

Briselē, 2022. gada 2. jūnijā
(OR. fr, en)

9810/22

Starpiestāžu lieta:
2021/0210(COD)

TRANS 349
MAR 125
ENV 533
ENER 245
IND 212
COMPET 436
ECO 50
RECH 330
CODEC 834

DARBA REZULTĀTI

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	delegācijas
Iepriekš. dok. Nr.:	9278/22 + COR 1
K-jas dok. Nr.:	10327/21 INIT+ ADD 1-3
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Regula par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas 2009/16/EK grozīšanu – vispārēja pieeja

Pielikumā informatīvā nolūkā pievienots teksts, uz kura pamata Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padome (transports) 2022. gada 2. jūnija sesijā panāca vispārēju pieeju attiecībā uz minēto priekšlikumu.

2021/0210 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (ES)

(... gada ...)

**par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un Direktīvas
2009/16/EK grozīšanu**

(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 atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

- (1) Jūras transports veido aptuveni 75 % no ES ārējās tirdzniecības apjoma un 31 % no ES iekšējās tirdzniecības apjoma. Vienlaikus kuģu satiksme uz un no Eiropas Ekonomikas zonas ostām veido aptuveni 11 % no visām transporta radītajām CO₂ emisijām ES un 3–4 % no kopējām CO₂ emisijām ES. 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 Eiropas transporta sistēmas komponents, un tam ir izšķiroša nozīme Eiropas ekonomikā. Savienībā un ārpus tās jūras transporta tirgū valda spēcīga konkurence starp ekonomikas dalībniekiem, un tiem ir nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi. Jūras transporta tirgus un tā dalībnieku stabilitāte un labklājība balstās uz skaidru un saskaņotu politikas satvaru, kas ļauj jūras transporta operatoriem, ostām un citiem nozares dalībniekiem darboties uz vienlīdzīgu iespēju pamata. Ja rodas tirgus izkropļojumi, tie rada risku, ka kuģu operatori vai ostas nonāk neizdevīgākā situācijā salīdzinājumā ar konkurentiem jūras transporta nozarē vai citās transporta nozarēs. Tas savukārt var mazināt jūras transporta nozares konkurētspēju un iedzīvotājiem un uzņēmumiem pieejamo savienojamību.
- (2) Lai stiprinātu saistības klimata jomā, ko Savienība uzņēmusies saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kuru pieņēma Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām ³ ietvaros ("Parīzes nolīgums"), Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru ("Eiropas Klimata akts") ⁴, mērķis ir līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, un tā paver Savienībai ceļu uz klimatneitralitātes sasniegšanu līdz 2050. gadam. Papildus tam ir vajadzīgi dažādi komplementāri politikas instrumenti, kas motivētu izmantot ilgtspējīgi ražotas atjaunīgās un mazoglekļa degvielas, arī jūras transporta nozarē. Lai varētu sagatavoties daudz straujākām pārmaiņām pēc 2030. gada, vajadzīgo tehnoloģiju attīstībai un to izvēršanai jānotiek jau līdz tam.

³ OV L 282, 19.10.2016., 4. lpp.

⁴ OV L 243, 9.7.2021.

- (3) Īstenojot pāreju uz atjaunīgām un mazoglekļa degvielām un aizstājēnergoresursiem, svarīgi ir nodrošināt ES jūras transporta tirgus pienācīgu darbību un godīgu konkurenci attiecībā uz jūras transporta degvielām, kuras veido ievērojamu daļu no kuģu operatoru izmaksām. Ja dažādās dalībvalstīs tiek noteiktas atšķirīgas prasības degvielas jomā, tas var būtiski ietekmēt kuģu operatoru ekonomiskos rādītājus un negatīvi ietekmēt konkurenci tirgū. Ņemot vērā kuģniecības starptautisko raksturu, kuģu operatori var vienkārši veikt degvielas bunkurēšanu trešās valstīs un pārvadāt lielu daudzumu degvielas. Tas var 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 kuģu operatoriem, kuru kuģi ienāk dalībvalstu jurisdikcijā esošās ostās vai iziet no tām. Tādēļ šajā regulā būtu jānosaka pasākumi, kas nodrošina, ka atjaunīgo un mazoglekļa degvielu ienākšana jūras transporta degvielu tirgū notiek, ES jūras transporta tirgū valdot godīgai konkurencei.
- (4) Lai ietekmētu visas darbības jūras transporta nozarē, šai regulai būtu jāattiecas uz pusi no enerģijas, ko patērē kuģis, kurš veic reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no trešās valsts jurisdikcijā esošas ostas, uz pusi no enerģijas, ko patērē kuģis, kurš veic reisu no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas uz trešās valsts jurisdikcijā esošu ostu, uz visu enerģiju, ko patērē kuģis, kurš veic reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu no dalībvalsts jurisdikcijā esošas ostas, un uz visu enerģiju, kas tiek patērēta pie piestātnes vai enkurvietā dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā. Šāda piemērošana nodrošina šīs regulas efektivitāti, tostarp palielina šā regulējuma pozitīvo vidisko ietekmi. Vienlaikus šāds regulējums ierobežo risku, ka kuģi piestāj ostās izvairīšanās nolūkā un maršruta maiņas darbības tiek pārvietotas ārpus Savienības. Lai nodrošinātu raitu jūras satiksmes darbību un novērstu iekšējā tirgus izkropļojumus, uz jūras transporta operatoru un ostu vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem saistībā ar visiem braucieniem uz dalībvalstu jurisdikcijā esošām ostām vai no tām, kā arī ar kuģu stāvēšanu minētajās ostās būtu jāattiecinā konsekvēti noteikumi, kas ietverti šajā regulā..

- (5) Šajā regulā paredzētie noteikumi būtu bez diskriminācijas jāpiemēro visiem kuģiem neatkarīgi no to karoga valsts. Lai nodrošinātu saskaņotību ar Savienības un starptautiskajiem noteikumiem jūras transporta jomā, šajā regulā galvenā uzmanība būtu jāpievērš kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnu bruto tilpību, un to nebūtu jāpiemēro karakuģiem, kara flotes palīguģiem, zivju zvejas vai zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem bez mehāniskas piedziņas vai nekomerciāli izmantotiem valsts dienesta kuģiem. Lai gan šie pēdējie minētie kuģi, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnas, ir tikai aptuveni 55 % no visiem kuģiem, kuri piestāj ostās un uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757, tie rada lielu vairākumu oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju jūrniecības nozarē. Komisijai situācija būtu regulāri jāizvērtē, lai darbības jomu, iespējams, paplašinātu, to attiecinot arī uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000 tonnām.
- (5.a) 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, nebūtu jāveic nekādas darbības attiecībā šajā regulā minētajiem ar to saistītajiem noteikumiem, kamēr vien minētie nosacījumi ir izpildīti.
- (5.b) Ņemot vērā Savienības tālāko reģionu īpašās iezīmes un ierobežojumus, jo īpaši to nošķirtību un izolētību, īpaša uzmanība būtu jāpievērš tam, lai saglabātu to piekļūstamību un efektīvu savienojamību ar jūras transportu. Tāpēc šīs regulas darbības jomā būtu jāiekļauj tikai puse no enerģijas, kas patērēta reisos, kuri iziet no tādas piestāšanas ostas vai ienāk tādā piestāšanas ostā, kas atrodas tālākajā reģionā. 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, kas patērēta, uzturoties attiecīgo tālāko reģionu piestāšanas ostā.
- (5.c) Lai ņemtu vērā salu reģionu īpašo situāciju, kā uzsvērts Līguma 174. pantā, un vajadzību saglabāt savienojamību starp salām un perifēriem reģioniem ar Savienības centrālajiem reģioniem, būtu jāatļauj pagaidu atbrīvojumi attiecībā uz reisiem, ko veic pasažieru kuģi, kas nav kruīza pasažieru kuģi, starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu un tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, kas atrodas salā, kurā ir mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju.

- (5.d) Uz laiku būtu jāatbrīvo sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības starp Kipru un citām dalībvalstīm. Jūras savienojums starp Kipru un kontinentālo Eiropu patiešām nav pastāvējis jau vairāk nekā divas desmitgades. Pašreizējie centieni izveidot šādu savienojumu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām ir vērsti uz to, lai efektīvi reaģētu uz neatliekamo vajadzību sniegt vispārējas nozīmes pakalpojumu un nodrošināt savienojamību, kā arī ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju.
- (5.e) Palielinoties kuģošanas izmaksām tiem kuģiem, kuri neatbilst šīs regulas prasībām, būtu jānovērš tādas uzvedības risks, kam būtu raksturīga izvairīšanās no noteikumu ievērošanas, un šīs regulas noteikumu apiešana, jo īpaši līnijpārvadātāju konteineru tirdzniecības segmentā. Piemēšana Savienības tuvumā esošās ostās, lai ierobežotu izmaksas saistībā ar atbilstību šai regulai, ne tikai mazinātu paredzamos vidiskos ieguvumus un būtiski apdraudētu šajā regulā izvirzītos mērķus, bet varētu radīt papildu emisijas papildu attāluma dēļ, kas nobraukts, lai izvairītos no šīs regulas piemērošanas. Tāpēc ir lietderīgi no piemēšanas ostas jēdziena izslēgt konkrētas pieturvietas ostās, kas nav Savienības ostas. Minētā izslēgšana būtu jāattiecina uz Savienības tuvumā esošām ostām, kurās ir vislielākais izvairīšanās risks. 300 jūras jūdžu ierobežojums ir samērīga reakcija uz šo risku, līdzsvarojot papildu slogu un izvairīšanās risku. Turklāt izslēgšana no piemēšanas ostas jēdziena būtu jāattiecina tikai uz konteinerkuģiem un ostām, kuru galvenā darbība ir konteineru pārkraušana. Attiecībā uz šādiem konteineru sūtījumiem izvairīšanās risks ir arī ostas mezgla pārvirzīšana uz ostām ārpus Savienības, tādējādi izvairīšanās sekas padarot vēl smagākas. Šā iemesla dēļ un tā kā nav obligātas SJO sistēmas par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu starptautiskajos reisos pasaules mērogā ar līdzīgu vērienīguma līmeni, salīdzinot ar šajā regulā izklāstītajām prasībām, konteinerkuģu piemēšana kaimiņos esošā konteineru pārkraušanas ostā nebūtu jāuzskata par piemēšanu piemēšanas ostās šīs regulas nozīmē. Lai nodrošinātu pasākuma samērīgumu un vienlīdzīgu attieksmi, būtu jāņem vērā tie pasākumi trešās valstīs, kuriem ir šai regulai līdzvērtīga ietekme.

- (5.f) Kuģošana ledus apstākļos un ledus klases kuģu tehniskās īpašības rada papildu izmaksas jūras transportam, jo īpaši Baltijas jūras ziemeļu daļās; minētās izmaksas šī regula varētu palielināt vēl vairāk. Šīs ledus klases kuģu papildu izmaksas, ko rada kuģošana ledus apstākļos un kas izriet no to tehniskajām īpašībām, tādējādi būtu jāsamazina, lai radītu vienlīdzīgus konkurences apstākļus attiecībā pret citiem kuģiem. Šajā nolūkā uz laiku būtu jāļauj uzņēmumiem izmantot pielāgotu enerģijas daudzumu, ko patērē uz minētajiem ledus klases kuģiem. Komisijai būtu atkārtoti jāizvērtē šāda mehānisma nepieciešamība un metodika, jo īpaši ņemot vērā to datu uzraudzības noturību, kas vajadzīgi, lai ziņotu par kuģošanas attālumu un papildu enerģiju kuģošanai ledus apstākļos, ņemot vērā šā pasākuma iespējamu pagarināšanu.
- (5.g) Lai izveidotu skaidru un paredzamu tiesisko regulējumu un tādējādi veicinātu tādu ilgtspējīgāku un inovatīvu degvielas tehnoloģiju tirgus attīstību un ieviešanu, kurām ir izaugsmes potenciāls, lai apmierinātu nākotnes vajadzības, ir vajadzīgs īpašs stimulants nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām, ņemot vērā šādu degvielu ievērojamo dekarbonizācijas potenciālu un 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 pat 100 % emisiju aiztaupījumu salīdzinājumā ar fosilo kurināmo. Tām ir arī vērā ņemamas ražošanas procesa resursefektivitātes priekšrocības salīdzinājumā ar citiem ilgtspējīgu degvielu veidiem (jo īpaši ūdens patēriņa ziņā). Tomēr to ražošanas izmaksas pašlaik ir daudz augstākas nekā tradicionālās degvielas tirgus cena, un tiek prognozēts, ka tā tas būs arī vidējā termiņā. Tāpēc ar šo regulu būtu jāievieš tam īpaši paredzēts pagaidu multiplikators, kas atbalstītu šīs tehnoloģijas ieviešanu.
- (6) Subjektam, kas atbild par to, lai tiktu nodrošināta atbilstība šai regulai, vajadzētu būt kuģošanas 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 uzliek Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas pārvaldības starptautiskais kodekss, kuru Savienībā īsteno ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 336/2006 ⁵. Minētās definīcijas pamatā ir

⁵ OV L 64, 4.3.2006., 1. lpp.

termina "uzņēmums" definīcija Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2015/757 ⁶

3. panta d) punktā, un tā ir saskanīga ar globālo datu vākšanas sistēmu, ko 2016. gadā izveidoja Starptautiskā Jūrniecības organizācija (SJO).

