



Briuselis, 2022 m. gegužės 24 d.
(OR. fr, en)

9278/22

LIMITE

TRANS 300
MAR 115
ENV 450
ENER 180
IND 179
COMPET 350
ECO 41
RECH 255
CODEC 739

Tarpinstitucinė byla:
2021/0210(COD)

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Nuolatinųjų atstovų komitetui / Tarybai

Komisijos dok. Nr.: 10327/21 INIT+ ADD 1-3

Dalykas: Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB

– Bendras požiūris

I. IVADAS

- 2021 m. liepos 14 d. Komisija kaip 55 % tikslo priemonių rinkinio (toliau – rinkinys) dalį pateikė pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl reglamento dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje (toliau – iniciatyva „FuelEU Maritime“)¹.
- Pagrindinis šio pasiūlymo tikslas – didinti atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro paklausą ir nuoseklų jo naudojimą jūrų sektoriuje, kartu užtikrinant sklandų jūrų transporto veikimą ir vengiant vidaus rinkos iškreipymų. Konkrečiai, pagrindinėse jo nuostatose daugiausia dėmesio skiriama šiems aspektams:

¹ Dok. ST 10327/22, ADD 1, ADD 2 ir ADD 3.

- i) taikymo sričiai, kiek tai susiję su reglamentuojamų laivų dydžiu ir geografiniu perimetru;
 - ii) laivuose sunaudojamos energijos taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo mažinimo tikslams;
 - iii) elektros tiekimo nuo kranto reikalavimų taikymo sričiai; arba kitoms prisišvartavusiuose laivuose naudojamiems netaršioms technologijoms;
 - iv) atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro sertifikavimui ir
 - v) šių naujų pareigų valdymui (įskaitant bendrovėms taikytinas baudas, jei jų laivai nesilaiko reikalavimų, ir pajamų, gautų iš šių baudų, skyrimą Inovacijų fondui).
3. Inicatyva „FuelEU Maritime“ yra susijusi ir su Reglamentu (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo², taip pat su kitais rinkinio pasiūlymais, visų pirma dėl atsinaujinančiųjų išteklių energijos (RED), dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (ADIR) ir dėl apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS).

II. NAGRINĖJIMAS KITOSE INSTITUCIJOSE

4. Europos Parlamentas už „FuelEU Maritime“ pasiūlymą atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN), o pranešėju – Jorgeną Warborną (SE, PPE). Tikimasi, kad Europos Parlamentas poziciją priims plenariniame posėdyje 2022 m. rugsėjo mėn.
5. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl pirmiau minėto pasiūlymo priėmė 2021 m. gruodžio 8 d., o Europos regionų komitetas nuomonę pateikti atsisakė.

² OL L 123, 2015 5 19.

III. ATLIKTO DARBO TARYBOJE PADĒTIS

6. Laivybos darbo grupė dirbti prie pasiūlymo pradėjo 2021 m. rugsėjo mėn. 2021 m. rugsėjo 1 ir 13 d. darbo grupė nagrinėjo Komisijos atliktą poveikio vertinimą.
7. 2021 m. gruodžio 9 d. posėdžio metu TTE (transportas) ministrų taryboje įvyko politiniai debatai dėl tolesnio su šiuo dokumentu susijusio darbo.
8. Pirmininkaujant Prancūzijai, diskusijos darbo grupėje buvo reguliariai ir intensyviai tęsiamos, pirmiausia aptariant teminius skyrius, o vėliau – remiantis bendrais pasiūlymais.
9. 2022 m. balandžio 13 d. Nuolatinių atstovų komitete buvo surengti debatai, siekiant pagilinti diskusiją ir gauti delegacijų gaires dėl šių trijų aspektų: i) taikymo srities, kalbant apie laivų, kuriems taikomos pareigos, dydį ir tų pareigų geografinę aprėptį; ii) taršos anglies dioksidu intensyvumo tikslų lygio ir iii) atsižvelgimą į kuro rūšis. Nuolatinių atstovų komitete pareikštos pozicijos parodė, kad pirmininkaujančios valstybės narės nustatyti parametrai dėl šių trijų aspektų atspindi tam tikrą pusiausvyrą.
10. Rengiantis 2022 m. birželio 2 d. TTE (transportas) tarybos posėdžiui, 2022 m. gegužės 20 d. Nuolatinių atstovų komitetas išnagrinėjo pirmininkaujančios valstybės narės kompromisinį tekstą, pridėtą prie ataskaitos ST 8882/22, kuriame daugiausia dėmesio skirta šiems aspektams:
 - a) siekiant užtikrinti geresnį teksto supratimą ir nuoseklumą, buvo įtrauktos ar pakoreguotos kai kurios apibrėžtys;
 - b) peržiūrėta reikalavimų, susijusių su nuo kranto tiekiamą elektra, taikymo sritis, siekiant sutelkti dėmesį į pareigas, taikomas prieplaukoje prisišvartavusiems laivams, geriau išdėstyti išimtis, užtikrinti suderinamumą su pasiūlymu dėl ADIR ir numatyti galimybę valstybėms narėms išplėsti jau nustatytas pareigas prieplaukoje prisišvartavusiems laivams, kad jos būtų taikomos ir laivams inkaravimo vietoje uostuose;
 - c) siekiant užtikrinti patikimesnę valdymo sistemą, buvo patikslintos ir sustiprintos nuostatos dėl bendrovių, dėl tikrintojų ir dėl valdžios institucijų vaidmens, taip pat dėl stebėsenos, dėl ataskaitų teikimo ir dėl patikros procedūrų. Tokiu būdu geriau apibrėžtas tikrintojų darbas, o valdžios institucijos gali atlikti papildomą kontrolę;

