetentā iestāde no FuelEU datubāzes nekavējoties izņem FuelEU dokumentu par tā kuģa atbilstību, par kuru tā uzņēmums nav laikus samaksājis 4. punktā minēto FuelEU soda naudu, un laikus paziņo attiecīgajam uzņēmumam par minēto izņemšanu. Tā atkārtoti izdod attiecīgo FuelEU atbilstības dokumentu tikai tad, ja ir samaksāta summa, kas vienāda ar FuelEU soda naudu, ar noteikumu, ka uzņēmums ir izpildījis pārējos šajā regulā paredzētos nosacījumus attiecībā uz FuelEU atbilstības dokumenta turēšanu.*
6. *Šā panta 5. punktu nepiemēro kuģim, kas nodots uzņēmumam, kurš nav uzņēmums, kas uzņēmies atbildību par tā ekspluatāciju laikposmā, uz kuru attiecas papildu pārbaudes.*
7. *Šajā pantā minētās darbības, 3. punktā minēto papildu pārbaudes ziņojumu un FuelEU soda naudas maksājumu pierādījumus subjekti, kas veikuši minētās darbības vai sagatavojuši minēto ziņojumu vai veikuši maksājumu, nekavējoties reģistrē FuelEU datubāzē.*

18. pants

Atbalsta rīki un norādījumi

Komisija izstrādā atbilstīgus monitoringa rīkus, kā arī norādījumus un uz risku balstītus mērķorientētus rīkus, lai atvieglotu un koordinētu verifikācijas un izpildes darbības, kas saistītas ar šo regulu. Ciktāl praktiski iespējams, šādus norādījumus un rīkus dara pieejamus dalībvalstīm, verificētājiem un valstu akreditācijas struktūrām informācijas apmaiņas nolūkos un lai labāk nodrošinātu šīs regulas stingru izpildi.

19. pants

FuelEU datubāze un ziņošana

1. Lai uzraudzītu atbilstību **šai regulai**, Komisija izstrādā elektronisku datubāzi (**FuelEU datubāze**), nodrošina tās funkcionēšanu un atjauninājumus. **FuelEU** datubāzi izmanto, lai reģistrētu **darbības, kas saistītas ar verifikācijas darbībām**, kuģu atbilstības bilanci, **tostarp** 20. un 21. pantā izklāstīto elastības mehānismu izmantošanu, **6. panta 5. punktā izklāstīto izņēmumu piemērošanu, darbības, kas saistītas ar atbilstoši 23. pantam piemēroto FuelEU soda naudu maksāšanu un FuelEU atbilstības dokumenta izdošanu.** Tā ir pieejama uzņēmumiem, verificētājiem, kompetentajām iestādēm un **jebkuram pienācīgi pilnvarotam subjektam, valsts akreditācijas struktūrām, Eiropas Jūras drošības aģentūrai, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002²⁵, un Komisijai ar atbilstīgām piekļuves tiesībām un funkcionalitātēm, kas atbilst to attiecīgajiem pienākumiem šīs regulas īstenošanā.**

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu (OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.).

2. ***Par visiem FuelEU datubāzē reģistrētajiem vai pārveidotajiem elementiem paziņo subjektiem, kuriem tie ir pieejami.***
3. Komisija pieņem īstenošanas aktus, kuros paredz noteikumus par piekļuves tiesībām un ***FuelEU*** datubāzes funkcionālās un tehniskās specifikācijas, ***tostarp paziņošanas noteikumus un filtrēšanu***. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 29. panta 3. punktā.

20. pants

Atbilstības pārpalikuma uzkrāšana un aizņemšanās starp ziņošanas laikposmiem

1. ***Pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti saskaņā ar 16. panta 4. punktu, ja kuģim ziņošanas laikposmā ir [] atbilstības pārpalikums attiecībā uz savu SEG emisiju intensitāti, kā minēts 4. panta 2. punktā, vai – attiecīgā gadījumā – attiecībā uz RFNBO apakšmērķrādītāju, kā minēts 5. panta 3. punktā, uzņēmums var to uzkrāt, lai nākamajā ziņošanas laikposmā ieskaitītu tā paša kuģa atbilstības bilanci. Uzņēmums atbilstības pārpalikuma uzkrāšanu nākamajam ziņošanas laikposmam reģistrē FuelEU datubāzē ar nosacījumu, ka to apstiprinājis verificētājs. Pēc FuelEU atbilstības dokumenta izdošanas uzņēmums vairs nedrīkst uzkrāt atbilstības pārpalikumu.***

2. ***Pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti saskaņā ar 16. panta 4. punktu, ja*** kuģim ziņošanas laikposmā ir atbilstības iztrūkums, uzņēmums attiecīgajā daudzumā var aizņemt atbilstības pārpalikuma avansu no nākamā ziņošanas laikposma. Atbilstības pārpalikuma avansu pieskaita kuģa atbilstības bilancei ziņošanas laikposmā un ***atbilstības pārpalikuma avansu, kas reizināts ar 1,1***, atskaita no tā paša kuģa atbilstības bilances nākamajā ziņošanas laikposmā **■**. Atbilstības pārpalikuma avansu nevar aizņemt:
- a) daudzumā, kas par vairāk nekā 2 % pārsniedz 4. panta 2. punktā noteikto robežvērtību, reizinātu ar kuģa enerģijas patēriņu, kurš aprēķināts saskaņā ar I pielikumu;
 - b) divus secīgus ziņošanas laikposmus.
3. Līdz ***verifikācijas laikposma ■*** 30. aprīlim uzņēmums atbilstības pārpalikuma avansu reģistrē ***FuelEU*** datubāzē pēc tam, kad to ir apstiprinājis verificētājs.
4. ***Ja ziņošanas laikposmā kuģim Savienībā nav nevienas piestāšanas ostā un iepriekšējā ziņošanas laikposmā tas ir aizņēmis atbilstības pārpalikuma avansu, administrējošās valsts kompetentā iestāde līdz verifikācijas laikposma 1. jūnijam paziņo attiecīgajam uzņēmumam FuelEU soda naudas summu, kā minēts 23. panta 2. punktā, no kuras tas sākotnēji bija izvairījies, aizņemoties minēto atbilstības pārpalikuma avansu, kas reizināts ar 1,1.***

21. pants

Atbilstības sakopošana

1. Divu vai vairāku kuģu atbilstības bilances *attiecībā uz 4. panta 2. punktā minēto SEG emisiju intensitāti un – attiecīgā gadījumā – uz RFNBO apakšmērķrādītāju, kā minēts 5. panta 3. punktā, kas aprēķināta saskaņā ar 16. panta 4. punktu*, var sakopot, lai panāktu atbilstību 4. pantā *un – attiecīgā gadījumā – 5. panta 3. punktā* izklāstītajām prasībām. Kuģa atbilstības bilanci vienā un tajā pašā ziņošanas laikposmā nedrīkst iekļaut vairāk kā vienā kopā.

I

SEG emisiju intensitātes mērķrādītājam un RFNBO apakšmērķrādītājam var izmantot divas atsevišķas kopas.