- (6.a) Lai gan uzņēmumam vajadzētu saglabāt atbildību par šajā regulā paredzēto monitoringa un ziņošanas pienākumu izpildi, kā arī par korektīvo soda naudu maksāšanu saskaņā ar principu "piesārņotājs maksā" un nolūkā veicināt tīrāku degvielu ieviešanu, subjektam, kas ir atbildīgs par degvielas iegādi un/vai tādu operacionālu lēmumu pieņemšanu, kuri ietekmē uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitāti, atbilstības iztrūkuma gadījumā, izmantojot līgumiskas vienošanās ar uzņēmumu, varētu uzņēmumam atlīdzināt vai citādi kompensēt izmaksas par korektīvajām soda naudām, kuras izriet no kuģa ekspluatācijas. Uzņēmums uz līgumu pamata var pieprasīt verificētājam aprēķināt soda naudu summas, kas atbilst cita subjekta veiktai kuģa ekspluatācijai ziņošanas laikposmā. Šīs regulas piemērošanas nolūkā kuģa ekspluatācija ir pārvadātās kravas, maršruta un kuģa ātruma noteikšana.
- (7) Jaunu degvielas veidu un enerģētikas risinājumu izstrādei un izvērsšanai ir vajadzīga koordinēta pieeja, ar ko saskaņo piedāvājumu, pieprasījumu un pienācīgas izplatīšanas infrastruktūras nodrošināšanu. Lai gan pašreizējais Eiropas tiesiskais regulējums jau daļēji pievēršas degvielas ražošanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2018/2001 ⁷ un degvielas izplatīšanai ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/94/ES ⁸, ir vajadzīgs arī instruments, kas veido aizvien lielāku pieprasījumu pēc atjaunīgām un mazoglekļa jūras transporta degvielām.
- (8) Lai gan tādi instrumenti kā oglekļa cenas noteikšana vai darbības oglekļietilpīguma mērķrādītāji veicina energoefektivitātes uzlabojumus, tie nav piemēroti, lai īstermiņā un vidējā termiņā veicinātu 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 aizstājēnergoresursu, piemēram, vēja vai elektroenerģijas, izmantošanu.

⁶ 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.).

⁷ 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.).

⁸ 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.).

- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) 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. Minētais risks ir īpaši nozīmīgs 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 autotransportā un dzelzceļa transportā un nosaka maksimālo ierobežojumu, ņemot vērā šo degvielu mazākos vidiskos ieguvumus, mazāko siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas potenciālu un plašākās ilgtspējas problēmas.

- (12) 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. Tāpēc no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem ražotu biodegvielu neatzīšana par atbilstīgām saskaņā ar šo regulu arī līdz minimumam samazina transporta nozares dekarbonizācijas palēnināšanās risku, kas pretējā gadījumā varētu rasties, ja no kultūraugiem ražotas biodegvielas tiktu pārvirzītas no autotransporta uz jūrniecības nozari. Ir ļoti 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.
- (13) Jaunu degvielu un enerģētikas risinājumu izstrāde un ieviešana jūras transporta vajadzībām prasa ilgstošu sagatavošanos, tāpēc vajadzīga ātra rīcība un skaidra un paredzama ilgtermiņa tiesiskā regulējuma izveide, kas atvieglotu plānošanu un veicinātu 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 jāklūst vērienīgākām, lai atspoguļotu paredzamo tehnoloģiju attīstību un atjaunīgo un mazoglekļa jūras transporta degvielu ražošanas paplašināšanos.

- (14) Šajā regulā būtu jānosaka metodika un formula, kas būtu jāpiemēro 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.
- (15) 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 stimulētas tehnoloģijas un ražošanas paņēmieni, kas nodrošina mazāku SEG pēdas nospiedumu un reālus ieguvumus salīdzinājumā ar esošajām tradicionālajām degvielām.
- (16) 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". Tomēr fosilo degvielu "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktori un "no tvertnes līdz ķīļūdenim" CO₂ emisijas faktori būtu jānosaka, tikai izmantojot šajā regulā noteiktās emisijas faktoru standartvērtības.
- (17) Lai veicinātu tādu energoresursu izmantošanu, kuru SEG pēdas nospiedums kopumā ir mazāks, vajadzīga visaptveroša pieeja, kas attiektos uz visām 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".

- (18) Atjaunīgo energoresursu un alternatīva dzinējspēka, piemēram, vēja vai saules enerģijas, izmantošana ievērojami samazina kopējā kuģu energopatēriņa SEG emisijas intensitāti. Grūtības precīzi izmērīt un kvantificēt minētos energoresursus (enerGOPatēriņa pārtraukumi, tieša pārnese piedziņas nodrošināšanai u. c.) nedrīkstētu kavēt to atzīšanu kuģa kopējā energopatēriņā, šādā nolūkā aptuveni aprēķinot to ieguldījumu kuģa energobilancē.
- (19) 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 pietātnē un kuri izmanto elektroenerģiju no saviem dzinējiem.
- (20) Krasta elektroapgādes (*OPS*) izmantošana samazina gan kuģu radīto gaisa piesārņojumu, gan jūras transporta radīto SEG emisiju apjomu. Palielinoties atjaunīgo energoresursu īpatsvaram ES elektroenerģijas struktūrā, krasta elektroapgāde nodrošina aizvien tīrāku elektroapgādi kuģiem. Direktīvā 2014/94/ES paredzēta tikai krasta elektroapgādes pieslēgumpunktu nodrošināšana, tādējādi pieprasījums pēc šīs 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 krasta elektroapgādi, 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 pietātnē.
- (21) Papildus krasta elektroapgādei arī citas tehnoloģijas varētu sniegt līdzvērtīgus vidiskos ieguvumus ostās. Ja tiek pierādīts, ka alternatīvas tehnoloģijas izmantošana ir līdzvērtīga krasta elektroapgādes izmantošanai, kuģis būtu jāatbrīvo no pienākuma izmantot krasta elektroapgādi.

- (22) Attiecībā uz kuģiem enkurvietā ir izmēģināti dažādi krasta elektroapgādes projekti un risinājumi, bet pašlaik nav pieejams neviens nobriedis un mērogojams tehniskais risinājums. Šā iemesla dēļ pienākums izmantot krasta elektroapgādi pirmām kārtām būtu jāattiecina tikai uz kuģiem, kas pietauvoti pietātnē. Tomēr Komisijai būtu regulāri atkārtoti jānovērtē situācija, lai tad, kad piemērotās tehnoloģijas būs pietiekami nobriedušas, šo pienākumu paplašinātu, to attiecinot arī uz kuģiem enkurvietā. Tīkmēr būtu jāļauj dalībvalstīm noteikt šādu pienākumu kuģiem enkurvietās, piemēram, tajās ostās, kas jau ir aprīkotas ar šādu tehnoloģiju vai atrodas teritorijās, kurās būtu jāizvairās no jebkāda piesārņojuma.
- (23) Izņēmumi no pienākuma izmantot krasta elektroapgādi būtu jāparedz arī vairāku objektīvu iemeslu dēļ, kurus verificē pietāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde vai jebkurš pienācīgi pilnvarots subjekts, attiecīgā gadījumā pēc apspriešanās ar ostas pārvaldes iestādi, un tie būtu jāattiecina tikai uz neplānotu un nesistemātisku pietāšanu ostā drošuma apsvērumu dēļ vai dzīvības glābšanai jūrā, uz kuģu īstermiņa stāvēšanu, kad tie ir pietauvoti pietātnē mazāk nekā divas stundas, jo tas ir minimālais laiks, kas vajadzīgs pieslēgumam, uz krasta elektroapgādes nepieejamību vai nesaderību, uz enerģijas ražošanu uz kuģa ārkārtas situācijās un uz apkopes un funkcionālajiem testiem.
- (24) Lai nodrošinātu investīcijām vajadzīgos stimulus un novērstu negodīgu konkurenci, izņēmumi krasta elektroapgādes nepieejamības vai nesaderības gadījumā būtu jāierobežo. Tāpēc, lai gan vajadzētu būt iespējamiem dažiem izņēmumiem, piemēram, attiecībā uz to, ka pēdējā brīdī atsevišķos gadījumos tiek veiktas pietāšanas grafiku izmaiņas, un attiecībā uz pietāšanu ostās ar nesaderīgu aprīkojumu, minētajiem izņēmumiem vajadzētu būt ierobežotiem ostās, uz kurām, piemērojot Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulu ⁹, attiecas pienākums piedāvāt krasta elektroapgādes savienojumus. Tādēļ kuģu operatoriem būtu rūpīgi jāplāno pietāšana ostās, lai nodrošinātu, ka tie var veikt savas darbības, neradot gaisa piesārņotāju un SEG emisijas, kamēr kuģi ir pietauvoti pietātnē, un neapdraudot vidi piekrastes teritorijās un ostas pilsētās.

⁹ Precīzs nosaukums tiks pievienots vēlāk.

- (24.b) Ņemot vērā krasta elektroapgādes izmantošanas pozitīvo ietekmi uz vietējo gaisa piesārņojumu un nepieciešamību stimulēt šīs tehnoloģijas izvēršanu īstermiņā, pie piestātnes piegādātās elektroenerģijas ražošanas oglekļa dioksīda emisiju intensitāte būtu jāuzskaita kā nulle. Komisijai būtu jāparedz iespēja vēlākā posmā ņemt vērā SEG emisijas, kas saistītas ar elektroenerģiju, kura piegādāta, izmantojot krasta elektroapgādi.
- (25) Ar šo regulu būtu jāievieš stabila 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.
- (26) 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 palīgtehnoloģiju 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 īstenoto verificācijas procesu, līdzīgi kā Regulā (ES) 2015/757, uzņēmumiem būtu jādokumentē paredzētā monitoringa metode un monitoringa plānā jāsniedz sīkāka informācija par šīs regulas noteikumu piemērošanu. Monitoringa plāns, kā arī tā turpmākās izmaiņas, ja tādas ir, būtu jāiesniedz verificētājam, kuram tie būtu jānovērtē.

- (26.b) Lai ierobežotu administratīvo slogu, būtu, ciktāl iespējams, jāpanāk kuģniecības uzņēmumiem paredzēta unikāla monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēma, lai īstenotu Eiropas noteikumus par kuģniecības radīto SEG emisiju samazināšanu. Minētajā nolūkā neilgi pēc šīs regulas publicēšanas Komisijai būtu jāizskata šīs regulas un Regulas (ES) 2015/757 saskaņotība un iespējamā dublēšanās un attiecīgā gadījumā jāsagatavo tiesību akta priekšlikums, lai grozītu šo regulu vai Regulu (ES) 2015/757.
- (27) Lai sasniegtu šīs regulas mērķus un garantētu to atjaunīgo un mazoglekļa degvielu vidisko integritāti, kuras paredzēts ieviest jūrniecības nozarē, ļoti būtiska nozīme ir degvielu sertifikācijai. Šāda sertifikācija būtu jāveic, izmantojot pārredzamu un nediskriminējošu procedūru. Lai atvieglotu sertifikāciju un samazinātu administratīvo slogu, saistībā ar biodegvielām, biogāzi, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgām degvielām un reciklēta oglekļa degvielām, kas definētas saskaņā ar Direktīvu (ES) 2018/2001, būtu jābalstās uz noteikumiem, kas minētajā direktīvā paredzēti attiecībā uz sertifikāciju. 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 minētajā direktīvā 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 (vērtībām "no urbuma līdz tvertnei"), vai izmantojot laboratorisku testēšanu vai tiešus emisiju mērījumus (vērtībām "no tvertnes līdz ķīlūdenim").
- (28) Verifikācijas darbības veic verificētāji. Lai nodrošinātu objektivitāti, verificētājiem vajadzētu būt neatkarīgiem un kompetentiem tiesību subjektiem, kurus akreditējušas valsts akreditācijas struktūras, kas izveidotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 765/2008 ¹⁰. 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.

¹⁰ 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.).

- (29) 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 balance attiecībā uz robežvērtību, tostarp visi atbilstības pārpalikumi vai iztrūkumi, kā arī tas, kā ir izpildīts pienākums izmantot krasta elektroapgādi. Verificētājam minētā informācija būtu jāpaziņo attiecīgajam uzņēmumam. Ja verificētājs ir tā pati struktūra, kas ir verificētājs Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkos, šādu paziņošanu varētu veikt kopā ar verificācijas ziņojumu saskaņā ar minēto regulu.
- (30) Komisijai būtu jāizveido elektroniska "*FuelEU*" datubāze, kurā reģistrē katra kuģa rādītājus, un jānodrošina tās darbība un atbilstība šai regulai. Šī datubāze būtu jāizmanto saistībā ar visām svarīgākajām darbībām, kas vajadzīgas, lai izpildītu šajā regulā izklāstītos pienākumus. Lai atvieglotu ziņošanu un samazinātu uzņēmumu, verificētāju un citu lietotāju administratīvo slogu, minētā elektroniskā datubāze būtu jāveido uz esošā *THETIS-MRV* moduļa pamata vai, ciktāl iespējams, būtu jāizstrādā kā tā uzlabota versija. Minētajā elektroniskajā datubāzē būtu arī jāparedz iespēja atkalizmantot informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkos.
- (31) Atbilstība šai regulai būtu atkarīga no elementiem, kurus uzņēmums varētu nespēt ietekmēt, piemēram, no degvielas pieejamības vai degvielas kvalitātes problēmām. Tāpēc būtu jāļauj uzņēmumiem elastīgi pārnest atbilstības pārpalikumu no viena gada uz citu vai noteiktās robežās aizņemt atbilstības pārpalikuma avansu no nākamā gada. Uz krasta elektroapgādes izmantošanu pie piestātnes, kam ir liela nozīme ostas pilsētu un piekrastes teritoriju vietējā gaisa kvalitātē, nebūtu jāattiecina līdzīgi elastīguma noteikumi.
- (32) Lai izvairītos no tehnoloģiskās iesīkstes un turpinātu atbalstīt visiedarbīgāko risinājumu izvēršanu, būtu jāļauj uzņēmumiem sakopot dažādu kuģu darbības rādītājus. Šajā nolūkā viena kuģa iespējamo atbilstības pārsniegumu varētu izmantot, lai kompensētu citu kuģu atbilstības nepietiekamību, ar noteikumu, ka kopējā sakopotā atbilstība ir pozitīva. Tas rada iespēju atalgot atbilstības pārsniegumu un stimulē investīcijas modernākās tehnoloģijās. Iespējai izvēlēties atbilstības sakopšanu vajadzētu būt brīvprātīgai un izmantojamai tikai ar attiecīgo uzņēmumu piekrišanu.