- d) buvo peržiūrėtos nuostatos dėl lankstumo mechanizmų, siekiant patikslinti jų taikymo sritį ir išvengti reglamento apėjimo;
- e) esminės nuostatos dėl sankcijų ir baudų buvo atidžiai iš dalies pakeistos siekiant užtikrinti reglamente numatytos vykdymo užtikrinimo sistemos nuoseklumą ir tvirtumą, taip pat pagarbą valstybių narių teisinėms sistemoms. Šiuo atžvilgiu Komisijos pasiūlymo nuostata dėl pajamų, gautų iš baudų, skyrimo Inovacijų fondui buvo pakeista sistema, pagal kurią šios pajamos paskirstomos valstybėms narėms, kartu toliau teikiant pirmenybę jų naudojimui jūrų transporto sektoriaus energetikos pertvarkai remti; ir
- f) priedai dėl laive sunaudojamos energijos taršos ŠESD intensyvumo apskaičiavimo metodikos, dėl numatytųjų išmetamųjų teršalų faktorių ir dėl baudų apskaičiavimo buvo supaprastinti ir iš dalies pertvarkyti, kad būtų geriau suprantami jų itin techniniai aspektai ir padidintas jų suderinamumas su RED direktyva.

11. Šiuo kompromisu buvo iš dalies pakeistas Komisijos pasiūlymas, kiek tai susiję su dauguma jo aspektų, taip atsižvelgiant į daugelio delegacijų pateiktus prašymus ir pastabas, kartu išlaikant bendrą jo požiūrį ir indėlio siekiant rinkinio tikslo lygį.
12. Vis dėlto 2022 m. gegužės 20 d. Nuolatinių atstovų komiteto posėdyje kai kurios delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl to, ar pakankamai atsižvelgta į jų vietos ypatumus, taikant išimtis arba vertinant konkrečius atvejus, o kitos pareiškė norą dar labiau skatinti tvarių degalų, visų pirma mažiausiai taršių, paklausą.
13. Atsižvelgdama į šių klausimų svarbą, pirmininkaujanti valstybė narė delegacijoms pateikė posėdžio metu pasiūlytus pakeitimus, kad sutvirtintų kompromisą. Dauguma delegacijų tuos pakeitimus įvertino palankiai, o kitos delegacijos pareiškė susirūpinimą dėl siūlomų priemonių veiksmingumo siekiant skatinti mažiausiai taršių tvarių degalų paklausą. Kai kurios delegacijos taip pat paprašė daugiau laiko, kad galėtų išnagrinėti posėdžio metu pasiūlytus pakeitimus, visų pirma tuos, kurie susiję su galimu neigiamu priemonės, kuria siekiama skatinti naudoti iš atsinaujinančiųjų šaltinių pagamintą ne biologinės kilmės kurą, poveikiu.