2. Uzņēmums **FuelEU datubāzē** reģistrē savu nodomu iekļaut kādā kopā kuģa atbilstības bilanci, *par kopējās kopas atbilstības bilances iedalīšanu katram konkrētam kuģim un par verificētāja izvēli, kas izraudzīts minētā iedalījuma verifikācijai.*
3. Ja kuģus, kas piedalās kopā, pārvalda divi vai vairāki uzņēmumi, *visi attiecīgie uzņēmumi kopā FuelEU datubāzē apstiprina FuelEU datubāzē reģistrēto kopas informāciju, tostarp kopējās kopas atbilstības bilances iedalīšanu kopas kuģiem un tā verificētāja izvēli, kas izraudzīts, lai verificētu kopējās kopas atbilstības bilances iedalīšanu katram konkrētam kuģim.*

4. ***Kopa ir derīga tikai tad, ja kopējā sakopotā atbilstība ir pozitīva, ja kuģiem, kuriem bija atbilstības iztrūkums, kas aprēķināts saskaņā ar 16. panta 4. punktu, pēc sakopotās atbilstības iedalīšanas atbilstības iztrūkums nav lielāks, un ja kuģiem, kuriem bija atbilstības pārpalikums, kas aprēķināts saskaņā ar 16. panta 4. punktu, pēc sakopotās atbilstības iedalīšanas nav atbilstības iztrūkuma.***
5. ***Kuģi neiekļauj kopā, ja tas nepilda 24. pantā noteikto pienākumu.***
6. Ja ***kopējā kopas*** atbilstības bilance rada atbilstības pārpalikumu konkrētam kuģim, piemēro 20. panta 1. punktu.
7. Šīs regulas 20. panta 2. punktu nepiemēro kuģim, kas piedalās kādā kopā.
8. ***Līdz verifikācijas laikposma 30. aprīlim izraudzītais verificētājs FuelEU datubāzē reģistrē ■ kopas galīgo sastāvu un kopējās kopas atbilstības bilances iedalīšanu katram konkrētam kuģim.***

22. pants

FuelEU atbilstības *dokuments*

1. Līdz ■ verifikācijas laikposma 30. jūnijam verificētais attiecīgajam kuģim izdod *FuelEU* atbilstības *dokumentu* ar noteikumu, ka kuģim pēc 20. un 21. panta piemērošanas ■ nav atbilstības iztrūkuma, nav neatbilstīgu piestāšanu ostā *un tas izpilda 24. pantā noteikto pienākumu.*
2. *Ja ir jāmaksā 23. panta 2. vai 5. punktā minētās FuelEU soda naudas, administrējošās valsts kompetentā iestāde līdz verifikācijas laikposma 30. jūnijam attiecīgajam kuģim izdod FuelEU atbilstības dokumentu ar noteikumu, ka ir samaksāta summa, kas vienāda ar FuelEU soda naudu.*
3. *FuelEU atbilstības dokumentā ietver šādu informāciju:*
 - a) kuģa identifikācijas dati (vārds, SJO identifikācijas numurs un pieraksta osta vai piederības osta);
 - b) kuģa īpašnieka nosaukums, adrese un galvenā darbības vieta;

- c) verificētāja identifikācijas dati;
 - d) minētā **dokumenta** izdošanas datums, derīguma termiņš un ziņošanas laikposms, uz kuru tas attiecas.
4. *FuelEU* atbilstības **dokuments** ir derīgs 18 mēnešus pēc ziņošanas laikposma beigām **vai līdz** tiek izdots **jauns FuelEU** atbilstības **dokuments** – atkarībā no tā, kurš termiņš iestājas agrāk.
5. Verificētājs **vai, attiecīgā gadījumā, administrējošās valsts kompetentā iestāde izdoto FuelEU** atbilstības **dokumentu** bez kavēšanās **reģistrē FuelEU datubāzē**.
6. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem izveido *FuelEU* atbilstības **dokumenta** modeļus, tostarp elektroniskas **veidnes**. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 29. panta 2. punktā.

23. pants

FuelEU soda naudas

1. **Pirms verificācijas laikposma 1. maija, pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti, ievērojot 16. panta 4. punktu un pēc 20. un 21. panta iespējamās piemērošanas, verificētājs FuelEU datubāzē reģistrē kuģa verificētās atbilstības bilances attiecībā uz SEG emisiju intensitāti, kā minēts 4. panta 2. punktā, un – attiecīgā gadījumā – attiecībā uz RFNBO apakšmērkrādītāju, kā minēts 5. panta 3. punktā.**

Ja kuģim ir atbilstības iztrūkums attiecībā uz RFNBO apakšmērkrādītāju, kā minēts 5. panta 3. punktā, FuelEU soda naudu ■ aprēķina saskaņā ar IV pielikuma B daļā norādīto formulu.

■

2. *Administrējošā valsts attiecībā uz uzņēmumu nodrošina, ka uzņēmums par jebkuru tā kuģi, kam verifikācijas laikposma 1. jūnijā ir atbilstības iztrūkums attiecībā uz SEG emisiju intensitāti, kā minēts 4. panta 2. punktā, vai – attiecīgā gadījumā – attiecībā uz RFNBO apakšmērkrādītāju, kā minēts 5. panta 3. punktā, pēc tam, kad to, iespējams, ir apstiprinājusi tās kompetentā iestāde, līdz verifikācijas laikposma 30. jūnijam maksā summu, kas vienāda ar FuelEU soda naudu, kura izriet no IV pielikuma B daļā norādīto formulu piemērošanas. Ja kuģim ir atbilstības iztrūkums divus vai vairāk ziņošanas laikposmus pēc kārtas, minēto summu reizina ar $1 + (n - 1)/10$, kur n ir secīgie ziņošanas laikposmi, par kuriem uzņēmumam tiek piemērota FuelEU soda nauda par šo kuģi.*
3. *Administrējošā valsts attiecībā uz uzņēmumu nodrošina, ka par katru no tā kuģiem, uz ko attiecas 20. panta 4. punktā minētā situācija, uzņēmums līdz verifikācijas laikposma 30. jūnijam maksā summu, kas vienāda ar FuelEU soda naudu, par kuru paziņots, ievērojot minēto punktu.*
4. *Pirms verifikācijas laikposma 1. maija, attiecīgā gadījumā pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti saskaņā ar 16. panta 4. punktu, verificētājs FuelEU datubāzē reģistrē kopējo stundu skaitu, ko, pietauvots krasta piestātnē, pavadījis kuģis, neievērojot 6. pantā izklāstītās prasības.*

5. *Administrējošā valsts attiecībā uz uzņēmumu nodrošina, ka par jebkuru no tā kuģiem, kuri veic vismaz vienu neatbilstīgu piestāšanu ostā, pēc tam, kad to kompetentā iestāde, iespējams, ir apstiprinājusi, uzņēmums līdz verificēšanas laikposma 30. jūnijam maksā summu, kas vienāda ar FuelEU soda naudu, ko iegūst, reizinot 1,5 EUR ar konstatēto kuģa pie piestātnes kopējo elektroenerģijas pieprasījumu un kopējo līdz tuvākajai pilnajai stundai noapaļoto stundu skaitu, ko kuģis pavadījis pie piestātnes, neievērojot 6. pantā izklāstītās prasības.*

6. *Dalībvalstīm valsts līmenī ir izveidots vajadzīgais tiesiskais un administratīvais regulējums, lai nodrošinātu, ka tiek pildītas saistības attiecībā uz FuelEU soda naudu uzlikšanu, maksāšanu un iekasēšanu.*

7. Šajā pantā minētās darbības, kā arī FuelEU soda naudu maksājumu pierādījumus subjekti, kas veikuši minētās darbības vai minēto maksājumu, nekavējoties reģistrē "FuelEU" datubāzē.