- (33) Atbilstības dokuments ("FuelEU" atbilstības dokuments"), ko saskaņā ar šajā regulā noteikto procedūru 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 pienākumi par krasta elektroapgādes izmantošanu. Verificētājiem vai, attiecīgā gadījumā, administrējošās valsts kompetentajai iestādei būtu "FuelEU" datubāzē jāreģistrē "FuelEU" atbilstības dokumenta izdošana.
- (34) Verificētājiem būtu jānosaka, cik ir bijis neatbilstīgu piestāšanu ostā, šādā nolūkā izmantojot skaidru un objektīvu kritēriju kopumu un attiecībā uz katru piestāšanu ostā Savienības teritorijā ņemot vērā visu attiecīgo informāciju, tajā skaitā stāvēšanas laiku, visus patērētās enerģijas veidus un to daudzumu un visu izslēgšanas nosacījumu piemērošanu. Uzņēmumiem minētā informācija būtu jādara pieejama verificētājiem atbilstības noteikšanas vajadzībām.
- (35) Neskarot iespēju nodrošināt atbilstību ar elastīguma un sakopšanas noteikumu palīdzību, kuģiem, kas nenodrošina atbilstību uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās SEG emisijas intensitātes robežvērtībām, būtu jāpiemēro korektīva 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. Korektīvas soda naudas pamatā vajadzētu būt to atjaunīgo un mazoglekļa degvielu daudzumam un izmaksām, kuras kuģiem būtu bijis jāizmanto, lai izpildītu šīs regulas prasības.
- (36) Korektīvu soda naudu vajadzētu piemērot arī par katru neatbilstīgu piestāšanu ostā. Minētajai korektīvajai soda naudai vajadzētu būt samērīgai ar izmaksām par elektroenerģijas izmantošanu pietiekamā līmenī, tai vajadzētu atturēt no piesārņojošāku energoresursu izmantošanas un tai vajadzētu būt vienādei ar euro izteiktu fiksētu summu, kas reizināta ar konstatēto kopējo kuģa pie piestātnes elektroenerģijas pieprasījumu un ar kopējo noapaļoto stundu skaitu, kas pavadītas pie piestātnes, neievērojot prasības par krasta elektroapgādi. Tā kā trūkst precīzu datu par krasta elektroapgādes nodrošināšanas izmaksām Savienībā, šīs likmes pamatā vajadzētu būt ES vidējai elektroenerģijas cenai, kuru maksā patērētāji, kas nav mājāsaimniecības, reizinātai ar divi, lai ņemtu vērā citas ar pakalpojuma sniegšanu saistītās maksas, tostarp pieslēguma izmaksas un investīciju atgūšanas elementus.

- (37) Ieņēmumus, kurus administrējošās valstis guvušas un iekasējušas no korektīvo soda naudu samaksas, būtu jāizmanto, lai veicinātu atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izplatīšanu un izmantošanu jūrniecības nozarē un palīdzētu jūrniecības operatoriem izpildīt klimatiskos un vidiskos mērķus.
- (38) Ar šo regulu saistīto pienākumu izpildes nodrošināšanas pamatā vajadzētu būt esošajiem instrumentiem, tostarp tiem, kas izveidoti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK ¹¹ un Direktīvu 2009/21/EK ¹². Turklāt dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par iedarbīgām, samērīgām un atturošām sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas pārkāpumiem. Lai izvairītos no nepamatotas vai dubultas sodīšanas par vieniem un tiem pašiem pārkāpumiem, šādām sankcijām nevajadzētu dublēt korektīvās soda naudas, kuras piemēro gadījumā, ja kuģim ir atbilstības iztrūkums vai tas ir veicis neatbilstīgu pietāšanu ostā. Dokuments, kas apliecina kuģa atbilstību šīs regulas prasībām, būtu jāiekļauj Direktīvas 2009/16/EK IV pielikumā norādītajā sertifikātu un dokumentu sarakstā.
- (38.a) Lai samazinātu administratīvo slogu kuģošanas uzņēmumiem, atbildīgai par šīs regulas izpildes uzraudzību attiecībā uz katru kuģošanas uzņēmumu vajadzētu būt vienai dalībvalstij. Būtu jāizmanto ETS direktīvā ¹³ paredzētie noteikumi, lai noteiktu administrējošo valsti attiecībā uz katru kuģošanas uzņēmumu. Būtu jāļauj administrējošajai valstij veikt papildu pārbaudes par konkrēta kuģa atbilstību šai regulai divos iepriekšējos ziņošanas laikposmos, un tai būtu arī jānodrošina, ka korektīvās soda naudas tiek samaksātas laikus.

¹¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

¹² 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.).

¹³ Precīzs nosaukums tiks pievienots vēlāk.

- (39) Ņemot vērā to, ka pasākumi, kurus verificētāji veic saskaņā ar šo regulu, jo īpaši nosakot neatbilstīgu pietāšanu ostā, aprēķinot korektīvo 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.
- (40) Lai ar šīs regulas efektīvu darbību saglabātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz grozījumiem sarakstā, kurā uzskaitīti emisijas faktori "no urbuma līdz ķīļūdenim", noteikumu par laboratorisku testēšanu un tiešiem emisiju mērījumiem izstrādi vai atsaukšanos uz ISO atbilstošiem testēšanas standartiem, ja šādi standarti ir izstrādāti, korektīvās soda naudas koeficienta pielāgošanu, pamatojoties uz izmaiņām enerģijas izmaksās, un korektīvās soda naudas skaitliskā koeficienta vērtības 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 procesu¹⁴. 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 sanāsmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

¹⁴ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (41) 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 ¹⁵. Komisijai, ar īstenošanas aktiem nosakot tehnoloģiju sarakstu un pieņemšanas kritērijus un veidu, kādā tās tiek ekspluatētas, lai tās varētu uzskatīt par bezemisiju tehnoloģijām, standartizētu monitoringa plānu veidnes, tostarp tehniskos noteikumus to vienādei piemērošanai, noteikumu par verificācijas darbībām papildu precizējumus, papildu metodes un kritērijus verificētāju akreditācijai, noteikumus par piekļuves tiesībām attiecībā uz "*FuelEU*" datubāzi un par tās funkcionālajām un tehniskajām specifikācijām un korektīvo soda naudu maksāšanas kārtību, būtu jāņem vērā iespēja atkalizmantojot informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkos.
- (42) Ņemot vērā jūrniecības nozares starptautisko dimensiju, priekšroka dodama globālai uz kuģiem patērētās enerģijas SEG emisijas intensitātes ierobežošanas pieejai, jo plašākās darbības jomas dēļ to varētu uzskatīt par efektīvāku. Šajā 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. Ja ir panākta vienošanās par globālu pieeju jautājumos, kas attiecas uz šo regulu, Komisijai šī regula būtu jāpārskata, lai vajadzības gadījumā to saskaņotu ar starptautiskajiem noteikumiem.

¹⁵ 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.).

- (43) Tā kā šīs regulas mērķi, proti, atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un aizstājējenergoresursu izmantošanu uz kuģiem, kuri visā Savienībā ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās, stāv tajās vai iziet no tām, dalībvalstis nevar pietiekami sekmīgi sasniegt, neriskējot radīt šķēršļus iekšējā tirgū un ostu un jūrniecības operatoru konkurences izkropļojumus, bet šo mērķi var labāk sasniegt, Savienības līmenī ieviešot vienādus noteikumus, kas rada ekonomiskus stimulus jūrniecības 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,

I NODAĻA

VISPĀRĪGIE NOTEIKUMI

1. pants

Mērķis un nolūks

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 elektroapgādi vai bezemisiju tehnoloģiju dalībvalsts jurisdikcijā esošās ostās,

nolūkā palielināt atjaunīgo un mazoglekļa degvielu un aizstājējenergoresursu konsekventu izmantošanu jūras transportā visā Savienībā, vienlaikus nodrošinot raitu darbību un novēršot iekšējā tirgus izkropļojumus.

2. pants

Darbības joma

1. Šo regulu piemēro visiem kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 5000 tonnas un kuri komerciālos nolūkos pārvadā pasažierus vai kravu, neatkarīgi no to karoga, attiecībā uz:

- a) enerģiju, kas patērēta, stāvot dalībvalsts jurisdikcijā esošā piestāšanas ostā;
- b) visu enerģiju, kas patērēta reisos no dalībvalsts jurisdikcijā esošas piestāšanas ostas uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, neskarot 1. punkta ba) apakšpunktu;
- ba) pusi no enerģijas, kas patērēta reisos, kuri iziet no tādas piestāšanas ostas vai ienāk tādā piestāšanas ostā, kas atrodas dalībvalsts jurisdikcijā esošā tālākajā reģionā;

- c) pusi no enerģijas, kas patērēta reisos, kuri iziet no dalībvalsts jurisdikcijā esošas pietāšanas ostas vai ienāk tajā, ja iepriekšējā vai nākamā pietāšanas osta ir trešās valsts jurisdikcijā.

Kaimiņos esošās konteineru pārkraušanas ostas, kas izslēgtas no konteinerkuģu pietāšanas ostu definīcijas, kā precizēts 3. panta i) punktā, ir definētas saskaņā ar šo punktu. Komisija tiek pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus saskaņā ar 27. panta 3. punktu, lai izveidotu sarakstu ar kaimiņos esošajām konteineru pārkraušanas ostām. Pirmo sarakstu izveido līdz 2025. gada 31. decembrim, un pēc tam ik gadus [ik pēc diviem gadiem] līdz 31. decembrim tas tiek atjaunināts. Minētajos īstenošanas aktos uzskaita kaimiņos esošās konteineru pārkraušanas ostas, kas atrodas ārpus Savienības, bet mazāk nekā 300 jūras jūdžu attālumā no Savienības teritorijas, ja konteineru pārkraušanas īpatsvars, kas izteikts divdesmit pēdu ekvivalentā vienībā, pārsniedz 65 % no attiecīgās ostas konteineru kopējās satiksmes jaunākajā divpadsmit mēnešu periodā, par kuru ir pieejami attiecīgie dati. Šā punkta piemērošanas nolūkā konteinerus uzskata par pārkrautiem, ja tos izkrauj no kuģa uz ostu tikai tādēļ, lai tos iekrautu citā kuģī. Sarakstā neiekļauj ostas, kas atrodas trešā valstī, kura efektīvi piemēro pasākumus ar tādu vērīenīguma līmeni, kas līdzvērtīgs šajā regulā noteiktajām prasībām.

1.a Dalībvalstis ne vēlāk kā līdz 2029. gada 31. decembrim var atbrīvot konkrētus maršrutus un ostas no 1. punkta a) apakšpunkta un 1. punkta b) apakšpunkta piemērošanas attiecībā uz enerģiju, ko izlieto reisos, kurus veic pasažieru kuģi, kas nav kruīza pasažieru kuģi, starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu pietāšanas ostu un tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā esošu pietāšanas ostu, kas atrodas salā ar mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju, un attiecībā uz enerģiju, ko izlieto, uzturoties attiecīgās salas ostā. Dalībvalstis par šiem atbrīvojumiem pirms to stāšanās spēkā paziņo Komisijai, kas tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

1.b Dalībvalstis ne vēlāk kā līdz 2029. gada 31. decembrim var atbrīvot konkrētus maršrutus un ostas no 1. punkta a) apakšpunkta un 1. punkta ba) apakšpunkta piemērošanas attiecībā uz enerģiju, ko izlieto reisos starp pietāšanas ostu, kas atrodas tālākā reģionā, un citu pietāšanas ostu, kas atrodas tālākā reģionā, un attiecībā uz enerģiju, ko izmanto, uzturoties attiecīgo tālāko reģionu pietāšanas ostās. Dalībvalstis par šiem atbrīvojumiem pirms to stāšanās spēkā paziņo Komisijai, kas tos publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

1.c Atkāpjoties no iepriekš minētā, šo regulu līdz 2029. gada 31. decembrim nepiemēro pasažieru kuģiem, kas veic reisus, uz kuriem attiecas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības starp Kipru un citām dalībvalstīm.

2. Šo regulu nepiemēro karakuģiem, kara flotes palīguģiem, zivju zvejas un zivju apstrādes kuģiem, vienkāršas konstrukcijas koka kuģiem, kuģiem bez mehāniskas piedziņas un nekomerciāli izmantotiem valsts dienesta kuģiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:

- a) "siltumnīcefekta gāzu emisija" ir oglekļa dioksīda (CO₂), metāna (CH₄) un dislāpekļa oksīdu (N₂O) izplūde atmosfērā;
- b) "biodegvielas" ir biodegvielas, kas definētas Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 33. punktā;
- c) "biogāze" ir biogāze, kas definēta Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 28. punktā;
- d) "reciklēta oglekļa degvielas" ir Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 35. punktā definētie "pārstrādāti oglekļa kurināmie/degvielas";
- dd) "kuģošana ledus apstākļos" ir ledus klases kuģa kuģošana jūras apgabalā, ko ietver ledus mala;
- e) "nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas" ir Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 36. punktā definētās "no atjaunojamiem energoresursiem ražotas nebioloģiskas izcelsmes degvielas";
- ee) "ledus mala" ir definēta 2014. gada marta SJO Jūras un ledus nomenklatūras 4.4. punktā kā robežlīnija starp atklāto jūru un jebkāda veida jūras ledu, nostiprinātu vai peldošu, jebkurā konkrētā brīdī;
- f) "pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugi" ir pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugi, kas definēti Direktīvas (ES) 2018/2001 2. panta 40. punktā;
- g) "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 oksīdi (N₂O), sēra oksīdi (SO_x), slāpekļa oksīdi (NO_x) un cietās daļiņas;

- h) "aizstājējenergoresursi" ir vēja vai saules atjaunīgā enerģija, kas ražota uz kuģa, vai elektroenerģija, kas piegādāta no krasta elektroapgādes;
- i) "piestāšanas osta" ir osta, kurā kuģi piestāj, lai iekrautu vai izkrautu kravu vai uzņemtu vai izsēdinātu pasažierus, ņemot vērā, ka tiek izslēgta tāda veida piestāšana, kas notiek vienīgi degvielas uzpildei, krājumu iegūšanai, apkalpes maiņai, ieiešanai dokā vai kuģa un/vai tā iekārtu 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 piestāšanai kaimiņos esošā konteineru pārkraušanas ostā;
- j) "reiss" ir reiss, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta c) punktā;
- j2) "tālākais reģions" ir LESD 349. pantā uzskaitīta aizjūras teritorija;
- k) "uzņēmums" ir uzņēmums, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta d) punktā;
- l) "bruto tilpība" ir Regulas (ES) 2015/757 3. panta e) punktā definētā "bruto tonnāža";
- m) "kuģis pie piestātnes" ir kuģis pie piestātnes, kas definēts Regulas (ES) 2015/757 3. panta n) punktā;
- m2) "kuģis enkurvietā" ir kuģis pie piestātnes, kas nav pietauvots piestātnē;
- n) "uz kuģa patērētā enerģija" ir enerģijas daudzums, izteikts megadžoulos (MJ), kuru kuģis patērē piedziņai un kuģa aprīkojuma darbināšanai jūrā vai pie piestātnes;
- o) "uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte" ir siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzums, izteikts CO₂ ekvivalenta gramos, izmantojot metodi "no urbuma līdz ķīļūdenim", uz katru uz kuģa patērētās enerģijas MJ;