14. Po nuodugnių svarstymų dėl delegacijų pateiktos informacijos 2022 m. gegužės 20 d. Nuolatinių atstovų komiteto posėdyje ir siekiant susitarti dėl bendro požiūrio, pirmininkaujanti valstybė narė parengė kompromisinį tekstą, kuris pridedamas prie šio pranešimo. Šis kompromisinis tekstas atitinka tekstą, išdėstytą pranešimo ST 8882/22 priede, atnaujintą atsižvelgiant į 2022 m. gegužės 20 d. Nuolatinių atstovų komiteto posėdžio metu pasiūlytus pakeitimus, taip pat papildomą dalinį pakeitimą³, susijusį su priemonės, kuria siekiama skatinti naudoti iš atsinaujinančiųjų šaltinių pagamintą ne biologinės kilmės kurą, galimo neigiamo poveikio korekcija⁴.

IV. IŠVADA

12. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Nuolatinių atstovų komiteto prašoma:
- išnagrinėti ir patvirtinti šio pranešimo priede išdėstytą tekstą, siekiant susitarti dėl bendro požiūrio;
 - rekomenduoti Tarybai 2022 m. birželio 2 d. TTE (transportas) posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB.

³Visų pirma siūloma sumažinti I priede pateiktas daugiklio vertes.

⁴Kompromisinis tekstas taip pat gali apimti techninio ar redakcinio pobūdžio korekcijas.

2021/0210 (COD)

Pasiūlymas

... m. ... d. EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) .../...

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

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavę nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁵,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁶,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

⁵ OL C ..., ..., p.

⁶ OL C ..., ..., p.

- (1) jūrų transportui tenka apie 75 proc. ES išorės prekybos ir 31 proc. ES vidaus prekybos pagal apimtis. Kartu dėl laivų eismo į Europos ekonominės erdvės uostus ir iš jų išmetama apie 11 proc. viso ES transporto išmetamo CO₂ kiekio ir 3–4 proc. viso ES išmetamo CO₂ kiekio. Kasmet valstybių narių uostuose įlaipinami ar išlaipinami 400 milijonų keleivių, įskaitant 14 milijonų keleivių kruiziniuose laivuose. Todėl jūrų transportas yra esminė Europos transporto sistemos sudedamoji dalis ir atlieka ypatingą vaidmenį Europos ekonomikoje. Jūrų transporto rinkoje vyrauja stipri Sąjungos ir ne tik Sąjungos ekonominės veiklos vykdytojų konkurencija, kuriai palaikyti būtinos vienodos sąlygos. Jūrų transporto rinkos ir jos ekonominės veiklos vykdytojų stabilumas ir gerovė priklauso nuo aiškios, suderintos politikos programos, kuriai galiojant jūrų transporto veiklos vykdytojai, uostai ir kiti sektoriaus dalyviai galėtų veikti turėdami vienodas galimybes. Kai rinka iškraipoma, laivų valdytojai ar uostai gali atsidurti blogesnėje padėtyje negu konkurentai jūrų transporto sektoriuje arba kituose transporto sektoriuose. Atitinkamai jūrų transporto pramonė gali prarasti konkurencingumą, o piliečiai ir verslo subjektai – sujungiamumą;
- (2) kad būtų sustiprintas Sąjungos klimato srities įsipareigojimas, išdėstytas Paryžiaus susitarime, priimtame pagal Jungtinių Tautų bendrąją klimato kaitos konvenciją⁷ (toliau – Paryžiaus susitarimas), 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema (Europos klimato teisės aktu)⁸ siekiama išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį iki 2030 m. sumažinti bent 55 proc., palyginti su 1990 m. lygiu, ir sudaryti sąlygas Sąjungai iki 2050 m. neutralizuoti poveikį klimatui. Be to, siekiant motyvuoti naudoti tvariai gaminamą atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą, be kita ko, jūrų transporto sektoriuje, reikalingos įvairios papildomos politikos priemonės. Būtinoji technologijų plėtra ir diegimas turi būti vykdomi dar iki 2030 m., siekiant pasirengti po to vyksiantiems daug greitesniems pokyčiams;

⁷ OL L 282, 2016 10 19, p. 4.

⁸ OL L 243, 2021 7 9.