8. *Uzņēmums joprojām ir atbildīgs par FuelEU soda naudu samaksu, neskarot uzņēmuma iespēju slēgt līgumiskas vienošanās ar komerciāliem kuģa operatoriem, kurās paredz, ka komerciālie operatori ir atbildīgi par kompensāciju uzņēmumam par "FuelEU" soda naudu samaksu, ja komerciālais operators uzņemas atbildību par degvielas iegādi vai kuģa ekspluatāciju. Šā punkta nolūkos kuģa ekspluatācija ir pārvadātās kravas, maršruta un kuģa ātruma noteikšana.*

9. *Uzņēmums joprojām ir atbildīgs par FuelEU soda naudu samaksu, neskarot uzņēmuma iespēju slēgt līgumiskas vienošanās ar degvielas piegādātājiem, kurās paredz, ka degvielas piegādātāji ir atbildīgi par kompensāciju uzņēmumam par FuelEU soda naudu samaksu.*
10. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 28. pantu, lai grozītu IV pielikumu nolūkā pielāgot *minētā pielikuma B daļas tabulas 7. ailē un – attiecīgā gadījumā – 14. ailē norādīto koeficientu, kas izmantots šā panta 1. punktā minētajā formulā, pamatojoties uz izmaiņām enerģijas izmaksās*, un lai grozītu *šā panta 5. punktā noteikto reizināšanas koeficientu, pamatojoties uz elektroenerģijas vidējo izmaksu indeksāciju Savienībā.*
11. *Dalībvalstis cenšas nodrošināt, ka ieņēmumus, kas gūti no FuelEU soda naudām, vai to finansiālās vērtības ekvivalentu izmanto, lai atbalstītu* **■** *atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ātru ieviešanu un izmantošanu jūrniecības nozarē, stimulējot lielāka atjaunīgo un mazoglekļa degvielu daudzuma ražošanu jūrniecības nozarē, veicinot piemērotu bunkurēšanas iekārtu vai OPS infrastruktūras ierīkošanu ostās un atbalstot inovatīvāko* **■** *tehnoloģiju izstrādi, testēšanu un ieviešanu flotē, lai panāktu ievērojamus emisiju samazinājumus.*

Līdz 2030. gada 30. jūnijam un pēc tam reizi piecos gados dalībvalstis publisko ziņojumu par to, kā izlietoti ieņēmumi, kas gūti no FuelEU soda naudām piecu gadu laikā pirms katra šāda ziņojuma gada, tostarp informāciju par saņēmējiem un izdevumu līmeni saistībā ar pirmajā daļā uzskaitītajiem mērķiem.

24. pants

Pienākums *turēt* derīgu FuelEU atbilstības **█ dokumentu**

1. *Līdz verifikācijas laikposma 30. jūnijam* kuģiem, kuri piestāj kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, *ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, stāv tajā vai iziet no tās vai kuri attiecīgajā pārskata periodā ir veikuši reisos, ir* derīgs FuelEU atbilstības **dokuments**.
2. FuelEU atbilstības **dokuments**, kas attiecīgajam kuģim izdots saskaņā ar 22. pantu, ir pierādījums par atbilstību šai regulai.

25. pants

Izpildes nodrošināšana

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas un atturošas. Dalībvalstis minētos noteikumus un pasākumus dara zināmus Komisijai un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē.
2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka visas kuģa inspekcijas tās jurisdikcijā esošā ostā, kuras veic saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, ietver pārbaudi, vai kuģim ir derīgs *FuelEU* atbilstības **█ dokumenti**.

3. Ja divus vai vairākus secīgus ziņošanas laikposmus kuģis neizpilda 24. pantā izklāstīto pienākumu un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši atbilstību šai regulai, piestāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, var izdot izraidīšanas rīkojumu ***attiecībā uz kuģi, kas nekuģo ar minētās dalībvalsts karogu. Ja piestāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde nolemj izdot izraidīšanas rīkojumu, tā, izmantojot FuelEU datubāzi, par minēto rīkojumu paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Visas dalībvalstis, izņemot dalībvalsti, ar kuras karogu kuģis kuģo, atsaka kuģim, uz ko attiecas izraidīšanas rīkojums, ienākšanu jebkurā no savām ostām līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus. Ja kuģis neizpilda 24. pantā izklāstīto pienākumu divos vai vairākos secīgos ziņošanas laikposmos un ieiet kādā no tās dalībvalsts ostām, ar kuras karogu tas kuģo, attiecīgā dalībvalsts, kamēr minētais kuģis atrodas kādā no tās ostām*** un pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, izdod rīkojumu par karoga aizturēšanu līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus.
4. Attiecīgais uzņēmums apstiprina, ka ir izpildīts pienākums turēt derīgu *FuelEU* atbilstības dokumentu, par šādu derīgu *FuelEU* atbilstības ***dokumentu*** paziņojot kompetentajai valsts iestādei, kura izdevusi izraidīšanas rīkojumu. Šis punkts neskar starptautisko tiesību noteikumus, kas piemērojami briesmās esošiem kuģiem.

5. Par dalībvalsts sankcijām pret konkrētu kuģi paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai kara valstij, **izmantojot FuelEU datubāzi**.

26. pants

Tiesības uz pārskatīšanu

1. Uzņēmumiem ir tiesības pieprasīt, lai tiktu pārskatīti aprēķini un pasākumi, kurus verificētājs tiem adresējis saskaņā ar šo regulu, tostarp atteikums izdot *FuelEU* atbilstības **dokumentu** saskaņā ar 22. panta 1. punktu.

■ Pārskatīšanas pieteikumu viena mēneša laikā pēc tam, kad verificētājs ir paziņojis aprēķina rezultātu vai pasākumu, iesniedz tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā verificētājs ir akreditēts. ■

2. Lēmumus, ko saskaņā ar šo regulu pieņem **dalībvalsts kompetentā iestāde**, ■ pārskata **minētās kompetentās iestādes dalībvalsts tiesa**.

27. pants

Kompetentās iestādes

Dalībvalstis izraugās vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas atbild par šīs regulas piemērošanu un izpildes nodrošināšanu ("kompetentās iestādes"), un paziņo Komisijai šo iestāžu nosaukumu un kontaktinformāciju. Komisija kompetento iestāžu sarakstu publicē savā tīmekļvietnē.

VI NODAĻA
DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

28. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt **4. panta 4. punktā**, 5. panta 7. punktā, 6. panta 6. punktā, 14. panta 5. punktā un 23. panta **10. punktā** minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no ... [šī regulas spēkā stāšanās datums].
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt **4. panta 4. punktā**, 5. panta 7. punktā, 6. panta 6. punktā, 14. panta 5. punktā un 23. panta **10. punktā** minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar **4. panta 4. punktu**, 5. panta 7. punktu, 6. panta 6. punktu, 14. panta 5. punktu un 23. panta **10. 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 Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

29. pants

Komiteju procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (*COSS*), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 ²⁶. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

²⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (*COSS*) un groza regulas par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu. ■
3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu. Ja komiteja atzinumu nesniedz, Komisija īstenošanas akta projektu nepieņem, un tiek piemērota Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. panta 4. punkta trešā daļa.

30. pants

Ziņojumi un pārskatīšana

1. ***Līdz ... [viens gads pēc šīs regulas publicēšanas] Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā izskata mijiedarbību un konvergenci starp šo regulu un Regulu (ES) 2015/757 vai jebkuru citu nozares tiesību aktu. Attiecīgā gadījumā minētajam ziņojumam var pievienot tiesību akta priekšlikumu.***
2. Komisija ***vēlākais līdz 2027. gada 31. decembrim un pēc tam reizi piecos gados*** ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbības izvērtējuma rezultātiem, ***tostarp par tirgus izkropļojumu vai ostu apiešanas iespējamo ietekmi; par bezemisiju tehnoloģiju attīstību*** jūras transportā un to tirgū, kā arī par tehnoloģiju un atjaunīgo un mazoglekļa degvielu tirgus attīstību, un ***OPS, tostarp enkurvietā; par to ieņēmumu izlietojumu kas gūti no FuelEU soda naudām; un par šīs regulas ietekmi uz jūrniecības nozares konkurētspēju*** Savienībā.