- p) "no urbuma līdz ķīļūdenim" ir emisiju aprēķināšanas metode, kurā ņemta vērā ietekme uz siltumnīcefekta gāzu emisijām, kuru rada enerģijas ražošana, transportēšana, sadale un izmantošana uz kuģa, tostarp sadedzināšana;
- q) "emisijas faktors" ir siltumnīcefekta gāzes vidējā emisijas intensitāte attiecībā pret avota plūsmas darbības datiem, pieņemot, ka sadedzināšanā notiek pilnīga oksidācija, bet visās pārējās ķīmiskajās reakcijās notiek pilnīga konversija;
- r) "krasta elektroapgāde" ir sistēma zemsprieguma vai augstsprieguma, maiņstrāvas vai līdzstrāvas elektroenerģijas piegādei kuģiem pie piestātnes, tajā skaitā kuģa un krasta iekārtām, tieši padodot uz kuģa galveno sadales paneli elektroenerģiju, kas vajadzīga stāvoša kuģa elektroapgādei, pakalpojumu nodrošināšanai vai sekundāro akumulatoru uzlādei;
- r2) "elektroenerģijas pieprasījums pie piestātnes" ir pieprasījums pēc elektroenerģijas kuģim pie piestātnes, lai nodrošinātu visu vajadzīgo enerģiju, balstoties uz elektroenerģiju uz kuģa;
- r3) "konstatētais kopējais kuģa pie piestātnes elektroenerģijas pieprasījums" ir kilovatos izteikta kuģa pie piestātnes kopējā elektroenerģijas pieprasījuma augstākā vērtība, ieskaitot viesnīcas un kravu pārkraušanas darba slodzi;
- s) "verificētājs" ir tiesību subjekts, kas veic verifikāciju un ko akreditējusi valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008 un šo regulu;
- u) " "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;

- v) "pasažieru kuģis" ir kuģis, kas definēts Direktīvas (ES) 2016/802 2. panta i) punktā;
- v2) "kruīza pasažieru kuģis" ir pasažieru kuģis, kam nav kravas klāja un kas paredzēts vienīgi pasažieru komerciāliem pārvadājumiem naktsmītnē jūras reisā;
- w) "konteinerkuģis" ir kuģis, kas paredzēts vienīgi konteineru pārvadāšanai kravas telpās un uz klāja;
- x) "neatbilstīga piestāšana ostā" ir piestāšana ostā, kuras laikā kuģis neatbilst 5. panta 1. punktā noteiktajām prasībām un nav piemērojams neviens no 5. panta 3. punktā paredzētajiem izņēmumiem;
- y) "visnevēlamākais ražošanas paņēmieni" ir oglekļietilpīgākais paņēmieni, ko izmanto kādas konkrētas degvielas ražošanai;
- z) "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 oglekļa dioksīda daudzumā ar tādu pašu globālās sasilšanas potenciālu;
- aa) "atbilstības balance" ir mērs, ar ko novērtē kuģa atbilstību – proti, tās pārsniegumu vai nepietiekamību – uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējās siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtībām un ko aprēķina saskaņā ar III pielikuma A daļu;
- bb) "atbilstības pārpalikums" ir atbilstības balance ar pozitīvu vērtību;
- cc) "atbilstības iztrūkums" ir atbilstības balance ar negatīvu vērtību;
- dd) "kopējā kopas atbilstības balance" ir visu kādā kopā iekļautu kuģu atbilstības bilanču summa;
- ee) "ostas pārvaldes iestāde" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas definēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2017/352 2. panta 5. punktā ¹⁶;

¹⁶ 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.).

- ff) "administrējošā valsts" ir administrējošā dalībvalsts attiecībā uz kuģošanas uzņēmumam, kā definēts un noteikts attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/87/EK 3. panta w) punktā un 3.gd pantā, neskarot attiecīgajā dalībvalstī atbildīgo kompetento iestāžu izvēli ¹⁷;
- gg) "pārskata gads" ir viena gada laikposms, kas sākas 1. janvārī un beidzas 31. decembrī un kurā jāiesniedz 14. pantā minētais ziņojums;
- hh) "ziņošanas laikposms" ir laikposms no 1. janvāra līdz 31. decembrim gadā pirms pārskata gada.

¹⁷ Iespējams, ka šis noteikums varētu tikt vēl saskaņots, gaidot rezultātus sarunās par Direktīvas 2003/87/EK pārskatīšanu.

II NODAĻA

PRASĪBAS UZ KUĢIEM PATĒRĒTAJAI ENERĢIJAI

4. pants

Uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība

1. Uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte ziņošanas laikposmā nepārsniedz 2. punktā noteikto robežvērtību.
2. Šā panta 1. punktā minēto robežvērtību aprēķina, atsaucies vērtību [X grami CO₂ ekvivalenta uz MJ]* samazinot par šādu procentuālo daļu:

¹⁸ 2 % no 2025. gada 1. janvāra,

6 % no 2030. gada 1. janvāra,

13 % no 2035. gada 1. janvāra;

26 % no 2040. gada 1. janvāra,

59 % no 2045. gada 1. janvāra,

75 % no 2050. gada 1. janvāra.

[Zvaigznīte: atsaucies vērtība, kuru aprēķinās likumdošanas procedūras vēlākā posmā, atbilst 2020. gadā uz flotes kuģiem patērētās enerģijas vidējai siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātei, kas noteikta, pamatojoties uz datiem, kurus monitorē un paziņo saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757, un izmantojot šīs regulas I un II pielikumā noteikto metodiku un standartvērtības.]

¹⁸ Lūdzu, ņemiet vērā, ka visi simboli "mīnus" ir svītroti.

3. Uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti aprēķina kā siltumnīcefekta gāzu emisiju daudzumu uz vienu enerģijas vienību saskaņā ar I pielikumā noteikto metodiku.
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu II pielikumu nolūkā iekļaut ar jauniem energoresursiem saistītus emisijas faktorus "no urbuma līdz ķīļūdenim" vai pielāgot esošos emisijas faktorus, lai nodrošinātu atbilstību turpmākiem starptautiskiem standartiem vai Savienības tiesību aktiem enerģētikas jomā.

5. pants

Papildu prasības attiecībā uz bezemisiju enerģijas patērēšanu pie piestātnes

1. No 2030. gada 1. janvāra kuģim, kas nav pietauvots piestātnē, dalībvalsts jurisdikcijā esošā piestāšanas ostā jāpieslēdzas krasta elektroapgādei un tā jāizmanto elektroenerģijas pieprasījumam pie piestātnes.
2. Šā panta 1. punktu piemēro:
 - a) konteinerkuģiem;
 - b) pasažieru kuģiem.

3. Šā panta 1. punktu nepiemēro kuģiem:

- a) kas pie pietātnes ir pietauvots mazāk nekā divas stundas, šo laikposmu aprēķinot, pamatojoties uz iziešanas un ienākšanas stundu, kuru monitorē un paziņo saskaņā ar 14. pantu;
- b) kas izmanto bezemisiju tehnoloģijas savam elektroenerģijas pieprasījumam pietātnē, kamēr ir pietauvojoties pietātnē;
- c) kam tādu neparedzētu apstākļu dēļ, kas ir ārpus kuģa kontroles, jāveic neplānota un nesistemātiska pietāšana ostā drošuma apsvērumu dēļ vai dzīvības glābšanai jūrā;
- d) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo ostā nav pieejami pieslēgumpunkti;
- da) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei tāpēc, ka izņēmuma kārtā ir apdraudēta elektrotīkla stabilitāte, jo krasta jauda nav pietiekama, lai apmierinātu kuģa vajadzīgo elektroenerģijas pieprasījumu pie pietātnes;
- e) kas nevar pieslēgties krasta elektroapgādei, jo krasta iekārta ostā nav saderīga ar borta–krasta elektroiekārtām uz kuģa, ar noteikumu, ka iekārta krasta pieslēgumam uz kuģa klāja ir sertificēta saskaņā ar Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulas ¹⁹ II pielikumā noteiktajiem standartiem attiecībā uz jūras kuģu krasta pieslēguma sistēmām;
- f) kam ierobežotu laiku nepieciešams ražot enerģiju uz kuģa ārkārtas situācijās, kuras rada tūlītēju risku dzīvībai, kuģim, videi, vai citu nepārvaramas varas apstākļu dēļ;
- g) kam, saglabājot pieslēgumu, uz laiku, kas ir ierobežots līdz strikti nepieciešamajam, ir vajadzīgs enerģijas ražošanu uz kuģa izmantot apkopes testiem vai funkcionālajiem testiem, ko veic pēc kompetentās iestādes amatpersonas vai atzītas organizācijas pārstāvja, kas veic apsekojumu vai inspekciju, pieprasījuma.

¹⁹ Pareizs nosaukums tiks pievienots vēlāk.

4. Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus saskaņā ar 27. panta 3. punktu nolūkā noteikt tehnoloģiju sarakstu un pieņemšanas kritērijus un veidu, kādā tās tiek ekspluatētas, lai tās varētu uzskatīt par bezemisiju tehnoloģijām 3. panta g) punkta nozīmē, ar mērķi nodrošināt šīs regulas vienādu īstenošanu. Komisija regulāri atjaunina sarakstu un pieņemšanas kritērijus, ņemot vērā zinātnes un tehnikas attīstību, lai novērtētu, vai jaunas tehnoloģijas var uzskatīt par bezemisiju tehnoloģijām šīs regulas nozīmē.
5. Kuģis, kas, piemērojot 3. punkta b) apakšpunktu, plāno izmantot bezemisiju tehnoloģijas, lai aizstātu krasta elektroapgādi, pirms ieiešanas ostās informē pietāšanas ostas dalībvalsts kompetento iestādi vai jebkuru pienācīgi pilnvarotu subjektu.

Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka sniedzamās informācijas sīku izklāstu un termiņu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

- 5.a Pietāšanas ostas dalībvalsts kompetentā iestāde vai jebkurš pienācīgi pilnvarots subjekts – vajadzības gadījumā pēc apspriešanās ar ostas pārvaldes iestādi – "FuelEU" datubāzē nekavējoties reģistrē šādu informāciju:
- a) par jebkura 3. punkta a), b), c), d) vai e) apakšpunktā minētā izņēmuma piemērošanu;
 - b) par to, ka kuģis nepiemēro 1. punkta prasības, lai gan uz to neattiecas uz 3. punktā minētie izņēmumi.
6. No 2030. gada 1. janvāra Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulas ²⁰ 9. pantā minētajās ostās, kas aprīkotas, lai nodrošinātu krasta elektroenerģiju, kas vajadzīga konkrēta kuģa tipa apgādei, 3. punkta d) un e) apakšpunktā paredzētos izņēmumus attiecīgā tipa kuģim nepiemēro kopumā vairāk nekā piecas reizes vienā ziņošanas laikposmā. Attiecībā uz atbilstību šim noteikumam pietāšanu ostā neņem vērā, ja uzņēmums pierāda, ka tam pamatotu iemeslu dēļ nebija zināms, ka kuģis nevarēs pieslēgties 3. punkta d) un e) apakšpunktā minēto iemeslu dēļ.

²⁰ Pareizs nosaukums tiks pievienots vēlāk.

7. 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 noteiktas kuģiem, kuri pietauvojušies piestātnē. Dalībvalsts paziņo savu lēmumu Komisijai gadu pirms tā piemērošanas, kam jā sākas ziņošanas laikposma sākumā. Komisija publicē informāciju *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un sniedz viegli pieejamu atjauninātu sarakstu ar attiecīgajām ostām.

III NODAĻA

VISPĀRĪGIE PRINCIPI UN SERTIFIKĀCIJA

6. pants

Monitoringa un ziņošanas vispārīgie principi

1. Uzņēmumi saskaņā ar 7.–9. 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, kā arī 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 varētu noteikt uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti, uzņēmumi pārredzami un precīzi papīra formātā vai elektroniski iegūst, analizē un vismaz piecus gadus glabā visus monitoringa datus un dokumentus, tostarp pieņēmumus, atsauces, emisijas faktorus, degvielas piegādes pavaddokumentu kā papildinājumu, ievērojot I pielikumu, un darbības datus.
5. Veicot šīs regulas 7.–9. pantā un 14. pantā noteiktās monitoringa un ziņošanas darbības, attiecīgā gadījumā izmanto informāciju un datus, kas savākti Regulas (ES) 2015/757 piemērošanas nolūkā.