- (3) pereinant prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro bei pakaitinių energijos šaltinių, būtina užtikrinti tinkamą ES jūrų transporto rinkos veikimą ir sąžiningą konkurenciją laivų kuro, sudarančio didelę laivų valdytojų išlaidų dalį, srityje. Kuriai taikomi skirtingi reikalavimai įvairiose valstybėse narėse gali gerokai paveikti laivų valdytojų ekonominius rezultatus ir neigiamai paveikti konkurenciją rinkoje. Dėl tarptautinio laivybos pobūdžio laivų valdytojai gali lengvai bunkeruoti trečiosiose šalyse ir gabenti didelį kuro kiekį. Taip gali susidaryti anglies dioksido nutekėjimas ir žalingas poveikis sektoriaus konkurencingumui, jeigu valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose jūrų uostuose bus tik užtikrintas atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro prieinamumas, bet kartu nebus nustatyta jo naudojimo reikalavimų, taikomų visiems laivų, atvykstančių į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius uostus ir iš jų išvykstančių, valdytojams. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytos priemonės, kuriomis būtų užtikrinta, kad atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro skverbtis laivų kuro rinkoje vyktų sąžiningomis konkurencijos ES jūrų transporto rinkoje sąlygomis;
- (4) todėl, siekiant padaryti poveikį visai jūrų transporto sektoriaus veiklai, šis reglamentas turėtų būti taikomas pusei energijos, kurią sunaudoja laivas, atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą iš valstybės narės jurisdikcijai nepriklausančio uosto, pusei energijos, kurią sunaudoja laivas, išvykstantis iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto ir atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai nepriklausančią uostą, visai energijai, kurią sunaudoja laivas, atvykstantis į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto, ir energijai, sunaudojamai laive, prisišvartavusiame valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste. Taip taikant šį reglamentą, užtikrinamas jo veiksmingumas, be kita ko, padidinant teigiamą tokios sistemos poveikį aplinkai. Kartu taikant tokią sistemą apribojama apsilankymų uostuose, leidžiančiuose apeiti reikalavimus, rizika ir nukreipimo kitais maršrutais už Sąjungos ribų rizika. Siekiant užtikrinti sklandžią jūrų laivybą ir išvengti iškraipymų vidaus rinkoje, reikėtų vienodų sąlygų jūrų transporto veiklos vykdytojams ir uostams, kiek tai susiję su visais reisais, per kuriuos atvykstama į valstybių narių jurisdikcijai priklausančius uostus arba iš jų išvykstama, ir laivų buvimu tuose uostuose, kurioms būtų taikomos šiame reglamente nustatytos nuoseklios taisyklės;

- (5) šiame reglamente nustatytos taisyklės, laikantis nediskriminavimo principo, turėtų būti taikomos visiems laivams, neatsižvelgiant į jų vėliavą. Siekiant suderinamumo su jūrų transporto srityje taikomomis Sąjungos ir tarptautinėmis teisės normomis pagrindinis dėmesys šiame reglamente turėtų būti skirtas laivams, kurių bendroji talpa (BT) didesnė kaip 5 000, ir jis neturėtų būti taikomas karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniais laivams, žvejybos arba žuvų apdorojimo laivams, primityvios konstrukcijos mediniams laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams ir nekomerciniais tikslais naudojamiems valstybiniais laivams. Nors šie pastarieji laivai, kurių BT viršija 5 000, sudaro tik maždaug 55 proc. visų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 į uostus įplaukiančių laivų, jie išmeta didžiąją daugumą laivybos sektoriuje išmetamo anglies dioksido (CO₂) kiekio. Komisija turėtų reguliariai iš naujo įvertinti padėtį, kad galiausiai jis būtų taikomas ir laivams, kurių bendroji talpa yra mažesnė nei 5000;
- (5a) kol yra tenkinamos tos sąlygos, valstybėms narėms, kurių teritorijoje nėra jūrų uostų, akredituotų tikrintojų, su jų vėliava plaukiojančių laivų, kuriems taikomas šis reglamentas, ir kurios nėra administruojančiosios valstybės, kaip tai suprantama šiame reglamente, nereikėtų imtis jokių veiksmų dėl su tuo susijusių reikalavimų šiame reglamente;
- (5b) atsižvelgiant į atokiausių Sąjungos regionų ypatumus ir apribojimus, visų pirma į jų atokumą ir izoliuotumą, ypatingas dėmesys turėtų būti skiriamas tam, kad būtų išsaugotas jų prieinamumas ir veiksmingas susisiekimas jūrų transportu. Todėl į šio reglamento taikymo sritį turėtų būti įtraukta tik pusė energijos, sunaudojamos reisams iš atokiausio regiono įplaukimo uosto arba į jį. Dėl tų pačių priežasčių turėtų būti leidžiama taikyti laikinas išimtis reisams tarp vieno viename iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto ir kito kitame iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto ir energijai, sunaudotai jiems būnant atitinkamų atokiausių regionų įplaukimo uostuose;
- (5c) siekiant atsižvelgti į specifinę salų regionų padėtį, kaip pabrėžta Sutarties 174 straipsnyje, ir į poreikį išsaugoti susisiekimą tarp salų ir periferinių regionų su centriniais Sąjungos regionais, turėtų būti leidžiama taikyti laikinas išimtis reisams, atliekamiems keleiviniais laivais, išskyrus kruizinius keleivinius laivus, tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto ir tos pačios valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto, esančio saloje, kurioje yra mažiau kaip 200 000 nuolatinių gyventojų;