Minētajā ziņojumā Komisija cita starpā apsver:

- a) šīs regulas materiālo un ģeogrāfisko darbības jomu attiecībā uz 2. panta 1. punktā minētās bruto telpības robežvērtības samazināšanu vai tādas enerģijas īpatsvara palielināšanu, ko kuģi patērē reisā uz un no trešām valstīm, kā minēts 2. panta 1. punkta d) apakšpunktā;*
- b) 4. panta 2. punktā minēto robežvērtību, lai sasniegtu mērķus, kas noteikti Regulā (ES) 2021/1119;*
- c) to kuģu veidus un izmēru, uz kuriem attiecas 6. panta 1. punkts, un 6. panta 1. punktā minēto saistību attiecināšanu uz kuģiem enkurvietā;*
- d) 6. panta 5. punktā paredzētos izņēmumus;*
- e) tās elektroenerģijas uzskaiti, kas piegādāta, izmantojot OPS I pielikumā, un ar šo elektroenerģiju saistīto "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktoru, kā definēts II pielikumā;*
- f) iespēju šīs regulas darbības jomā iekļaut īpašus mehānismus ilgtspējīgākajām un inovatīvākajām degvielas tehnoloģijām ar ievērojamu dekarbonizācijas potenciālu, lai izveidotu skaidru un paredzamu tiesisko regulējumu un veicinātu tirgus attīstību un šādu degvielas tehnoloģiju izvēršanu;*
- g) atbilstības bilances aprēķināšanu kuģiem, kuri prasa izslēgt papildu enerģiju, kas patērēta, kuģojot ledus apstākļos, kā noteikts IV un V pielikumā, un minēto noteikumu spēkā esības iespējamo pagarināšanu pēc 2034. gada 31. decembra;*

- h) iespēju uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisiju intensitātes aprēķinā iekļaut vēja nodrošināto enerģiju, kā izklāstīts I pielikumā, ja ir pieejama pārbaudāma metode vēja piedziņas enerģijas monitoringam un uzskaitēi;*
- i) iespēju uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisiju intensitātes un atbilstības bilances aprēķinā, kā izklāstīts attiecīgi I un IV pielikumā, iekļaut jaunas SEG emisiju samazināšanas tehnoloģijas, piemēram, oglekļa uztveršanu uz kuģa, ja ir pieejama pārbaudāma metode uztvertā oglekļa monitoringam un uzskaitēi;*
- j) iespēju šajā regulā iekļaut papildu elementus, jo īpaši melnā oglekļa emisijas;*
- k) nepieciešamību veikt pasākumus, lai novērstu uzņēmumu mēģinājumus izvairīties no šajā regulā izklāstītajām prasībām.*

Komisija vajadzības gadījumā apsver, vai minētajam ziņojumam pievienot priekšlikumu grozīt šo regulu.

3. *Šā panta 2. punktā paredzētajā ziņojumā Komisija iekļauj šīs regulas sociālās ietekmes novērtējumu jūrniecības nozarē, cita starpā attiecībā uz tās darbaspēku.*
4. *Sagatavojot 2. punktā minēto ziņojumu, Komisija apsver, cik lielā mērā šīs regulas īstenošana ir sasniegusi savus mērķus un cik lielā mērā tā ir ietekmējusi jūrniecības nozares konkurētspēju. Minētajā ziņojumā Komisija apsver arī šīs regulas mijiedarbību ar citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem un identificē visus noteikumus, kurus varētu atjaunināt un vienkāršot, kā arī darbības un pasākumus, kas ir vai varētu tikt veikti, lai samazinātu kopējo izmaksu spiedienu uz jūrniecības nozari. Ziņojumā, kas ir daļa no Komisijas veiktās šīs regulas efektivitātes analīzes, iekļauj arī novērtējumu par slogu, ko šī regula uzliek uzņēmumiem.*

Komisija vajadzības gadījumā apsver, vai minētajam ziņojumam pievienot priekšlikumu grozīt šo regulu, ņemot vērā pirmajā daļā minētā ziņojuma secinājumus.

5. *Ja SJO pieņem globālu SEG degvielas standartu vai globālas SEG emisiju intensitātes robežvērtības uz kuģiem patērētajai enerģijai, Komisija nekavējoties iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei. Minētajā ziņojumā Komisija izskata minēto globālo pasākumu attiecībā uz tā vērēnīgumu, ņemot vērā Parīzes nolīguma mērķus un tā vispārējo vidisko integritāti. Tā arī izskata visus jautājumus, kas saistīti ar šīs regulas iespējamo sasaisti vai saskaņošanu ar minēto globālo pasākumu, tostarp vajadzību izvairīties no jūras transporta radīto SEG emisiju regulējuma dublēšanās Savienības, kā arī starptautiskā līmenī.*

Attiecīgā gadījumā minētajam ziņojumam var pievienot tiesību akta priekšlikumu šīs regulas grozīšanai saskaņā ar Savienības ekonomikas mēroga SEG emisiju saistībām un ar mērķi saglabāt Savienības klimatrīcības vidisko integritāti un efektivitāti.

6. *Komisija uzrauga šīs regulas īstenošanu attiecībā uz jūras transportu, jo īpaši, lai atklātu izvairīšanās praksi nolūkā novērst šādu praksi agrīnā posmā, un tostarp attiecībā uz tālākajiem reģioniem.*

Monitoringa rezultātus atspoguļo ziņojumā, ko sagatavo reizi divos gados, kā minēts Direktīvas 2003/87/EK 3.gg panta 3. punktā.

31. pants

Grozījums Direktīvā 2009/16/EK

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

"51. *FuelEU* atbilstības **dokuments**, kas izdots saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/... **■** ⁺."

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/... (... gada ...) par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu (OV L ...)."

⁺ OV: lūgums ievietot tekstā šajā dokumentā (PE-CONS 26/23 - 2021/0210 (COD)) ietvertās regulas numuru un zemspītras piezīmē – tās numuru, datumu un publikācijas atsauci.

32. pants
Stāšanās spēkā

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

To piemēro no 2025. gada 1. janvāra, **izņemot 8. un 9. pantu, kurus piemēro no 2024. gada 31. augusta.**

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

.....,

Eiropas Parlamenta vārdā –

priekšsēdētāja

Padomes vārdā –

priekšsēdētājs / priekšsēdētāja

I pielikums

UZ KUĢA PATĒRĒTĀS ENERĢIJAS SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU EMISIJU INTENSITĀTES NOTEIKŠANAS METODIKA

Lai aprēķinātu uz kuģa patērētās enerģijas ■ SEG emisiju intensitāti, izmanto šādu formulu, ko dēvē par 1. vienādojumu:

$GHG\ intensity\ \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right] = f_{wind} \times (WtT + TtW) \quad \text{Equation (1)}$	
WtT	$\frac{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^{n\ fuel} \sum_j^{m\ engine} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{slip\ j}\right) \times (CO_{2eq,TtW,i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW,slip,i,j}\right) \right]}{\sum_i^{n\ fuel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Atalgošanas koeficients vēja palīgpiedziņai

■

1. vienādojuma *izmantošanas nolūkā dažādie izmantotie termini un apzīmējumi ir sniegti šajā tabulā:*