7. pants

Monitoringa plāns

1. Līdz 2024. gada 31. augustam uzņēmumi verificētājiem iesniedz monitoringa plānu par katru savu kuģi, norādot, kuru no I pielikumā noteiktajām metodēm tie izvēlējušies, 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 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, uz kuriem attiecas 5. panta darbības joma, – to iekārtu standartu un parametru apraksts, kuras ļauj pieslēgties krasta elektroapgādei, vai bezemisiju tehnoloģiju apraksts;
- d2) konstatētā kopējā kuģa pie piestātnes elektroenerģijas pieprasījuma vērtība, kā norādīts tā elektriskās slodzes bilanci vai elektriskās slodzes pētījumā, ko izmanto, lai pierādītu atbilstību SOLAS konvencijas 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 Rezolūciju MEPC237(65). 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 *MARPOL* konvenciju, vai, ja dzinējiem nav vajadzīgs *EIAPP* sertifikāts, dzinēja pasē;
- e) apraksts par energoresursu(-iem), ko kuģošanas laikā un pie piestātnes paredzēts izmantot uz kuģa, lai izpildītu 4. un 5. pantā noteiktās prasības;
- f) kuģa degvielas patēriņa, kā arī enerģijas, kuru nodrošina aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija, patēriņa monitoringa procedūras apraksts;
- g) to procedūru apraksts, ar kurām saskaņā ar 9. 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;
- h) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai uzraudzītu, vai reisu saraksts ir pilnīgs;
- i) to procedūru apraksts, kuras izmanto, lai noteiktu darbības 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;

- j) to procedūru, sistēmu un pienākumu apraksts, ko izmanto monitoringa plānā ietverto datu atjaunināšanai ziņošanas laikposmā;
 - k) tās metodes apraksts, ko izmanto aizstājējdatu noteikšanai, lai novērstu datu nepietiekamību;
 - l) pārskata diagramma, kurā detalizēti reģistrē pilnīgu pārskata vēsturi;
 - m) informācija par kuģa ledus klasi, ja uzņēmums prasa ar kuģa ledus klasi saistīto papildu enerģiju neiekļaut uz kuģa patērētas enerģijas apjomā;
 - n) tādas pārbaudāmas procedūras apraksts, kas tiek izmantota, lai pārraudzītu nobraukto attālumu visā reisā un, kuģojot ledus apstākļos, datumu, laiku un degvielas patēriņu, kad kuģošana notika ledus apstākļos, ja uzņēmums pieprasa no enerģijas apjoma, kas patērēts uz kuģa, izslēgt papildu enerģiju, kas patērēta kuģošanas ledus apstākļos dēļ.
4. Uzņēmumi izmanto standartizētus monitoringa plānus, kuru pamatā ir veidnes. Komisija ar īstenošanas aktiem nosaka minētās veidnes, kā arī tehniskos noteikumus to vienādei piemērošanai. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

8. 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 tajā ietvertos datus.
2. Uzņēmumi veic monitoringa plāna izmaiņas jebkurā no šādām situācijām:
 - a) ja mainās uzņēmums;

- b) ja tiek izmantotas jaunas enerģijas pārveides sistēmas, jauni enerģijas veidi, jaunas sistēmas, ar ko pieslēdzas krasta elektroapgādei, vai jauni aizstājējenergoresursi vai bezemisiju tehnoloģija;
 - c) ja mainās datu pieejamība, jo tiek izmantoti jauni mērinstrumentu veidi, jaunas paraugu ņemšanas metodes vai analīzes metodes, vai citu iemeslu dēļ, un tas var ietekmēt savāktu datu precizitāti;
 - d) ja dati, kas iegūti ar izmantoto monitoringa metodi, ir atzīti par nepareiziem;
 - e) ja kāda no monitoringa plāna daļām ir atzīta par neatbilstīgu šīs regulas prasībām un verificētājs prasa uzņēmumam to pārskatīt.
3. Uzņēmumi bez liekas kavēšanās paziņo verificētājiem visus monitoringa plāna izmaiņu priekšlikumus.

9. pants

Degvielu sertifikācija un emisijas faktori

1. Ja šīs regulas 4. panta 1. punktā minētajā nolūkā jāņem vērā biodegvielas, biogāze, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgās degvielas 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 siltumnīcefekta gāzu 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 nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām un reciklēta oglekļa degvielām, kas neatbilst Direktīvas (ES) 2018/2001 25. panta 2. punktā noteiktajām siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījuma robežvērtībām, ir tādi paši emisijas faktori kā visnevēlamākajam fosilās degvielas ražošanas paņēmienam šāda veida degvielām.

2. Balstoties uz degvielas piegādes pavaddokumentiem, kas papildināti saskaņā ar I pielikumu, uzņēmumi sniedz precīzus un uzticamus datus par SEG emisijas intensitāti un ilgtspējas raksturlielumiem, kas piemīt biodegvielām, biogāzei, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām un reciklēta oglekļa degvielām un kas sertificēti, izmantojot shēmu, kuru Komisija atzinusi saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 30. panta 5. un 6. punktu.
3. Uzņēmumi nenovirzās no II pielikumā norādīto "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktoru standartvērtībām fosilajam kurināmajam. Uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no II pielikumā ziņoto "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktoru standartvērtībām, ja faktiskās vērtības 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 un reciklētām oglekļa degvielām.
4. Uzņēmumiem ir tiesības novirzīties no II pielikumā definēto "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktoru standartvērtībām, izņemot "no tvertnes līdz ķīļūdenim" CO₂ emisijas faktora fosilajam kurināmajam, ja faktiskās vērtības ir sertificētas, izmantojot laboratorijas testus vai tiešus emisiju mērījumus.

IV NODAĻA

VERIFIKĀCIJA UN AKREDITĀCIJA

10. pants

Monitoringa plāna novērtēšana

1. Katram kuģim un verificētāja maiņas gadījumā verificētājs novērtē monitoringa plāna atbilstību 6.–8. pantā noteiktajām prasībām. Ja verificētājs novērtējumā konstatē neatbilstību minētajām prasībām, attiecīgais uzņēmums 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.
- 1.a Verificētājs novērtē 8. panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktā minētās monitoringa plāna izmaiņas. Pēc novērtēšanas verificētājs paziņo attiecīgajam uzņēmumam, vai minētās izmaiņas atbilst 6.–8. panta prasībām.
- 1.b Tiklīdz monitoringa plāns un grozītais monitoringa plāns ir apmierinoši novērtēti, verificētājs to reģistrē "FuelEU" datubāzē. Monitoringa plāns un grozītais monitoringa plāns ir pieejams administrējošajai valstij.

11. pants

Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi

1. Verificētājs ir neatkarīgs no uzņēmuma vai kuģa operatora un sabiedrības interesēs veic darbības, kas prasītas saskaņā ar šo regulu. Minētajā nolūkā ne verificētājs, ne kāda no tā paša tiesību subjekta daļām nav ne uzņēmums vai kuģa operators, vai uzņēmuma īpašnieks, ne arī ir to īpašumā, un 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 attiecīgos mērījumus un aprēķinus;
 - c) emisijas faktoru izvēli un izmantošanu;
 - d) krasta elektroapgādes izmantošanu vai saskaņā ar 5. panta 5. punktu sertificētu izņēmumu pastāvēšanu;
 - e) saskaņā ar 9. panta 2. punktu sniedzamā informācija.
3. Šā panta 2. punktā minētā novērtējuma pamatā ir šādi apsvērumi:
- a) paziņotie dati ir saskanīgi ar aplēstajiem datiem, kuru pamatā ir kuģu izsekošanas dati un parametri, piemēram, uzstādīto dzinēju jauda;
 - b) paziņotie dati nesatur nekonsekvences, jo īpaši, ja salīdzina gadā katram kuģim iepirktās degvielas kopējo daudzumu un kopējo degvielas patēriņu reisos;
 - c) datu vākšana ir notikusi saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem; un
 - d) attiecīgie kuģa reģistri ir pilnīgi un konsekventi.

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 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 vai kuģa telpām, lai atvieglotu verifikācijas darbības.
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, lai sīkāk precizētu noteikumus par šajā regulā minētajām verifikācijas darbībām vismaz attiecībā uz šādiem elementiem ²¹: verificētāju kompetence, dokumenti, kas uzņēmumiem jāiesniedz verificētājiem, riska novērtējums, tostarp pārbaudes, kas jāveic verificētājiem, monitoringa plāna atbilstības novērtējums, "FuelEU" ziņojuma verifikācija, būtiskuma līmenis, verificētāju pamatota pārliecība, nepatiesi apgalvojumi un 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 10.–12. pantā paredzētie verifikācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti

²¹ Šie elementi ir līdzīgi tiem, kas izklāstīti MZV regulas III pielikuma A daļā, un šis punkts ir līdzvērtīgs MZV regulas 15. panta 5. punktam.

standarti. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

13. pants

Verificētāju akreditācija

1. Verificētājus šīs regulas darbības jomā esošo darbību veikšanai akreditē valsts akreditācijas struktūra saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 765/2008.
2. Ja šajā regulā nav paredzēti konkrēti noteikumi par verificētāju akreditāciju, piemēro attiecīgos Regulas (EK) Nr. 765/2008 noteikumus.
 - 2.a Verificētājiem vienmēr nodrošina līdzekļus un personālu, kas atbilst flotes lielumam, attiecībā uz kuru tie veic verificācijas darbības saskaņā ar šo regulu, un nodrošina ar pietiekamām zināšanām, lai veiktu šajā regulā noteiktos uzdevumus. Viņi spēj iedalīt savus līdzekļus un personālu katrai darba vietai, kad tas ir vajadzīgs, lai veiktu uzdevumus, piemērojot šo regulu.
 - 2.b. Jebkura 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.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt īstenošanas aktus, lai noteiktu papildu metodes un kritērijus verificētāju akreditācijai vismaz attiecībā uz šādiem elementiem ²²: akreditācijas pieprasījums 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 gadījumā, ja verificētājs neatbilst šīs regulas prasībām, un prasības valsts akreditācijas struktūrām, lai tās būtu kompetentas nodrošināt verificētāju akreditāciju darbībām, kas ietilpst šīs regulas darbības jomā, tostarp atsauce uz saskaņotajiem standartiem. Minētajos īstenošanas aktos norādīto metožu un kritēriju pamatā ir 10.–12. pantā paredzētie verificācijas principi un attiecīgi starptautiski atzīti standarti. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 27. panta 3. punktā.

²² Šie elementi ir līdzīgi tiem, kas izklāstīti MZV regulas III pielikuma B daļā, un šis punkts ir līdzvērtīgs MZV regulas 16. panta 3. punktam.

V NODAĻA

ATBILSTĪBAS REĢISTRĒŠANA, VERIFIKĀCIJA, PAZIŅOŠANA UN NOVĒRTĒŠANA

14. pants

Monitorings un reģistrēšana

1. No 2025. gada 1. janvāra, pamatojoties uz 7. pantā minēto monitoringa plānu un pēc tam, kad minēto plānu ir novērtējis verificētājs, uzņēmumi par katru kuģi, kas ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā piestāšanas ostā vai izbrauc no tās, un par katru reisu uz dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu vai no tās monitorē un reģistrē šādu informāciju:
 - a) iziešanas osta un ienākšanas osta, ietverot iziešanas un ienākšanas datumu un laiku un pie piestātnes pavadīto laiku;
 - b) par katru kuģi, uz kuru attiecas 5. panta 1. punkts, – pieslēgšanās krasta elektroapgādei un tās izmantošana vai norāde, ka tiek piemērots kāds no 5. panta 3. punktā uzskaitītajiem izņēmumiem, kā attiecīgā gadījumā apstiprināts, ievērojot 5. panta 5.b punkta a) apakšpunktā;
 - c) katra pie piestātnes un jūrā patērētā degvielas veida daudzums;
 - ca) elektroenerģijas daudzums, kas kuģim piegādāts, izmantojot krasta elektroapgādi;
 - d) par katru pie piestātnes un jūrā patērētās degvielas veidu – "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktors, sadedzinātās degvielas "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktors un tādu degvielas noplūžu "no tvertnes līdz ķīļūdenim" emisijas faktori, kas saistīti ar dažādiem degvielas patērētājblokiem uz kuģa, aptverot visas attiecīgās siltumnīcefekta gāzes;
 - e) katra pie piestātnes un jūrā patērētā aizstājējenergoresursu veida daudzums;
 - f) kuģa ledus klase, ja uzņēmums prasa ar kuģa ledus klasi saistīto papildu enerģiju neiekļaut uz kuģa patērētas enerģijas apjomā. Lai noteiktu ledus klašu savstarpējo atbilstību, izmanto *HELCOM* Ieteikumu 25/7;

- g) datums, laiks un atrašanās vieta, iebraucot ledus apstākļos un izbraucot no tiem, katra tāda degvielas veida daudzums, kas patērēts, kuģojot ledus apstākļos, attālums, kas nobraukts, kuģojot ledus apstākļos, un reisa laikā nobrauktais attālums, ja uzņēmums prasa ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto papildu enerģiju neiekļaut uz kuģa patērētas enerģijas apjomā.
2. Uzņēmumi katru gadu reģistrē 1. punktā norādīto informāciju pārredzamā veidā, kas ļauj verificētājam verificēt atbilstību šai regulai.
3. Līdz pārskata gada 31. janvārim uzņēmumi iesniedz verificētājam "FuelEU" ziņojumu par konkrētu kuģi, kurā ietverta visa 1. punktā minētā informācija un 6. panta 4. punktā minētie monitoringa dati un dokumentācija par ziņošanas laikposmu.
4. Ja kuģis tiek nodots citam uzņēmumam:
- a) iepriekšējais uzņēmums paziņo verificētājam 1. punktā minēto informāciju par laiku, kurā tas ir uzņēmies atbildību par kuģa ekspluatāciju. Pēc iespējas tuvāk nodošanas pabeigšanas dienai un ne vēlāk kā vienu mēnesi pēc tam verificētājs, kas veicis kuģa verificācijas darbības iepriekšējā uzņēmumā, verificē un reģistrē "FuelEU" datubāzē šo informāciju saskaņā ar 15. pantu; un
- b) neskarot a) apakšpunktu, jaunais uzņēmums, kas uzņemas atbildību par kuģa ekspluatāciju ziņošanas laikposma 31. decembrī, ir atbildīgs par kuģa atbilstību 4. un 5. panta prasībām visā ziņošanas laikposmā, kurā notikusi šī nodošana vai vairākkārtēja nodošana.

Verifikācija un aprēķināšana

1. Pēc 10.–12. pantā noteiktās verifikācijas verificētājs novērtē "*FuelEU*" ziņojuma kvalitāti, pilnīgumu un precizitāti. Šajā nolūkā verificētājs izmanto jebkādu "*FuelEU*" datubāzē iekļauto informāciju, tostarp informāciju, kas sniegta par pietāšanu ostā saskaņā ar 5. pantu.
- 1.a ²³ Ja verifikācijas novērtējumā ar verificētāja pamatotu pārliecību secināts, ka "*FuelEU*" ziņojumā nav būtisku nepatiesu apgalvojumu, verificētājs uzņēmumam ziņo par verifikācijas ziņojumu, apliecinot, ka "*FuelEU*" ziņojums atbilst šai regulai. Verifikācijas ziņojumā ir norādīti visi specifiskie jautājumi, kas attiecas uz verificētāja veikto darbu.
- 1.b ²⁴ Ja verifikācijas novērtējumā tiek konstatēti nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības šai regulai, verificētājs par to savlaicīgi informē uzņēmumu. Uzņēmums tad izlabo nepatiesos apgalvojumus vai novērš neatbilstības, lai verifikācijas procesu varētu laikus pabeigt, un verificētājam iesniedz grozīto "*FuelEU*" ziņojumu un visu citu informāciju, kas bija vajadzīga identificēto neatbilstību novēršanai. Verificētājs savā verifikācijas ziņojumā norāda, vai grozītais "*FuelEU*" ziņojums atbilst šai regulai. Ja paziņotie nepatiesie apgalvojumi vai neatbilstības nav izlaboti un ja tie rada būtiskus nepatiesus apgalvojumus, verificētājs uzņēmumam ziņo par verifikācijas ziņojumu, kurā norāda, ka "*FuelEU*" ziņojums neatbilst šai regulai.
2. Pamatojoties uz atbilstīgu "*FuelEU*" ziņojumu, verificētājs:
 - a) izmantojot I pielikumā norādīto metodi, aprēķina uz attiecīgā kuģa patērētās enerģijas gada vidējo siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti;

²³ Šā punkta pamatā ir MZV regulas 13. panta 3. punkts ar mērķi verifikācijas procesu padarīt saskaņotāku un stabilāku.