- (5d) viešųjų paslaugų įsipareigojimams tarp Kipro ir kitų valstybių narių turėtų būti laikinai taikoma išimtis. Iš tiesų jau daugiau kaip du dešimtmečius nėra susisiekiama jūra tarp Kipro ir žemyninės Europos. Dedamomis pastangomis sukurti tokį susisiekiama vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus siekiama veiksmingai reaguoti į neatidėliotiną poreikį teikti bendrojo intereso paslaugą ir užtikrinti susisiekiama, taip pat ekonominę, socialinę ir teritorinę sanglaudą;
- (5e) atsižvelgiant į padidėjusias vežimo išlaidas šio reglamento reikalavimų neatitinkantiems laivams, turėtų būti sprendžiama vengiamojo elgesio ir šio reglamento nuostatų apėjimo rizikos problema, visų pirma konteinervežių linijinės laivybos segmento atveju. Išlaidų, susijusių su šio reglamento laikymusi, apribojimo tikslu įplaukiant į Sąjungos kaimynystėje esančius uostus, būtų ne tik mažinama numatyta nauda aplinkai ir gerokai kenkiama šiuo reglamentu siekiamiems tikslams, bet gali būti išmetama ir daugiau teršalų dėl papildomo atstumo, nuplaukiamo siekiant išvengti šio reglamento taikymo. Todėl į įplaukimo uosto sąvoką tikslinga neįtraukti tam tikrų sustojimų ne Sąjungos uostuose. Šis neįtraukimas turėtų būti taikomas Sąjungos kaimynystėje esantiems uostams, kuriuose vengimo rizika yra didžiausia. 300 jūrmylių riba yra proporcingas atsakas į tą riziką, subalansuojant papildomą naštą ir vengimo riziką. Be to, šis neįtraukimas į įplaukimo uosto sąvoką turėtų būti taikomas tik konteinervežiams ir tiems uostams, kurių pagrindinė veikla yra konteinerių perkrovimas. Tokių vežimų atveju vengimo rizika taip pat yra persikėlimo iš paskirstymo centro uosto į uostus už Sąjungos ribų pavojus, o dėl to vengimo padariniai pasunkėtų dar labiau. Dėl šios priežasties ir nesant IMO privalomos sistemos dėl atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro naudojimo tarptautiniams reisams pasauliniu mastu, kurios užmojis būtų panašus į šiame reglamente nustatytus reikalavimus, konteinervežių sustojimas kaimyniniame konteinerių perkrovimo uoste neturėtų būti laikomas sustojimu įplaukimo uostuose šio reglamento prasme. Siekiant užtikrinti priemonės proporcingumą ir lygią traktuotę, reikėtų atsižvelgti į trečiosiose valstybėse taikomas priemones, kurių poveikis lygiavertis šio reglamento poveikiui;