Apzīmējums	Skaidrojums
i	Indekss, kas atbilst to <i>degvielu veidiem</i> , kuras kuģim piegādātas <i>ziņošanas</i> laikposmā
j	Indekss, kas atbilst degvielas <i>patērētāj</i> blokiem uz kuģa. Šīs regulas piemērošanas nolūkā vērā ņemtie <i>degvielas patērētāj</i> bloki ir galvenais(-ie) dzinējs(-i), palīgdzinējs(-i), katli, <i>degvielas elementi un atkritumu incinerācijas iekārtas</i>
k	Indekss, kas atbilst <i>OPS</i> pieslēgumpunktiem ■
n	<i>Kopējais to degvielu veidu skaits, kuras kuģim piegādātas ziņošanas laikposmā</i>
c	<i>OPS pieslēgumpunktu kopējais skaits</i>
m	<i>Degvielas patērētāj</i> bloku <i>kopējais skaits</i>
$M_{i,j}$	Degvielas ■ masa i, <i>ko patērē degvielas patērētāj</i> bloks j [gFuel]
E_k	Kuģim piegādātā elektroenerģija katrā <i>OPS</i> pieslēgumpunktā k ■ [MJ]
$CO_{2eqWtT,i}$	Degvielas i SEG emisijas faktors WtT [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq}^{electricity,k}$	SEG emisijas faktors WtT, kas saistīts ar elektroenerģiju, kuru kuģim piegādā pie pietātnes vai enkurvietā, katram <i>OPS</i> pieslēgumpunktam k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Degvielas i zemākā siltumspēja [MJ/gFuel]
RWD_i	<i>Ja degviela i ir nebioloģiskas izcelsmes degviela, no 2025. gada 1. janvāra līdz 2033. gada 31. decembrim var piemērot atalgošanas koeficientu 2. Citiādi, $RWD_i = 1$.</i>

Apzīmējums	Skaidrojums
C_{slipj}	Nesadedzinātās degvielas η koeficients procentos no <i>degvielas patērtāj</i> bloka j <i>patērētās</i> degvielas i masas [%]. C_{slip} ietver <i>fugitīvās un caurslīdējušās emisijas</i>
$C_{fCO_2i,j}, C_{fCH_4i,j},$ $C_{fN_2O,i,j}$	<i>Degvielas patērtāj</i> blokā j sadedzinātās degvielas i SEG emisijas faktori TtW [gGHG/gFuel]

Apzīmējums	Skaidrojums
$CO_{2eq,TtWi,j}$	<i>Degvielas patēriņā</i> blokā j sadedzinātās degvielas i CO₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO₂eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ <i>2. vienādojums</i>
$C_{sfCO_2,i,j}, C_{sfCH_4,i,j},$ $C_{sfN_2O,i,j}$	<i>Degvielas patēriņā</i> blokā j izplūdušās degvielas i SEG <i>emisijas</i> faktori TtW [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	<i>Degvielas patēriņā</i> blokā j izplūdušās degvielas i CO₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO₂eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ <i>kur: C_{sfCO₂}, un C_{sfN₂O} = 0,</i> <i>C_{sfCH₄} = 1.</i>
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ GWP_{N_2O}	CO₂, CH₄, N₂O globālās sasilšanas potenciāls 100 gados, <i>kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļas 4. punktā</i>

I

Šīs regulas piemērošanas nolūkos 1. vienādojuma skaitītājā lietotais apzīmējums $\sum_k^C E_k \times$

CO_{2eq}_{elektroenerģija,k} ir nulle.

[M_i] noteikšanas metode

Degvielas masu [M_i] nosaka, izmantojot daudzumu, kas saskaņā ar Regulā (ES) 2015/757 noteikto ziņošanas sistēmu paziņots par reisiem, uz kuriem attiecas šīs regulas darbības joma, pamatojoties uz uzņēmuma izvēlēto monitoringa metodiku.

SEG *emisijas* faktoru "no urbuma līdz tvertnei" (WtT) noteikšanas metode

I

Emisijas WtT nosaka, pamatojoties uz šajā pielikumā ietverto metodiku, kā norādīts 1. vienādojumā.

SEG emisijas faktoru WtT ($CO_{2eqWtT,i}$) standartvērtības ir ietvertas II pielikumā.

Fosilo degvielu gadījumā izmanto **vienīgi** II pielikumā ietvertās standartvērtības.

Faktiskās vērtības var izmantot, ja tās ir sertificētas saskaņā ar shēmu, ko Komisija atzinusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu attiecībā uz biodegvielām, biogāzi, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām (RFNBO) un reciklēta oglekļa degvielām vai – attiecīgā gadījumā – saskaņā ar Savienības tiesību aktu attiecīgajiem noteikumiem par atjaunīgo gāzu un dabasgāzes iekšējo tirgu un ūdeņraža iekšējo tirgu, piemērojot šīs regulas 10. panta 4. punktu.

Degvielas piegādes pavaddokuments (BDN)

Saskaņā ar spēkā esošajiem MARPOL konvencijas VI pielikuma noteikumiem degvielas piegādes pavaddokuments (BDN) ir obligāts, un ir precizēta informācija, kas tajā jāiekļauj.

Šīs regulas piemērošanas nolūkā:

- 1.** degvielas piegādes pavaddokumentos (BDN), **tostarp** uz kuģa patērētajām **degvielām, kas nav fosilās degvielas, pievieno** šādu informāciju **par minētajām degvielām:**

- **zemākā siltumspēja [MJ/g],**
- **attiecībā uz biodegvielām – E vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļā un VI pielikuma B daļā izklāstītajām metodoloģijām [gCO_{2eq}/MJ], un saistīti pierādījumi par atbilstību minētās direktīvas noteikumiem attiecībā uz šīm degvielām, norādot degvielas ražošanas paņēmieni,**
- **degvielām, kas nav fosilās degvielas un biodegvielas, WtT SEG emisijas faktors [gCO_{2eq}/MJ] un saistītais sertifikāts, kurā norādīts degvielas ražošanas paņēmiens.**

2. *[Produktu maisījumu gadījumā šajā regulā prasīto informāciju sniedz par katru produktu].*

Elektroenerģijas *piegādes pavaddokuments (EDN)*

Šīs regulas piemērošanas nolūkā attiecīgajos kuģim piegādātās elektroenerģijas piegādes pavaddokumentos (*EDN*) ietver vismaz šādu informāciju:

1. piegādātājs: nosaukums, adrese, tālruna numurs, e-pasta adrese, pārstāvis;
2. saņēmējs kuģis: SJO numurs (*MMSI*), kuģa vārds, kuģa tips, karogs, kuģa pārstāvis;
3. osta: nosaukums, atrašanās vieta (*LOCODE*), terminālis/piestātne;
4. *OPS* pieslēgumpunkts: ■ informācija par pieslēgumpunktu;
5. *OPS* laiks: sākuma/beigu datums/laiks;
6. piegādātā enerģija: uz elektroapgādes punktu attiecinātā jaudas daļa (attiecīgā gadījumā) [kW], elektroenerģijas patēriņš (kWh) rēķina periodā, informācija par maksimumjaudu (ja pieejama);
7. mērījumi.

SEG *emisijas* faktoru "no tvertnes līdz ķīļūdenim" (*TtW*) noteikšanas metode

Emisijas *TtW* nosaka, pamatojoties uz šajā pielikumā ietverto metodiku, kā norādīts 1. vienādojumā un 2. vienādojumā.

SEG emisijas faktoru $TtW (CO_{2eq,TtW,j})$ ■ standartvērtības *ir* ietvertas II pielikumā ■ .

Saskaņā ar 8. pantā minēto *monitoringa* plānu un pēc verificētāja novērtējuma uzņēmums var izmantot citas metodes, piemēram, tiešos CO_{2eq} ekvivalenta mērījumus vai laboratorisku testēšanu, ja tie uzlabo aprēķinu vispārējo precizitāti, *piemērojot 10. panta 5. punktu*.

Fugitīvo *un caurslīdējušo* emisiju *TtW* noteikšanas metode

Fugitīvās *un caurslīdējušās* emisijas ir emisijas, ko rada degvielas daudzums, kas nesasniedz sadedzināšanas bloka sadegšanas kameru vai ko *degvielas patērētājbloks* nepatērē, jo tā nav

sadedzināta vai ir izlaista vai noplūdusi no sistēmas. Šīs regulas piemērošanas nolūkos fugitīvās ***un caurslīdējušās*** emisijas ņem vērā kā procentuālo daļu no ***degvielas patēriņabloka*** patērētās degvielas masas. Standartvērtības ir ietvertas II pielikumā.