²⁴ Šis punkts atbilst sākotnējam 10. panta 3. punktam ar papildu elementiem no MZV regulas 13. panta 4. punkta, lai verifikācijas procesu padarīt saskaņotāku un stabilāku.

- b) izmantojot III pielikuma A daļā norādīto formulu, aprēķina kuģa atbilstības bilanci;
 - c) aprēķina neatbilstīgo pietāšanas ostā skaitu iepriekšējā ziņošanas laikposmā, tostarp laiku, kas pavadīts pietāvotam pietātnē un attiecīgā gadījumā saskaņā ar 5. panta 7. punktu enkurvietā, par katru pietāšanu ostā, kas neatbilst 5. pantā noteiktajām prasībām.
3. Līdz pārskata gada 31. martam verificētājs paziņo uzņēmumam 2. punktā minēto informāciju un "FuelEU" datubāzē reģistrē prasībām atbilstošu "FuelEU" ziņojumu, verifikācijas ziņojumu un 2. punktā minēto informāciju.

15.a pants

Papildu pārbaudes, ko veic kompetentā iestāde

1. Jebkurā laikā un diviem iepriekšējiem ziņošanas laikposmiem administrējošās valsts kompetentā iestāde var veikt papildu pārbaudes kuģošanas uzņēmumā attiecībā uz jebkuru no tā kuģiem saistībā ar jebkuru no turpmāk minētajiem elementiem:
 - a) atbilstīgs "FuelEU" ziņojums, kas sagatavots, piemērojot 14. un 15. pantu;
 - b) verifikācijas ziņojums, kas sagatavots, piemērojot 15. pantu;
 - c) aprēķini, ko veicis verificētājs, piemērojot 15. panta 2. punktu.
2. Pēc kompetentās iestādes pieprasījuma uzņēmums sniedz visu vajadzīgo informāciju vai dokumentus un ļauj piekļūt uzņēmuma vai kuģa telpām, lai atvieglotu pārbaudes.
3. Kompetentā iestāde izdod papildu pārbažu ziņojumu, kurā attiecīgā gadījumā iekļauj atjauninātus aprēķinus, kas veikti, piemērojot 15.a panta 1. punkta c) apakšpunktu, atbilstības pārpalikuma vai atbilstības pārpalikuma avansa atjaunināto summu un korektīvās soda naudas atjaunināto summu.

4. Ja 3. punktā minētajā ziņojumā ir atklāti nepatiesi apgalvojumi, neatbilstības vai nepareizi aprēķini, kuru rezultātā ir konstatēta neatbilstība šīs regulas 4. vai 5. pantā izklāstītajām prasībām, un līdz ar to tiek piemērots korektīva soda nauda vai mainīta jau samaksātā korektīvās soda naudas summa, kompetentā iestāde paziņo uzņēmumam attiecīgās korektīvās soda naudas vai grozītās korektīvās soda naudas summu. Dalībvalstis nodrošina, ka uzņēmums, kas ir atbildīgs par kuģi laikposmā, uz kuru attiecas papildu pārbaudes, saskaņā ar 20. pantā minēto kārtību viena mēneša laikā pēc tās paziņošanas maksā summu, kas vienāda ar korektīvo soda naudu vai grozīto korektīvo soda naudu.
5. Kompetentā iestāde "*FuelEU*" datubāzē nekavējoties atsauc "*FuelEU*" dokumentu par tā kuģa atbilstību, kura uzņēmums nav laikus samaksājis 4. punktā minēto soda naudu, un laikus paziņo uzņēmumam par šo atsaukšanu. Tā atkārtoti izdod atbilstības dokumentu, ja ir samaksāta summa, kas vienāda ar korektīvo soda naudu, ar noteikumu, ka uzņēmums ir izpildījis pārējos šajā regulā paredzētos nosacījumus attiecībā uz šā dokumenta turēšanu.
6. Šā panta 5. punktu nepiemēro kuģim, kas nodots uzņēmumam, kurš nav uzņēmums, kas uzņemties atbildību par tā ekspluatāciju laikposmā, uz kuru attiecas papildu pārbaudes.
7. Šajā pantā minētās darbības, kā arī maksājumu pierādījumus subjekti, kas veic šīs darbības, nekavējoties reģistrē "*FuelEU*" datubāzē.

15.b 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 nolūkā un lai labāk nodrošinātu šīs regulas stingru izpildi.

16. pants

"FuelEU" datubāze un ziņošana

1. Lai uzraudzītu atbilstību šai regulai, Komisija izstrādā elektronisku "FuelEU" datubāzi, nodrošina tās funkcionēšanu un atjauninājumus. "FuelEU" datubāzi izmanto, lai reģistrētu darbības, kas saistītas ar verifikācijas darbībām, kuģu atbilstības bilanci, tostarp 17. un 18. pantā izklāstīto elastības mehānismu izmantošanu, un darbības, kas saistītas ar 20. pantā minēto 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 un Komisijai ar atbilstīgām piekļuves tiesībām un funkcionalitātēm, kas atbilst to attiecīgajiem pienākumiem šīs regulas īstenošanā.
- 1.a Par visiem "FuelEU" datubāzē reģistrētajiem vai pārveidotajiem elementiem paziņo subjektam, kuriem tie ir pieejami.
2. Komisija ar īstenošanas aktiem 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 27. panta 3. punktā.

17. pants

Atbilstības pārpalikuma uzkrāšana un aizņemšanās starp ziņošanas laikposmiem

1. Pamatojoties uz 15. panta 2. punktā minēto informāciju, ja kuģim ziņošanas laikposmā ir atbilstības pārpalikums, 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 15. panta 2. punktā minēto informāciju, ja kuģim ziņošanas laikposmā ir atbilstības iztrūkums, uzņēmums attiecīgajā daudzumā var aizņemt atbilstības pārpalikuma avansu no nākamā ziņošanas laikposma. Atbilstības pārpalikuma avansu pieskaita kuģa balancei ziņošanas laikposmā un atbilstības pārpalikuma avansu, kas reizināts ar 1,1, atskaita no tā paša kuģa balances 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 pārskata gada 30. aprīlim uzņēmums atbilstības pārpalikuma avansu reģistrē "FuelEU" datubāzē pēc tam, kad to ir apstiprinājis verificētājs.
4. Ja ziņošanas laikposmā kuģi Savienībā nav pietāšanas ostā un iepriekšējā ziņošanas laikposmā tas ir aizņēmis atbilstības pārpalikuma avansu, administrējošās valsts kompetentā iestāde līdz pārskata gada 1. jūnijam paziņo sabiedrībai 20. panta 1.a punktā minētās korektīvās soda naudas summu, no kuras sākotnēji varēja izvairīties, aizņemoties šo atbilstības pārpalikuma avansu, kura reizināta ar 1,1.

Atbilstības sakopšana

1. Divu vai vairāku kuģu atbilstības bilances, kas aprēķinātas, piemērojot 15. panta 2. punktu, var sakopot, lai izpildītu 4. panta prasības. Kuģa atbilstības bilanci vienā un tajā pašā ziņošanas laikposmā nedrīkst iekļaut vairāk kā vienā kopā.
2. Šajā nolūkā uzņēmums "FuelEU" datubāzē paziņo par nodomu iekļaut kādā kopā kuģa atbilstības bilanci, par kopējās kopas atbilstības bilances iedalīšanu katram konkrētam kuģim un par verificētāja izvēli, kas izraudzīts šā iedalījuma verificācijai.
- 2.a Ja kuģus, kas piedalās kopā, pārvalda divi vai vairāki uzņēmumi, visi attiecīgie uzņēmumi pieņem paziņojumu, tostarp kopējās kopas atbilstības bilances iedalīšanu to kuģiem un tā verificētāja izvēli, kas izraudzīts, lai verificētu kopējās kopas atbilstības bilances iedalīšanu katram konkrētam kuģim.
3. Kopa ir derīga tikai tad, ja kopējā sakopotā atbilstība ir pozitīva, ja kuģiem, kuriem bija atbilstības iztrūkums, kas aprēķināts, piemērojot 15. panta 2. punktu, pēc sakopotās atbilstības piešķiršanas atbilstības iztrūkums nav lielāks, un ja kuģiem, kuriem bija atbilstības pārpalikums, kas aprēķināts, piemērojot 15. panta 2. punktu, pēc sakopotās atbilstības piešķiršanas nav atbilstības iztrūkuma.
4. Kuģi neiekļauj kopā, ja tas nepilda 22. pantā noteikto pienākumu.
5. Ja kopējā kopas atbilstības balance rada atbilstības pārpalikumu konkrētam kuģim, piemēro 17. panta 1. punktu.
6. Šīs regulas 17. panta 2. punktu nepiemēro kuģim, kas piedalās kādā kopā.

8. Līdz pārskata gada 30. aprīlim izraudzītais verificētājs "*FuelEU*" datubāzē reģistrē kopas galīgo sastāvu un kopējās kopas atbilstības bilances piešķiršanu katram konkrētam kuģim.

19. pants

"*FuelEU*" atbilstības dokuments

1. Līdz pārskata gada 30. jūnijam verificētājs attiecīgajam kuģim izdod "*FuelEU*" atbilstības dokumentu ar nosacījumu, ka kuģim pēc 17. un 18. panta iespējamās piemērošanas nav atbilstības iztrūkuma, nav neatbilstīgu piestāšanu ostā un tas izpilda 22. pantā noteiktās saistības.
 - 1.a Ja saskaņā ar 20. panta 1.a punktu vai 20. panta 2.a punktu ir jāmaksā korektīvas soda naudas, administrējošās valsts kompetentā iestāde līdz pārskata gada 30. jūnijam attiecīgajam kuģim izdod "*FuelEU*" atbilstības dokumentu ar noteikumu, ka ir samaksāta summa, kas vienāda ar korektīvo soda naudu.
2. "*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) šā dokumenta izdošanas datums, derīguma termiņš un ziņošanas laikposms, uz kuru tas attiecas.
3. "*FuelEU*" atbilstības dokuments ir derīgs 18 mēnešus pēc ziņošanas laikposma beigām vai zaudē spēku, ja tajā laikā tiek izdots jauns dokuments.

4. Verificētājs vai, attiecīgā gadījumā, administrējošās valsts kompetentā iestāde "FuelEU" datubāzē bez kavēšanās reģistrē ikviena "FuelEU" atbilstības dokumenta izdošanu.
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem izveido "FuelEU" atbilstības dokumenta modeļus, tostarp elektroniskas veidnes. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar konsultēšanās procedūru, kas minēta 27. panta 2. punktā.

20. pants

Korektīvas soda naudas

1. Līdz pārskata gada 1. maijam, pamatojoties uz aprēķiniem, kas veikti, ievērojot 15. panta 2. punktu, un attiecīgā gadījumā pēc 17. un 18. panta piemērošanas verificētājs "FuelEU" datubāzē reģistrē kuģa verificēto atbilstības bilanci.
- 1.a Administrējošā valsts attiecībā uz uzņēmumu nodrošina, ka uzņēmums attiecībā uz jebkuru tā kuģi, kam pārskata gada 1. jūnijā ir atbilstības iztrūkums, pēc tam, kad to, iespējams, ir apstiprinājusi kompetentā iestāde, līdz pārskata gada 30. jūnijam maksā summu, kas vienāda ar korektīvo soda naudu, kura izriet no III pielikuma B daļā norādītās formulas 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 korektīva soda nauda par šo kuģi.
- 1.b Administrējošā valsts attiecībā uz uzņēmumu nodrošina, ka par katru no tā kuģiem, uz ko attiecas 17. panta 4. punktā minētā situācija, uzņēmums līdz pārskata gada 30. jūnijam maksā summu, kas vienāda ar korektīvo soda naudu, par kuru paziņots saskaņā ar minēto pantu.
2. Līdz pārskata gada 1. maijam, attiecīgā gadījumā pamatojoties uz aprēķinu, kas veikts, ievērojot 15. panta 2. punktu, verificētājs "FuelEU" datubāzē reģistrē kopējo stundu skaitu, ko, pietauvots pietātnē, pavadījis kuģis, neievērojot 5. pantā noteiktās prasības.

- 2.a 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 pārskata gada 30. jūnijam maksā summu, kas vienāda ar korektīvo soda naudu, ko iegūst, reizinot 1,5 EUR ar konstatēto kopējo kuģa piepiestātnes elektroenerģijas pieprasījumu un kopējo noapaļoto stundu skaitu, kas pavadītas piestātnē, neievērojot 5. pantā noteiktās prasības.
- 2.b Dalībvalstīm valsts līmenī ir izveidots vajadzīgais tiesiskais un administratīvais regulējums, lai nodrošinātu, ka tiek pildītas saistības attiecībā uz šajā regulā paredzēto korektīvo soda naudu uzlikšanu, maksāšanu un iekasēšanu.
3. Šajā pantā minētās darbības, kā arī maksājumu pierādījumus subjekti, kas veikuši minētās darbības, nekavējoties reģistrē "FuelEU" datubāzē.
- 3.a Uzņēmums joprojām ir atbildīgs par korektīvo soda naudu samaksu, neskarot iespēju slēgt līgumiskas vienošanās ar komerciāliem kuģa operatoriem, kurās paredz, ka minētie komerciālie operatori ir atbildīgi par kompensāciju uzņēmumam par šajā pantā minēto korektīvo soda naudu samaksu, ja komerciālais operators uzņemas atbildību par degvielas iegādi vai kuģa ekspluatāciju. Šā panta nolūkos kuģa ekspluatācija ir pārvadātās kravas, maršruta un kuģa ātruma noteikšana.
4. Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 26. pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā pielāgot minētā pielikuma B daļas tabulas 7. ailē noteikto koeficientu, kas izmantots šā panta 1. punktā minētajā formulā, pamatojoties uz izmaiņām enerģijas izmaksās, un lai grozītu šā panta 2.a punktā noteikto skaitlisko koeficientu, pamatojoties uz elektroenerģijas vidējo izmaksu indeksāciju Savienībā.

5. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka ieņēmumus, kas gūti no korektīvām soda naudām, vai minēto ieņēmumu 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 elektroenerģijas pieslēgumpunktu ierīkošanu ostās un atbalstot visnovatoriskāko Eiropas tehnoloģiju izstrādi, testēšanu un ieviešanu flotē, lai panāktu ievērojamus emisiju samazinājumus.

22. pants

Pienākums turēt derīgu "FuelEU" atbilstības dokumentu

1. Līdz pārskata gada 30. jūnijam kuģiem, kuri piestāj kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, ienāk dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, stāv tajā vai iziet no tās un kuri minētajā pārskata periodā ir veikuši reisu, ir derīgs "FuelEU" atbilstības dokuments.
2. "FuelEU" atbilstības dokuments, kas attiecīgajam kuģim izdots saskaņā ar 19. pantu, ir pierādījums par atbilstību šai regulai.

23. pants

Izpildes nodrošināšana

1. Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu to piemērošanu. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis minētos noteikumus paziņo Komisijai līdz [dd/mm/20xx], kā arī bez kavēšanās paziņo Komisijai par visiem turpmākiem grozījumiem.
2. Katra dalībvalsts nodrošina, ka visas kuģa inspekcijas tās jurisdikcijā esošā ostā, kuras veic saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK, ietver pārbaudi, vai uz kuģa ir derīgs "FuelEU" atbilstības dokuments.

3. Ja divus vai vairākus secīgus ziņošanas laikposmus uz kuģa nav derīga "*FuelEU*" atbilstības dokumenta un ja citi izpildes pasākumi nav nodrošinājuši atbilstību, 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 nolēmj izdot izraidīšanas rīkojumu, tā, izmantojot "*FuelEU*" datubāzi, par to paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij. Visas dalībvalstis, izņemot dalībvalsti, ar kuras karogu kuģis kuģo, atsaka kuģim, uz ko attiecas izraidīšanas rīkojums, iebraukšanu jebkurā no savām ostām līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus. Ja kuģis kuģo ar dalībvalsts karogu un iebrauc kādā no tās ostām vai, atrodoties kādā no tās ostām, tiek konstatēta minētā neatbilstība, attiecīgā dalībvalsts pēc tam, kad attiecīgajam uzņēmumam ir dota iespēja iesniegt apsvērumus, izdod rīkojumu par karoga aizturēšanu līdz brīdim, kad uzņēmums ir izpildījis savus pienākumus.
4. Minēto pienākumu izpildi apliecina paziņojums par derīgu "*FuelEU*" atbilstības dokumentu, ko sniedz 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, izmantojot "*FuelEU*" datubāzi, paziņo Komisijai, pārējām dalībvalstīm un attiecīgajai karoga valstij.

24. 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 19. 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.
3. Lēmumus, ko saskaņā ar šo regulu pieņem dalībvalsts kompetentā iestāde, pārskata minētās kompetentās iestādes dalībvalsts tiesa.

25. pants
Kompetentās iestādes

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

VI NODAĻA

DELEĢĒTĀS UN ĪSTENOŠANAS PILNVARAS UN NOBEIGUMA NOTEIKUMI

26. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 4. panta 4. punktā, 9. panta 4. punktā un 20. panta 4. 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 un 9. panta 4. 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 deleģēta akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts ieceltajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas paredzēti 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 un 9. panta 4. 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.

27. 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 ²⁵. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
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.

²⁵ 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.).

28. pants

Ziņošana un pārskatīšana

0. Viena gada laikā pēc šīs regulas publicēšanas Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā izskata šīs regulas un Regulas (ES) 2015/757 konsekvenci un iespējamo dublēšanos. Attiecīgā gadījumā ziņojumam pievieno tiesību akta priekšlikumu par šīs regulas vai Regulas (ES) 2015/757 grozīšanu, lai uzņēmumiem nodrošinātu unikālu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu.
1. Komisija līdz 2027. gada 31. decembrim un pēc tam reizi piecos gados ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbības izvērtējuma rezultātiem, par tehnoloģiju un atjaunīgo un mazoglekļa degvielu tirgus attīstību, bezemisiju tehnoloģijām jūras transportā un krasta elektroapgādi, tostarp enkurvietā, un tās ietekmi uz jūrniecības nozari Savienībā. Komisija apsver iespējamos grozījumus, tostarp, bet ne tikai:
 - (0) šīs regulas 2. pantā minēto ģeogrāfisko un materiālo darbības jomu;
 - a) 4. panta 2. punktā minēto robežvērtību, lai sasniegtu mērķus, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru;
 - b) to kuģu veidus un izmēru, uz kuriem attiecas 5. panta 1. punkts, un 5. panta 1. punktā minēto saistību attiecināšanu uz kuģiem enkurvietā;
 - c) 5. panta 3. punktā norādītos izņēmumus;
 - d) pārskatatbildību par elektroenerģiju, kas kuģim piegādāta, izmantojot krasta elektroapgādi, un ar šo elektroapgādi saistīto "no urbuma līdz tvertnei" emisijas faktoru, kā definēts I pielikumā;
 - e) iespēju iekļaut īpašus mehānismus ilgtspējīgākajām un inovatīvākajām degvielas tehnoloģijām ar ievērojamu dekarbonizācijas potenciālu, lai izveidotu skaidru un paredzamu tiesisko regulējumu un veicinātu šādu degvielu, piemēram, nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu, tirgus attīstību un izvēršanu;

f) atbilstības bilances aprēķināšanu kuģiem, kuri prasa izslēgt ar kuģošanu ledus apstākļos un/vai to ledus klasi saistīto papildu enerģiju, kā noteikts III un IV pielikumā, un šo noteikumu iespējamo pagarināšanu pēc 2029. gada 31. decembra.

2. Ja Starptautiskā Jūrniecības organizācija pieņem jūras transportam paredzētu globālu zemas SEG degvielas standartu, Komisija nekavējoties un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 2028. gada 30. septembrī iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei. Komisija minētajā ziņojumā izskata minēto globālo pasākumu attiecībā uz tā vērienīgumu, 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 pasākumu, tostarp vajadzību izvairīties no jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju dubulta aptvēruma. Attiecīgā gadījumā ziņojumam pievieno tiesību akta priekšlikumu šīs regulas grozīšanai saskaņā ar Savienības ekonomikas mēroga siltumnīcefekta gāzu emisiju saistībām un ar mērķi saglabāt Savienības klimatrīcības vidisko integritāti un efektivitāti.

29. pants

Grozījumi Direktīvā 2009/16/EK

Direktīvas 2009/16/EK IV pielikumā sniegtajā sarakstā pievieno šādu punktu: "51. *"FuelEU"* atbilstības dokuments, kas izdots saskaņā ar Regulu (ES) xxxx par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā".

30. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. To piemēro no 2025. gada 1. janvāra, izņemot 7. un 8. pantu, kurus piemēro no 2024. gada 31. augusta.

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

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*

**UZ KUĢA PATĒRĒTĀS ENERĢIJAS SILTUMNĪCEFEKTA GĀZU EMISIJAS
INTENSITĀTES NOTEIKŠANAS METODIKA**

Lai aprēķinātu uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāti, izmanto šādu formulu, ko dēvē par 1. vienādojumu:

SEG emisijas intensitātes indekss	W_{iT}	$T_i W$
$SEG \text{ emisijas intensitātes indekss } \left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^n degviela M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ elel}}{\sum_i^n degviela M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$	$+ \frac{\sum_i^n degviela \sum_j^n dzinējs M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{noplūde\ j} \right) \times (CO_{2eq\ TtW,i}) + \left(\frac{1}{100} C_{noplūde\ j} \times CO_{2eq\ TtW,noplūde,i} \right) \right]}{\sum_i^n degviela M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k^c E_k}$

1. vienādojums

kur šādu formulu dēvē par 2. vienādojumu:

$$CO_{2eq,TtW,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right) \quad 2. \text{ vienādojums}$$

Apzīmējums	Skaidrojums
i	Indekss, kas atbilst degvielām, kuras kuģim piegādātas ziņošanas laikposmā
j	Indekss, kas atbilst degvielas patērētājblokiem uz kuģa Šīs regulas piemērošanas nolūkā vērā ņemtie degvielas patērētājbloki ir galvenais(-ie) dzinējs(-i), palīgdzinējs(-i), katli, degvielas elementi un atkritumu incinerācijas iekārtas
k	Indekss, kas atbilst krasta elektroapgādes pieslēgumpunktiem
n	Kopējais to degvielu skaits, kuras kuģim piegādātas ziņošanas laikposmā
c	Krasta elektroapgādes pieslēgumpunktu kopējais skaits
m	Degvielas patērētājbloku kopējais skaits
$M_{i,j}$	Degvielas masa i , ko patērē degvielas patērētājbloks j [gFuel]
E_k	Kuģim piegādātā elektroenerģija katrā krasta elektroapgādes pieslēgumpunktā k [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	Degvielas i SEG emisijas faktors WtT [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ elektroenerģija}$	SEG emisijas faktors WtT, kas saistīts ar elektroenerģiju, kuru kuģim piegādā pie piestātnes, katram krasta elektroapgādes pieslēgumpunktam k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Degvielas i zemākā siltumspēja [MJ/gFuel]
RWD_i	Ja degviela i ir nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgā degviela, var piemērot atalgošanas koeficientu 2 par laikposmu līdz 2030. gada 1. janvārim un 1,5 par laikposmu no 2030. gada 1. janvāra līdz 2035. gada 1. janvārim. Citādi, $RWD_i = 1$.

$C_{dzinējanoplūde,j}$	Nesadedzinātās degvielas koeficients procentos no degvielas patērētājbloka j patērētās degvielas i masas [%]. C_{slip} ietver fugitīvās un noplūdes emisijas
$C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2O,j}$	Degvielas patērētājblokā j sadedzinātās degvielas SEG emisijas faktori TtW [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtW,j}$	Degvielas patērētājblokā j sadedzinātās degvielas i CO ₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$
$C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_{sfN_2O,j}$	Degvielas patērētājbloka j degvielas noplūdes SEG emisijas faktori TtW [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslippage,j}$	Degvielas patērētājbloka j degvielas noplūdes i CO ₂ ekvivalenta emisijas TtW [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ kur: C_{sfCO_2} , un C_{sfN_2O} , ir nulle.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O globālās sasilšanas potenciāls 100 gados, kā definēts Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļas 4. punktā

Šīs regulas piemērošanas nolūkā 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

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 norādītās 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 un reciklēta oglekļa degvielām, piemērojot 9. panta 3. punktu.

Degvielas piegādes pavaddokuments

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

Šīs regulas piemērošanas nolūkā:

- 0)** degvielas piegādes pavaddokumenti, tostarp uz kuģa izmantotajām 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 [gCO₂eq/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 CO₂eq [gCO₂eq/gFuelMJ] un saistītais sertifikāts, kurā norādīts degvielas ražošanas paņēmieni,

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

Elektroenerģijas piegādes pavaddokuments

Šīs regulas piemērošanas nolūkā attiecīgajos kuģim piegādātās elektroenerģijas piegādes pavaddokumentos ietver vismaz šādu informāciju:

piegādātājs: nosaukums, adrese, tālrunis, e-pasts, pārstāvis,

saņēmējs kuģis: SJO numurs (*MMSI*), kuģa vārds, kuģa tips, karogs, kuģa pārstāvis,

osta: nosaukums, atrašanās vieta (*LOCODE*), terminālis/piestātne,

krasta elektroapgādes pieslēgumpunkts: informācija par pieslēgumpunktu,

krasta elektroapgādes laiks: sākuma/beigu datums/laiks,

piegādātā enerģija: uz elektroapgādes punktu attiecinātā jaudas daļa (attiecīgā gadījumā) [kW], elektroenerģijas patēriņš (kWh) rēķina periodā, informācija par maksimumjaudu (ja pieejama),

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 7. pantā minēto monitoringa plānu un pēc verificētāja novērtējuma var izmantot citas metodes, piemēram, tiešos CO_{2eq} ekvivalenta mērījumus, laboratorisku testēšanu, ja tas uzlabo aprēķinu vispārējo precizitāti, piemērojot 9. panta 3. punktu.

Fugitīvo un noplūdes emisiju TtW noteikšanas metode

Fugitīvās un noplūdes emisijas ir emisijas, ko rada degvielas daudzums, kas nenasniedz sadedzināšanas bloka sadegšanas kameru vai ko degvielas patērētājbloks nepatērē, jo tā nav sadedzināta vai ir izlaista vai noplūdusi no sistēmas. Šīs regulas piemērošanas nolūkā fugitīvās un noplūdes emisijas ņem vērā kā procentuālo daļu no degvielas patērētājbloka patērētās degvielas masas. Standartvērtības ir ietvertas II pielikumā.

Ar aizstājējenergoresursiem saistīto atalgošanas koeficientu noteikšanas metodes

Ja uz kuģa ir pieejami aizstājējenergoresursi, var piemērot atalgošanas koeficientu par aizstājējenergoresursu izmantošanu. Vēja enerģijas gadījumā šo atalgošanas koeficientu nosaka šādi:

Atalgošanas koeficients par aizstājējenergoresursu izmantošanu – 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 ar vēju darbināmu dzinēju sistēmu pieejamā efektīvā jauda un atbilst $F_{eff} * P_{eff}$, kas aprēķināts saskaņā ar 2021. gada pamatnostādņēm par novatorisku energoefektivitātes tehnoloģiju apstrādi, lai aprēķinātu un pārbaudītu sasniegto EEDI un EEXI) (MEPC.1/Circ.896);
- P_{PROP} ir kuģa dzinējspēks un atbilst P_{ME} , kā noteikts 2018. gada pamatnostādņēs par jaunu kuģu projektētās energoefektivitātes indeksa (EEDI) aprēķināšanas metodi (SJO Rezolūcija MEPC.308(73) ar grozījumiem) un 2021. gada pamatnostādņēs par kuģu esošās

energoefektivitātes indeksa (EEXI) aprēķināšanas metodi (SJO Rezolūcija MEPC.333(76)).