- (5f) plaukiojimas ledo sąlygomis ir ledo klasės laivų techninės savybės lemia papildomas jūrų transporto išlaidas, ypač šiaurinėse Baltijos jūros dalyse, kurios dėl šio reglamento galėtų dar labiau padidėti. Todėl, siekiant sudaryti vienodas sąlygas su kitais laivais, šios papildomos ledo klasės laivų sąnaudos, susijusios su plaukiojimu ledo sąlygomis ir jų techninėmis savybėmis, turėtų būti sumažintos. Tuo tikslu bendrovėms turėtų būti laikinai leidžiama tuose ledo klasės laivuose taikyti pakoreguotą laive sunaudojamos energijos kiekį. Komisija turėtų iš naujo įvertinti tokio mechanizmo poreikį ir metodiką, visų pirma atsižvelgdama į teikiant ataskaitas apie atstumą ir papildomą laivybos ledo sąlygomis energijos kiekį būtinų duomenų stebėsenos patikimumą, rengiantis galimam šios priemonės pratęsimui;
- (5g) siekiant sukurti aiškia ir nuspėjama teisinę sistemą ir taip paskatinti tvariausių ir novatoriškiausių kuro technologijų, turinčių augimo potencialą, kad būtų patenkinti būsimi poreikiai, rinkos plėtrą ir diegimą, būtina speciali paskata, skirta iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintam nebiologinės kilmės kurui, atsižvelgiant į didelį tokio kuro potencialą priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo srityje ir į numatomas jo gamybos sąnaudas trumpuoju ir vidutinės trukmės laikotarpiu; Sintetiniai degalai, gaminami iš atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos ir anglies dioksido, surinkto tiesiogiai iš oro, gali sumažinti išmetamų teršalų kiekį net 100 proc., palyginti su iškastiniu kuru. Be to, palyginti su kitų rūšių tvariais degalais, jie turi geroką pranašumą, susijusį su efektyviu išteklių naudojimu (visų pirma, vandens poreikiu) gamybos procese. Tačiau jų gamybos sąnaudos šiuo metu yra daug didesnės už tradicinio kuro rinkos kainą ir prognozuojama, kad jos tokios išliks ir vidutinės trukmės laikotarpiu. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti nustatytas specialus ir laikinas daugiklis, kuriuo būtų remiamas šios technologijos įsisavinimas;
- (6) už šio reglamento laikymosi užtikrinimą atsakingas subjektas turėtų būti laivybos bendrovė, apibrėžiama kaip laivo savininkas arba kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas ar laivo be įgulos frachtuotojas, kuris iš laivo savininko yra perėmęs atsakomybę už laivo eksploatavimą ir kuris, prisiimdamas šią atsakomybę, sutiko perimti visas pareigas ir atsakomybę, nustatytas Tarptautiniu saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksu, kuris Sąjungoje įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 336/2006⁹. Ta apibrėžtis grindžiama Europos Parlamento ir Tarybos

⁹ OL L 64, 2006 3 4, p. 1.

reglamento (ES) 2015/757¹⁰ 3 straipsnio d punkte pateikta bendrovės apibrėžtimi ir atitinka 2016 m. Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) sukurtą pasaulinę duomenų rinkimo sistemą;

- (6a) ta bendrovė turėtų išlikti atsakinga už stebėsenos ir ataskaitų teikimo pareigų pagal šį reglamentą vykdymą, už taisomųjų baudų mokėjimą pagal principą „teršėjas moka“ ir už švaresnių degalų naudojimo skatinimą, o subjektas, atsakingas už degalų pirkimą ir (arba) veiklos sprendimų, turinčių įtakos laivo naudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumui, priėmimą, deficitinio atitikties balanso atveju per sutartinius susitarimus su ta bendrove galėtų jai apmokėti ar kitaip kompensuoti dėl laivo eksploatavimo susidariusias taisomųjų baudų išlaidas. Bendrovė gali remdamasi sutartimi paprašyti tikrintojo apskaičiuoti baudų, susijusių su kito subjekto vykdomu laivo eksploatavimu ataskaitinio laikotarpio metu, sumas. Šiame reglamente laivo eksploatavimas – laivo pervežto krovinio, maršruto ir greičio nustatymas;
- (7) siekiant kurti ir diegti naujų rūšių kurą ir energetinius sprendinius, reikalingas koordinuotas požiūris, kad būtų suderinta pasiūla, paklausa ir įrengta tinkama paskirstymo infrastruktūra. Nors dabartinėje Europos reglamentavimo sistemoje jau iš dalies išsprendžiamas kuro gamybos klausimas (Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje (ES) 2018/2001¹¹) ir kuro paskirstymo klausimas (Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2014/94/ES¹²), taip pat reikalinga priemonė, kuria būtų sukurta didesnė atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio laivų kuro paklausa;
- (8) nors tokiomis priemonėmis kaip anglies dioksido apmokestinimas ar veiklos taršos anglies dioksidu intensyvumo tiksliniai rodikliai skatinama gerinti energijos vartojimo efektyvumą, jos nėra tinkamos siekiant trumpuoju ir vidutiniu laikotarpiu įgyvendinti esminį perėjimą prie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro. Todėl reikia specialios reglamentavimo koncepcijos, skirtos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio laivų kurui ir pakaitiniams energijos šaltiniams, pvz., vėjo arba elektros energijai, diegti;

¹⁰ 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB (OL L 123, 2015 5 19, p. 55).