Ar **vēja palīgpiedziņu** saistīto atalgošanas koeficientu noteikšanas metodes

Ja uz kuģa ir ierīkota **vēja palīgpiedziņa**, var piemērot **II** atalgošanas koeficientu, ko nosaka šādi:

Atalgošanas koeficients vēja palīgpiedziņai – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

kur:

- P_{Wind} ir vēja palīgpiedziņas sistēmu pieejamā efektīvā jauda un atbilst $f_{eff} * P_{eff}$, kas aprēķināts saskaņā ar 2021. gada norādījumiem par inovatīvu energoefektivitātes tehnoloģiju apstrādi, lai aprēķinātu un pārbaudītu sasniegto projektētās energoefektivitātes indeksu (**EEDI**) un kuģu esošās energoefektivitātes indeksu (**EEXI**) (**MEPC.1/Circ.896**);
- P_{Prop} ir kuģa galvenā dzinēja jauda un atbilst P_{ME} , kā noteikts 2018. gada pamatnostādņēs par jaunu kuģu **EEDI** aprēķināšanas metodi (**SJO Rezolūcija MEPC.364(79)**) un 2021. gada pamatnostādņēs par **EEXI** aprēķināšanas metodi (**SJO Rezolūcija MEPC.333(76)**). Ja ir uzstādīts(-i) vārpstas motors(-i), $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$.

Pēc tam aprēķina kuģa SEG emisiju intensitātes indeksu, 1. vienādojuma rezultātu reizinot ar atalgošanas koeficientu.

II

II pielikums

EMISIJAS FAKTORU STANDARTVĒRTĪBAS

Lai noteiktu šīs regulas I pielikumā minēto SEG emisiju intensitātes indeksu, izmanto **turpmāk sniegtajā tabulā** ietvertās **█** emisijas faktoru **standartvērtības, izņemot gadījumus, kad uzņēmumi, piemērojot šīs regulas 10. panta 4. un 5. punktu, novirzās no minētajām** emisijas faktoru **standartvērtībām**.

Turpmāk tabulā:

- "TBM" nozīmē "jāizmēra",
- "N/A" nozīmē "nav pieejams",
- domuzīme nozīmē "nepiemēro",
- *E nosaka saskaņā ar metodiku, kas paredzēta Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļā un VI pielikuma B daļā.*

Ja ailē norādīts vai nu TBM, vai N/A, izmanto tajā pašā slejā minēto degvielas klases augstāko standartvērtību, izņemot gadījumus, kad vērtība ir pierādīta saskaņā ar 10. pantu.

Ja attiecībā uz konkrētu degvielas klasi visās tās pašas slejas ailēs ir norādīts vai nu TBM, vai N/A, izmanto visnevēlamākā fosilās degvielas ražošanas paņēmiena standartvērtību, izņemot gadījumus, kad vērtība ir pierādīta saskaņā ar 10. pantu. Šis noteikums neattiecas uz 9 sleju, kur TBM vai N/A attiecas uz degvielas patērētājblokiem nepieejamām vērtībām. Gadījumā, ja nav standartvērtības, saskaņā ar 10. panta 5. punktu būtu jāizmanto sertificētā vērtība.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Degvielas klase	Ražošanas paņēmieni / nosaukums	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	Degvielas patērētājblo ka klase	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{slip} (% no dzinēja patērētās degvielas masas)
Fosilās degvielas	Smagā degviela (HFO) ISO 8217, RME līdz RMK kategorija	0,0405	13,5	Visi iekšdedzes dzinēji	3,114	0,00005	0,00018	–
	Vieglā degviela (LFO) ISO 8217, RMA līdz RMD kategorija	0,041	13,2	Visi iekšdedzes dzinēji	3,151	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	Kuģu dīzeļdegviela (MDO)	0,0427	14,4	Visi iekšdedzes dzinēji	3,206	0,00005	0,00018	–
	Kuģu gāzeļļa (MGO)							
	ISO 8217, DMX līdz DMB kategorija							
	Sašķidrināt a dabāsgāze (LNG)	0,0491	18,5	OTTO tipa LNG dzinējs (duālās degvielas, vidējs apgriezienu skaits)	2,750	0	0,00011	3,1
				OTTO tipa LNG dzinējs (duālās degvielas, neliels apgriezienu skaits)				1,7
				LNG dīzeļdzinējs (duālās degvielas, neliels apgriezienu skaits)				0,2

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
				Liesdedzes dzirksteļaiž dedzes dzinējs (LBSI)				2,6²⁷
	Sašķidrinātā naftas gāze (LPG)	0,046	7,8	Visi iekšdedzes dzinēji	3,030 – butāns 3,000 – propāns	TBM	TBM	N/A
	H2 (ūdeņradis) (dabasgāze)	0,12	132	Degvielas elementi	0	0	–	–
				Iekšdedzes dzinēji	0	0	TBM	
	NH3 (amonjaks) (dabasgāze)	0,0186	121	Degvielas elementi	0	N/A	TBM	N/A
				Iekšdedzes dzinēji	0	N/A	TBM	N/A
	Metanols (dabasgāze)	0,0199	31,3	Visi iekšdedzes dzinēji	1,375	TBM	TBM	–

²⁷ Skaitlis izgūts no ceturtā SJO pētījuma par siltumnīcefekta gāzēm: Ceturtais SJO pētījums par SEG, 2020. gads – pilns ziņojums un pielikumi.pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			<i>WtT</i>	<i>TtW</i>				
<i>Fosilās degvielas</i>								
<i>Biodegvielas</i>	<i>Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie etanola ražošanas paņēmieni</i>	<i>Vērtība, kas noteikta Direktīvas (ES) 2018/2001 III pielikumā</i>	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	<i>Visi iekšdedzes dzinēji</i>	<i>1,913</i>	<i>TBM</i>	<i>TBM</i>	<i>–</i>
	<i>Biodīzeļdegviela</i> <i>Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie ražošanas paņēmieni</i>			<i>Visi iekšdedzes dzinēji</i>	<i>2,834</i>	<i>TBM</i>	<i>TBM</i>	<i>–</i>

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie biometanol a ražošanas paņēmieni		WtT	TtW				
				Visi iekšdedzes dzinēji	1,375	TBM	TBM	–
				Visi iekšdedzes dzinēji	3,115	0,00005	0,00018	–
	Bioūdeņradis Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie ražošanas paņēmieni	Vērtība, kas noteikta Direktīvas (ES) 2018/2001 III pielikumā	N/A	Degvielas elementi	0	0	0	–
				Iekšdedzes dzinēji	0	0	TBM	
Nebioloģisk as izcelsmes atjaunīgās degvielas (RFNBO) - E-degvielas	E-dīzeļdegviela	0,0427	Atsauce uz Direktīvu (ES) 2018/2001	Visi iekšdedzes dzinēji	3,206	0,00005	0,00018	–
	E-metanols	0,0199	Atsauce uz Direktīvu (ES) 2018/2001	Visi iekšdedzes dzinēji	1,375	0,00005	0,00018	–

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
	E-LNG	0,0491	Atsauce uz Direktīvu (ES) 2018/2001	OTTO tipa LNG dzinējs (duālās degvielas, vidējs apgriezienu skaits)	2,750	0	0,00011	3,1
				OTTO tipa LNG dzinējs (duālās degvielas, neliels apgriezienu skaits)				1,7
				LNG dīzeļdzinējs (duālās degvielas)				0,2
				Liesdedzes dzirksteļaiž dedzes dzinējs (LBSI)				2,6
	E-ūdeņradis	0,12	Atsauce uz Direktīvu (ES) 2018/2001	Degvielas elementi	0	0	0	-
				Iekšdedzes dzinēji	0	0	TBM	
	E-amonjaks	0,0186	N/A	Degvielas elementi	0	N/A	TBM	N/A
				Iekšdedzes dzinēji	0	N/A	TBM	N/A