Ja ir uzstādīts(-i) vārpstas motors(-i), $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI(i),shaft}}$.

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

EMISIJAS FAKTORU STANDARTVĒRTĪBAS

Lai noteiktu šīs regulas I pielikumā minēto siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes indeksu, izmanto turpmāk sniegtajā tabulā ietvertās emisijas faktoru standartvērtības, izņemot gadījumus, kad uzņēmumi, piemērojot 9. panta 3. un 4. punktu, novirzās no šīm emisijas faktoru standartvērtībām.

Tabulā:

"*TBM*" nozīmē "jāizmēra",

"*N/A*" nozīmē "neattiecas",

domuzīme nozīmē "nepiemēro",

E nosaka saskaņā ar metodiku, kas paredzēta Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļā un VI pielikuma B daļā.

Ja šūnā norādīts vai nu *TBM*, vai *N/A*, izmanto tajā pašā slejā minēto degvielas klases augstāko standartvērtību. Ja attiecībā uz konkrētu degvielas klasi visās tās pašas slejas šūnās ir norādīts vai nu *TBM*, vai *N/A*, izmanto visnevēlamākā fosilās degvielas ražošanas paņēmiena standartvērtību.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			<i>WtT</i>	<i>TtW</i>				
Degvielas klase	Ražošanas paņēmieni / nosaukums	<i>LCV</i> $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq WtT}}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Degvielas patēriņš katrā klase	$C_{f\text{CO}_2}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{CH}_4}$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{N}_2\text{O}}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C_{stip} (% no dzinēja patērētās degvielas masas)
Fosilās degvielas	Smagā degviela (HFO)	0,0405	13,5	Visi iekšdedzes dzinēji	3,114	0,00005	0,00018	—
	ISO 8217, RME līdz RMK kategorija							
	Degviela ar zemu sēra saturu (LSFO)	0,0405	13,2 – neapstrādātā 13,7 —	Visi iekšdedzes dzinēji	3,151	0,00005	0,00018	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			<i>WtT</i>	<i>TtW</i>				
			maisījums					
	Degviela ar īpaši zemu sēra saturu (<i>ULSFO</i>)	0,0405	13,2	Visi iekšdedzes dzinēji	3,114	0,00005	0,00018	–
	Degviela ar ļoti zemu sēra saturu (<i>VLSFO</i>)	0,041	13,2	Visi iekšdedzes dzinēji	3,206	0,00005	0,00018	–
	Vieglā degviela (<i>LFO</i>) ISO 8217, RMA līdz RMD kategorija	0,041	13,2	Visi iekšdedzes dzinēji	3,151	0,00005	0,00018	–
	Kuģu dīzeļdegviela (<i>MDO</i>) Kuģu gāzeļa (<i>MGO</i>) ISO 8217, DMX līdz DMB kategorija	0,0427	14,4	Visi iekšdedzes dzinēji	3,206	0,00005	0,00018	–
	Sašķidrinātā dabasgāze (<i>LNG</i>)	0,0491	18,5	<i>OTTO</i> tipa <i>LNG</i> dzinējs (duālās degvielas, vidējs apgriezienu skaits)	2,750	0	0,00011	3,1
				<i>OTTO</i> tipa <i>LNG</i> dzinējs (duālās degvielas, neliels apgriezienu skaits)				1,7
				<i>LNG</i> dīzeļdzinējs (duālās degvielas, neliels apgriezienu skaits)				0,2
				Liesdedzes dzirksteļaiždedzes dzinējs (<i>LBSI</i>)				N/A
	Sašķidrinātā naftas gāze (<i>LPG</i>)	0,046	7,8	Visi iekšdedzes dzinēji	3,030 – butāns 3,000 – propāns	<i>TBM</i>	<i>TBM</i>	N/A

1	2	3	4	5	6	7	8	9		
			<i>WtT</i>	<i>TtW</i>						
	H2 (ūdeņradis) (dabasgāze)	0,12	132	Degvielas elementi	0	0	–	=		
				Iekšdedzes dzinēji	0	0	<i>TBM</i>			
	NH3 (amonjaks) (dabasgāze)	0,0186	121	Bez dzinēja	0	0	<i>TBM</i>	–		
	Metanols (dabasgāze)	0,0199	31,3	Visi iekšdedzes dzinēji	1,375	<i>TBM</i>	<i>TBM</i>	–		
Šķidrās biodegvielas	Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie etanola ražošanas paņēmieni	Vērtība, kas noteikta Direktīvas (ES) 2018/2001 III pielikumā	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	Visi iekšdedzes dzinēji	1,913	<i>TBM</i>	<i>TBM</i>	–		
	Biodīzeļdeg viela Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie ražošanas paņēmieni			Visi iekšdedzes dzinēji	2,834	<i>TBM</i>	<i>TBM</i>	–		
	Hidrogenēta augu eļļa (HVO) Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie ražošanas paņēmieni			Visi iekšdedzes dzinēji	3,115	0,00005	0,00018	–		
	Sašķidrināts biometāns kā transporta degviela (Sašķidrināt a biogāze) Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie ražošanas			<i>OTTO</i> tipa <i>LNG</i> dzinējs (duālās degvielas, vidējs apgriezienu skaits)	2,750	0	0,00011	3,1		
				<i>OTTO</i> tipa <i>LNG</i> dzinējs (duālās degvielas, neliels				1,7		

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	paņēmieni		WtT	TtW				
				apgriezienu skaits)				0,2
				LNG dīzeldzinējs (duālās degvielas)				
				Liesdedzes dzirksteļaiždedzes dzinējs (LBSI)				N/A
	Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie biometanola ražošanas paņēmieni			Visi iekšdedzes dzinēji	1,375	TBM	TBM	–
	Citi Direktīvā (ES) 2018/2001 ietvertie ražošanas paņēmieni			Visi iekšdedzes dzinēji	3,115	0,00005	0,00018	–
Gāzveida biodegvielas	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	
Nebioģiskās izcelsmes atjaunīgās degvielas (RFNBO) – E-degvielas	E-dīzeldegviela	0,0427	N/A	Visi iekšdedzes dzinēji	3,206	0,00005	0,00018	–
	E-metanols	0,0199	N/A	Visi iekšdedzes dzinēji	1,375	0,00005	0,00018	–
	E-LNG	0,0491	N/A	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

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			<i>WtT</i>	<i>TtW</i>				
				LNG dīzeļdzinējs (duālās degvielas)				0,2
				Liesdedzes dzirksteļai- zdedzes dzinējs (LBSI)				N/A
	E-ūdeņradis	0,12	N/A	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
	E-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	E-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Citas	Elektroenerģija	-	ES ENERGOR ESURSU STRUKTŪRA	Krasta elektroapgāde (OPS)	-	-	-	-

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]. Šķidrajām biodegvielām standartvērtības aprēķina, izmantojot *E* vērtības, kas noteiktas saskaņā ar Direktīvas (ES) 2018/2001 V pielikuma C daļā paredzēto metodiku attiecībā uz visām šķidrajām biodegvielām, izņemot sašķidrināto biogāzi, un VI pielikuma B daļā paredzēto metodiku attiecībā uz sašķidrināto biogāzi, 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 biogāzi, un VI pielikuma D daļā attiecībā uz sašķidrināto biogāzi. Tomēr *E* vērtības ir jākorrigē, atņemot 6. slejā (*c_f*CO₂) un 3. slejā (*LCV*) ietverto vērtību proporciju. Tas ir prasīts šajā regulā, kurā nošķir *WtT* un *TtW* aprēķinus, lai izvairītos no emisiju divkāršas uzskaites. Attiecībā uz *RFNBO*

standartvērtības aprēķina, izmantojot metodiku, kas noteikta deleģētajā aktā, kurš pieņemts, pamatojoties uz Direktīvas (ES) 2018/2001 ²⁶ 28. panta 5. punktu.

5. slejā norādīti degvielas patērētājbloku galvenie veidi/klares, piemēram, divtaktu un četrtaktu iekšdedzes dzinēji (*ICE*), dīzeļdzinēji vai *OTTO* tipa dzinēji, liesdedzes dzirksteļaiždedzes (*LBSI*) dzinēji, gāzturbīnas, 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 noplūdes emisijas (C_{slip}), izteikta procentos no konkrēta degvielas patērētājbloka patērētās degvielas masas. Tādām degvielām kā *LNG*, kurām ir fugitīvās un noplūdes emisijas, fugitīvo un noplūdes emisiju daudzumu, kas norādīts tabulā, izsaka procentos no patērētās degvielas masas (9. sleja). C_{slip} vērtības tabulā aprēķina 50 % apmērā no pilnas dzinēja slodzes.

²⁶ Vai pamatojoties uz attiecīgajiem noteikumiem grozītajā direktīvā – atbilstīgi abu likumdevēju panāktajam progresam.

FORMULAS ATBILSTĪBAS BILANCES UN 20. panta 1.a punktā noteiktās KOREKTĪVĀS SODA NAUDAS APRĒĶINĀŠANAI

A. FORMULA KUĢA ATBILSTĪBAS BILANCES APRĒĶINĀŠANAI

Lai aprēķinātu kuģa atbilstības bilanci, izmanto šādu formulu:

Atbilstības balance [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	---

kur:

gCO_{2eq}	
GHGIE _{target}	uz kuģa patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitātes robežvērtība saskaņā ar šīs regulas 4. panta 2. punktu
GHGIE _{actual}	uz kuģa patērētās enerģijas gada vidējā siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte, kas aprēķināta attiecīgajam ziņošanas laikposmam

Līdz 2029. gada 31. decembrim jebkuram kuģim, kam ir ledus klase IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīga ledus klase, uzņēmums var prasīt izslēgt ar kuģošanu ledus apstākļos un/vai ledus klasi IA vai IA Super saistīto papildu enerģiju. Šajā gadījumā, lai aprēķinātu minēto atbilstības bilanci, Mi vērtības aizstāj ar koriģēto degvielas masu MiA, kas noteikta IV pielikumā, un GHGIE_{actual} vērtību, kas izmantojama atbilstības bilances aprēķināšanai, pārrēķina ar atbilstošajām MiA vērtībām.

B. FORMULA 20. PANTA 1.A PUNKTĀ NOTEIKTĀS KOREKTĪVĀS SODA NAUDAS APRĒĶINĀŠANAI

Šīs regulas 20. panta 1.a punktā noteiktās korektīvās soda naudas apmēru aprēķina šādi:

Korektīvā soda nauda =	$\frac{ (Atbilstības\ balance) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$
---------------------------	--

1. Korektīvā soda nauda	2. Izteikta EUR
3. abs(Atbilstības balance)	4. Ir atbilstības bilances absolūtā vērtība
5. 41000	6. Ir 1 tonna <i>VLSFO</i> , kas ir ekvivalenta 41000 MJ
7. 2400	8. Ir summa euro, kas jāmaksā par vienu <i>VLSFO</i> ekvivalento tonnu

KORIGĒTĀS DEGVIELAS MASAS APRĒĶINĀŠANA KUĢOŠANAI LEDŪ

Šajā pielikumā ir aprakstīts, kā aprēķināt:

- ar ledus klases IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģa tehniskajiem parametriem saistīto papildu enerģiju,
- ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto papildu enerģiju, ko izmanto ledus klases IC, IB, IA vai IA Super vai līdzvērtīgas ledus klases kuģis,
- korigēto 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 $E_{\text{voyages, total}}$ apzīmē kopējo patērēto enerģiju visos reisos un ar $E_{\text{additional due to ice conditions}}$ – ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto papildu enerģijas patēriņu.

Kopējo enerģiju, kas patērēta visos reisos, aprēķina, izmantojot šādu formulu:

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

kur ar $M_{i, \text{voyages, total}}$ apzīmē visos regulas darbības jomā esošajos reisos patērētās degvielas i masu un ar LCV_i – degvielas i zemāko siltumspēju.

Ar kuģošanu ledus apstākļos saistītā papildu enerģija

Ar kuģošanu ledus apstākļos saistīto papildu enerģijas patēriņu aprēķina šādi:

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

kur ar $E_{\text{voyages, open water}}$ apzīmē enerģiju, kas patērēta reisos atklātajos ūdeņos, un ar $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$ – korigēto ledus apstākļos patērēto enerģiju.

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} \text{ cannot be higher than } 1,3 * E_{\text{voyages, open water}}$$

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 *Evoyages, ice conditions* apzīmē kuģošanai ledus apstākļos patērēto enerģiju, ko aprēķina šādi:

$$Evoyages, ice conditions = \sum Mi voyages, ice conditions \times LCVi$$

kur ar *Mi, voyages, ice conditions* apzīmē kuģošanai ledus apstākļos patērētās degvielas *i* masu.

Koriģēto ledus apstākļos patērēto enerģiju aprēķina šādi:

$$Evoyages, ice conditions, adjusted = Dice conditions \times (E/D)open water$$

kur

ar *Dice conditions* apzīmē regulas darbības jomā esošo kopējo attālumu, kas nobraukts, kuģojot ledus apstākļos.

(E/D)open water ir enerģijas patēriņš uz attālumu, kas nobraukts, kuģojot atklātajos ūdeņos, un to aprēķina šādi:

$$(E/D)open water = (Evoyages, total - Evoyages, ice conditions) / (Dtotal - Dice conditions)$$

kur

ar *E voyages, ice conditions* apzīmē kuģošanai ledus apstākļos patērēto enerģiju un *D total* – regulas darbības jomā esošo kopējo gadā nobraukto attālumu.

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

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

Koriģētā masa [*Mi A*]

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

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

$$\text{Katrai degvielai } i, E_{\text{additional ice}} \leq Mi * LCVi$$

Degvielas *i* koriģēto masu [*Mi A*] aprēķina šādi:

$$Mi A = Mi - E_{\text{additional ice}} / LCVi$$