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

¹² 2014 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (OL L 307, 2014 10 28, p. 1).

- (9) intervencinės politikos priemonės, skirtos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro paklausai skatinti, turėtų būti orientuotos į tikslus ir atitikti technologinio neutralumo principą. Atitinkamai turėtų būti nustatytos laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos, nenurodant naudoti konkretaus kuro ar technologijos;
- (10) turėtų būti skatinama sukurti ir diegti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą, teikiantį didelių tvarumo, komercinės brandos, inovacijų ir augimo galimybių, kad būtų patenkinti ateities poreikiai. Tai padės sukurti novatoriškas ir konkurencingas kuro rinkas ir užtikrinti pakankamą tvaraus laivų kuro tiekimą trumpuoju ir ilguoju laikotarpiu, kad būtų įgyvendinti Sąjungos transporto priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo užmojai, kartu stiprinant Sąjungos pastangas užtikrinti aukšto lygio aplinkos apsaugą. Šiuo tikslu turėtų būti tinkamas tvarus laivų kuras, pagamintas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo A ir B dalyse išvardytų pradinių žaliavų, taip pat sintetinis laivų kuras. Visų pirma itin svarbus yra tvarus laivų kuras, pagamintas iš Direktyvos (ES) 2018/2001 IX priedo B dalyje išvardytų pradinių žaliavų, nes tai yra komerciniu požiūriu brandžiausia tokio laivų kuro gamybos technologija, kuria bus galima naudotis jau artimiausiu metu, siekiant mažinti jūrų transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro;
- (11) netiesioginis žemės naudojimo pakeitimas įvyksta, kai vietoj tradicinės maistinių ir pašarinių augalų gamybos imama auginti biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro gamybai skirtus augalus. Dėl tokios papildomos paklausos padidėja žemės poreikis ir žemės ūkio paskirties žemės plotai gali būti plečiami užimant žemės, kurioje yra didelių anglies sandėkų, plotus, pavyzdžiui, miškus, šlapžemes ir durpynus, taip sukuriant papildomą išmetamą ŠESD kiekį ir biologinės įvairovės nykimą. Moksliniai tyrimai parodė, kad poveikio mastas priklauso nuo įvairių veiksnių, t. y. ir nuo kuro gamybai naudojamų pradinių žaliavų tipo, nuo papildomos pradinių žaliavų paklausos, kurią sukelia biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro naudojimas, ir nuo didelių anglies sandėkų turinčios žemės apsaugos lygio visame pasaulyje. Dėl netiesioginio žemės naudojimo pakeitimo išmetamo ŠESD kiekio negalima vienareikšmiškai nustatyti taip tiksliai, kaip to reikia norint apskaičiuoti išmetamųjų teršalų faktorius, būtinus taikant šį reglamentą. Tačiau yra įrodymų, kad visa kuro gamyba iš pradinių žaliavų daugiau ar mažiau sukelia netiesioginį žemės naudojimo pakeitimą. Su netiesioginiu žemės naudojimo pakeitimu ne tik susijęs išmetamas ŠESD kiekis, dėl kurio, deginant konkrečių rūšių biodegalus, skystuosius bioproduktus ar

biomasės kurą, išmetamų ŠESD sutaupoma mažiau ar netgi visai nesutaupoma, bet ir kyla pavojus biologinei įvairovei. Šis pavojus itin didelis todėl, kad gali labai išsiplėsti gamyba, o šią plėtrą lems žymiai padidėjusi paklausa. Todėl pagal šį reglamentą neturėtų būti skatinama naudoti kurą iš maistinių ir pašarinių augalų. Direktyvoje (ES) 2018/2001 jau apribotas tokio biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro indėlis į išmetamo ŠESD kiekio mažinimo rodiklius kelių ir geležinkelių transporto sektoriuje ir nustatoma jo riba, nes šis kuras duoda mažiau naudos aplinkai, menkiau prisideda prie šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo ir kelia platesnių tvarumo problemų;