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			<i>WtT</i>	<i>TtW</i>				
			<i>E-LPG</i>	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>		<i>N/A</i>	<i>N/A</i>
			<i>E-DME</i>	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>		<i>N/A</i>	-
<i>Citas</i>	<i>Elektroenerģija</i>	-	<i>ES ENERGOR ESURSU STRUKTŪRA</i>	<i>Krasta energoapgāde (OPS)</i>	-	-	-	-

1. slejā norādīta degvielas klase, proti, fosilās degvielas, šķidrās biodegvielas, gāzveida biodegvielas, e-degvielas.
2. slejā norādīts attiecīgās klases attiecīgo degvielu nosaukums vai *ražošanas paņēmieni*.
3. slejā norādīta degvielu zemākā siltumspēja, izteikta [MJ/g]. *Attiecībā uz šķidrajām biodegvielām izmanto Direktīvas (ES) 2018/2001 III pielikumā izklāstītās "Energijas saturs pēc masas (zemākā siltumspēja, MJ/kg)" vērtības, kuras pārrēķina MJ/g.*
4. slejā norādīti *SEG emisijas faktori WtT*, izteikti [gCO_{2eq}/MJ]:
 - a) *Šķidrajām biodegvielām standartvērtības aprēķina, izmantojot E vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001, minētās direktīvas V pielikuma C daļā paredzēto metodiku attiecībā uz visām šķidrajām biodegvielām, izņemot sašķidrināto biometānu (bio-LNG), un minētās direktīvas VI pielikuma B daļā paredzēto metodiku attiecībā uz sašķidrināto biometānu (bio-LNG), un pamatojoties uz standartvērtībām, kas saistītas ar konkrēto biodegvielu, kuru izmanto kā transporta degvielu, un tās ražošanas paņēmieni, kā noteikts minētās direktīvas V pielikuma D un E daļā attiecībā uz visām šķidrajām biodegvielām, izņemot sašķidrināto biometānu (bio-LNG), un minētās direktīvas VI pielikuma D daļā attiecībā uz sašķidrināto biometānu (bio-LNG). Tomēr E vērtības ir jākorrigē, atņemot 6. slejā (c_{f_CO2}) un 3. slejā (LCV) ietverto vērtību proporciju. Tas ir prasīts saskaņā ar šo regulu, kurā nošķir WtT un TtW aprēķinus, lai izvairītos no emisiju divkāršas uzskaites;*
 - b) *Attiecībā uz RFNBO un citām degvielām, kas nav minētas a) apakšpunktā un kas jāņem vērā šīs regulas 4. panta 1. punktā minētajā nolūkā, standartvērtības jāaprēķina, vai nu izmantojot Direktīvas (ES) 2018/2001 28. panta 5. punktā minētā deleģētā akta metodiku, vai arī – attiecīgā gadījumā – izmantojot līdzīgu metodiku, ja tā noteikta saskaņā ar Savienības tiesību aktu par atjaunīgo gāzu un dabasgāzes iekšējo tirgu un ūdeņraža iekšējo tirgu, ievērojot šīs regulas 10. panta 1. un 2. punktu.*

5. slejā norādīti **degvielas patērtājbloku** galvenie veidi/klares, piemēram, divtaktu un četrtaktu iekšdedzes dzinēji (*ICE*), dīzeļdzinēji vai *OTTO* tipa dzinēji, **liesdedzes dzirksteļaiždedzes (LBSI) dzinēji, degvielas** elementi utt.
6. slejā norādīts CO₂ emisijas faktors C_f , izteikts [gCO₂/gfuel]. Izmanto **emisijas** faktoru vērtības, kas norādītas Regulā (ES) 2015/757. Attiecībā uz visām tām degvielām, kas nav ietvertas Regulā (ES) 2015/757, standartvērtības **ir norādītas tabulā**.
7. slejā norādīts metāna emisijas faktors C_f , izteikts [gCH₄/gfuel]. **LNG** degvielām metāna C_f ir nulle.
8. slejā norādīts dislāpekļa oksīda emisijas faktors C_f , izteikts [gN₂O/gfuel].
9. slejā norādīta degvielas daļa, kas zaudēta kā fugitīvās **un caurslīdējušās** emisijas (C_{slip}), **izteikta** procentos no konkrēta **degvielas patērtājbloka** patērētās degvielas masas. Tādām degvielām kā *LNG*, kurām **ir** fugitīvās **un caurslīdējušās** emisijas, fugitīvo **un caurslīdējušo** emisiju daudzumu, kas norādīts **tabulā**, izsaka procentos no patērētās degvielas masas (9. sleja). C_{slip} vērtības **tabulā** aprēķina 50 % apmērā no **pilnas** dzinēja slodzes.

III pielikums

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS ATTIECĪBĀ UZ BEZEMISIJU TEHNOLOĢIJĀM

Turpmāk sniegtajā *neizsmelšajā* tabulā ir norādīti tehnoloģiju veidi, kā arī vispārīgas prasības attiecībā uz to ekspluatāciju, lai tās varētu uzskatīt par bezemisiju tehnoloģijām 3. panta 7. punkta nozīmē.

<i>Tehnoloģiju veidi</i>	<i>Vispārīgas prasības attiecībā uz to ekspluatāciju</i>
<i>Degvielas elementi</i>	<i>Elektroenerģija, ko piegādā degvielas elementi uz kuģa ar degvielu vai sistēmu, kas nodrošina, ka tad, ja to izmanto enerģijas nodrošināšanai, tā neizraisa 3. panta 7. punktā minēto emisiju izplūdi atmosfērā</i>
<i>Elektroenerģijas uzkrāšana uz kuģa</i>	<i>Elektroenerģija, ko piegādā elektroenerģijas uzkrāšanas sistēmas uz kuģa, kuras iepriekš uzlādētas, izmantojot:</i> - <i>elektroenerģijas ražošanu uz kuģa jūrā</i> - <i>bateriju uzlādi krastā</i> - <i>baterijas nomaiņu</i>
<i>Elektroenerģijas ražošana uz kuģa no vēja un saules enerģijas</i>	<i>Elektroenerģija, ko piegādā no atjaunīgiem energoresursiem uz kuģa, vai nu piegādājot tieši kuģa tīklam, vai uzlādējot elektroenerģijas pagaidu uzkrāšanas sistēmas uz kuģa</i>

Elektroenerģija, ko piegādā šajā tabulā nenorādītas tehnoloģijas uz kuģa, kuras 3. panta 7. punkta nozīmē sasniedz nulles emisijas, var pievienot šai tabulai, izmantojot deleģētos aktus saskaņā ar 6. panta 6. punktu.

Iepriekš un 6. panta 6. punktā norādīto vispārīgo prasību izpilde attiecībā uz citām tehnoloģijām, kā arī 6. panta 7. punktā minētajos īstenošanas aktos noteikto sīki izstrādāto pieņemšanas kritēriju izpilde ir jāpierāda ar attiecīgiem dokumentiem.

IV pielikums

FORMULAS ATBILSTĪBAS BILANCES UN 23. PANTA 2. PUNKTĀ NOTEIKTO *FUELEU* *SODA NAUDU* APRĒĶINĀŠANAI

A. *FORMULAS KUĢA* ATBILSTĪBAS BILANCES *APRĒĶINĀŠANAI*

a) Lai aprēķinātu kuģa atbilstības bilanci *SEG emisiju intensitātei*, kā minēts 4. panta 2. punktā, izmanto šādu formulu:

<i>Atbilstības balance [gCO_{2eq}] =</i>	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
--	--

kur:

<i>gCO_{2eq}</i>	<i>grami CO₂ ekvivalenta</i>
<i>GHGIE_{target}</i>	<i>uz kuģa patērētās enerģijas SEG emisiju intensitātes robežvērtība saskaņā ar 4. panta 2. punktu</i>
<i>GHGIE_{actual}</i>	<i>uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā SEG emisiju intensitāte, kas aprēķināta attiecīgajam ziņošanas laikposmam</i>

Jebkuram kuģim, kam ir ledus klase IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase, uzņēmums līdz 2034. gada 31. decembrim var prasīt izslēgt ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto papildu enerģijas patēriņu.

Jebkuram kuģim, kam ir ledus klase IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase, uzņēmums var prasīt izslēgt ar kuģa tehniskajiem parametriem saistīto papildu enerģijas patēriņu.

Abos gadījumos, kad papildu enerģijas patēriņš ir izslēgts, minētās atbilstības bilances aprēķinā M_i vērtības aizstāj ar koriģēto degvielas masu M_{iA} , kas noteikta V pielikumā, un $GHGIE_{actual}$ vērtību, kas izmantojama atbilstības bilances aprēķināšanai, pārrēķina ar atbilstošajām M_{iA} vērtībām.

b) Lai aprēķinātu kuģa atbilstības bilanci attiecībā uz RFNBO apakšmērķrādītāju saskaņā ar 5. panta 3. punktu, izmanto šādu formulu:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left(0,02 \times (\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i)\right) - (\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i)$
--------------------	---

kur:

CB_{RFNBO}	5. panta 3. punktā minētā RFNBO apakšmērķrādītāja atbilstības bilance MJ
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	No RFNBO izmantotās enerģijas un/vai no tādām degvielām izmantotās enerģijas gada summa, kuras nodrošina līdzvērtīgu SEG emisiju aiztaupījumu, kas minēts 5. pantā

B. FORMULA 23. PANTA 2. PUNKTĀ NOTEIKTO FUEL EU SODA NAUDU APRĒĶINĀŠANAI

Šīs regulas 23. panta 2. punktā noteikto Fuel EU soda naudu apmēru aprēķina šādi:

a) Fuel EU soda naudu attiecībā uz kuģa SEG emisiju intensitātes atbilstības bilanci saskaņā ar 4. panta 2. punktu

Fuel EU soda nauda =	$\frac{ Atbilstības\ bilance }{GHGE_{actual} \times 41000} \times 2400$
-----------------------------	---

1. Fuel EU soda nauda	2. izteikta EUR
3. Atbilstības bilance 	4. ir atbilstības bilances absolūtā vērtība
5. 41000	6. ir 1 tonna VLSFO, kas ir ekvivalenta 41000 MJ
7. 2400	8. ir summa EUR, kas jāmaksā par vienu VLSFO ekvivalento tonnu

b) FuelEU soda nauda attiecībā uz RFNBO apakšmērkrādītāju saskaņā ar 5. panta 3. punktu

Ja $CB_{RFNBO} > 0$, šīs regulas 23. panta 2. punktā minētās FuelEU soda naudas apmēru aprēķina šādi:

FuelEU soda nauda (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
9. FuelEU soda nauda	10. izteikta EUR
11. CB_{RFNBO}	12. ir atbilstības bilances vērtība attiecībā uz RFNBO
13. P_d	14. cenas atšķirība starp RFNBO un fosilo degvielu, kas savietojama ar iekārtu, kura uzstādīta uz kuģa
15. 41000	16. ir 1 tonna VLSFO, kas ir ekvivalenta 41000 MJ

V pielikums

KORIGĒTĀS DEGVIELAS MASAS APRĒĶINĀŠANA LEDUS NAVIGĀCIJAI

Šajā pielikumā ir aprakstīts, kā aprēķināt:

- *ar ledus klases IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģa tehniskajiem parametriem saistīto papildu enerģijas patēriņu,*
- *ledus klases IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģa ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto papildu enerģiju,*
- *koriģēto masu $[M_i A]$ pēc papildu enerģijas atskaitīšanas, kura iedalīta katrai degvielai i.*

Ar ledus klasi saistītā papildu enerģija

Ar ledus klases IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģa tehniskajiem parametriem saistīto papildu enerģijas patēriņu aprēķina šādi:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

kur:

ar $E_{voyages, total}$ apzīmē kopējo patērēto enerģiju visos reisos un;

ar $E_{additional due to ice conditions}$ apzīmē papildu enerģijas patēriņu kuģošanas ledus apstākļos dēļ.

Kopējo enerģiju, kas patērēta visos reisos, aprēķina šādi:

$$E_{voyages, total} = \sum M_{i, voyages, total} \times LCV_i$$

kur:

ar $M_{i, voyages, total}$ apzīmē tās degvielas i masu, kas patērēta visos šīs regulas darbības jomā esošajos reisos, un;

ar LCV_i – degvielas i zemāko siltumspēju.

Ar kuģošanu ledus apstākļos saistītā papildu enerģija

Ledus klases IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģa ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto papildu enerģijas patēriņu aprēķina šādi:

$$E_{additional due to ice conditions} = E_{voyages, total} - E_{voyages, open water} - E_{voyages, ice conditions, adjusted}$$

kur:

ar $E_{\text{voyages,open water}}$ *apzīmē enerģiju, kas patērēta reisos atklātajos ūdeņos, un;*

ar $E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ *apzīmē korigēto ledus apstākļos patērēto enerģiju.*

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ *nevar būt augstāka par $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$*

Enerģiju, kas patērēta reisos, kuri ietver kuģošanu tikai atklātajos ūdeņos, aprēķina šādi:

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

kur:

ar $E_{voyages,ice\ conditions}$ *apzīmē kuģošanai ledus apstākļos patērēto enerģiju, ko aprēķina šādi:*

$$E_{voyages,ice\ conditions} = \sum M_{i,voyages,ice\ conditions} \times LCV_i$$

kur:

ar $M_{i,voyages,ice\ conditions}$ *apzīmē kuģošanai ledus apstākļos patērētās degvielas i masu šīs regulas darbības jomā.*

Koriģēto ledus apstākļos patērēto enerģiju aprēķina šādi:

$$E_{voyages,ice\ conditions,adjusted} = D_{ice\ conditions} \times \frac{E}{D_{open\ water}}$$

kur:

ar $D_{ice\ conditions}$ *apzīmē šīs regulas darbības jomā esošo kopējo attālumu, kas noiets, kuģojot ledus apstākļos.*

$\frac{E}{D_{open\ water}}$ *ir enerģijas patēriņš uz attālumu, kas noiets, kuģojot atklātajos ūdeņos, un to aprēķina šādi:*

$$\frac{E}{D_{open\ water}} = \frac{(E_{voyages,total} - E_{voyages,ice\ conditions})}{(D_{total} - D_{ice\ conditions})}$$

kur:

ar $E_{voyages,ice\ conditions}$ *apzīmē kuģošanai ledus apstākļos patērēto enerģiju un;*

ar D_{total} – šīs regulas darbības jomā esošo kopējo gadā noieto attālumu.

Kopējā ar ledus klasi un kuģošanu ledus apstākļos saistītā papildu ledus enerģija

$$E_{additional\ ice} = E_{additional\ due\ to\ ice\ class} + E_{additional\ due\ to\ ice\ conditions}$$

Koriģētā masa $[M_{i,A}]$

Uzņēmums iedala kopējo papildu ledus enerģiju $E_{i\ additional\ ice}$ dažādajiem degvielās i veidiem, ko izmanto gada laikā, saskaņā ar šādiem nosacījumiem:

$$\sum E_{i\ additional\ ice} = E_{additional\ ice}$$

Katrai degvielai i,

$$E_{i,additional\ ice} \leq M_i \times LCV_i$$

Degvielas koriģēto masu $[M_{i,A}]$ aprēķina šādi:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i,additional\ ice}}{LCV_i}$$