- (12) laivybos sektoriui šiuo metu tenka nežymi maistinės ir pašarinės kilmės biodegalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro paklausos dalis, nes daugiau kaip 99 proc. šiuo metu naudojamo laivų kuro yra iškastinės kilmės. Taigi, maistinės ir pašarinės kilmės kuro netinkamumas pagal šį reglamentą taip pat iki minimumo sumažina riziką, kad bus lėčiau mažinama transporto sektoriaus priklausomybė nuo iškastinio kuro, nes kitais atvejais augalinės kilmės biodegalai iš kelių transporto sektoriaus būtų perkelti į laivybos sektorių. Tokį perkėlimą būtina kuo labiau sumažinti, nes kelių transportas šiuo metu tebėra daug taršesnis negu bet kuris kitas transporto sektorius, o jūrų transporto sektoriuje daugiausia naudojamas iškastinės kilmės kuras. Todėl tikslinga nesukurti galimai didelės biodegalų iš maistinių ir pašarinių augalų, skystųjų bioproduktų ir biomasės kuro paklausos – šiuo reglamentu neskatinti jų naudoti. Atitinkamai, dėl visų rūšių kuro iš maistinių ir pašarinių augalų deginimo papildomai išmetamo ŠESD kiekio ir biologinės įvairovės nykimo būtina laikyti, kad šio kuro išmetamųjų teršalų faktoriai atitinka mažiausiai palankų teršalų išmetimo scenarijų;
- (13) ilgas laukimo laikas, susijęs su jūrų transportui skirtų naujų rūšių kuro ir energetinių sprendinių kūrimu ir diegimu, verčia greitai imtis veiksmų ir parengti aiškį ir prognozuojamą ilgalaikę reglamentavimo sistemą, padedančią visiems suinteresuotiesiems subjektams planuoti ir investuoti. Tokia reglamentavimo sistema padės kurti ir diegti jūrų transportui skirtą naujų rūšių kurą ir energetinius sprendinius ir skatins suinteresuotuosius subjektus investuoti. Tokioje reglamentavimo sistemoje taip pat turėtų būti apibrėžtos laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos iki 2050 m. Per tam tikrą laikotarpį, atsižvelgiant į tikėtiną technologijų plėtrą ir didesnę atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio laivų kuro gamybą, tas ribas reikėtų mažinti;

- (14) šiuo reglamentu reikėtų nustatyti metodiką ir formulę, kurios turėtų būti taikomos apskaičiuojant laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinį metinį intensyvumą. Ta formulė turėtų būti grindžiama laivų ataskaitose nurodomu kuro sunaudojimu ir apimti atitinkamus sunaudoto kuro išmetamųjų teršalų faktorius. Metodikoje taip pat turėtų būti atsižvelgiama į pakaitinių energijos šaltinių, tokių kaip vėjo ar elektros energija, naudojimą;
- (15) siekiant susidaryti išsamesnį įvairių energijos šaltinių aplinkosauginio veiksmingumo vaizdą, kuro efektyvumas ŠESD išmetimo požiūriu turėtų būti vertinamas pagal WtW, atsižvelgiant į energijos gamybos, transporto, paskirstymo ir naudojimo laive poveikį. Taip siekiama skatinti technologijas ir gamybos scenarijus, paliekančius mažesnę ŠESD pėdsaką ir teikiančius realią naudą, palyginti su esamu tradiciniu kuru;
- (16) atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro WtW efektyvumas turėtų būti nustatomas pagal standartinius arba faktinius ir sertifikuotus išmetamųjų teršalų faktorius, apimančius WtT ir TtW išmetamuosius teršalus. Tačiau iškastinio kuro WtT išmetamųjų teršalų faktoriai ir TtW išmetamo CO₂ faktoriai turėtų būti nustatomi tik naudojant standartinius išmetamųjų teršalų faktorius, kaip numatyta šiame reglamente;
- (17) siekiant skatinti naudoti bendrą mažesnę ŠESD pėdsaką paliekančius energijos išteklius, reikia taikyti visapusišką požiūrį į visus aktualiausius ŠESD teršalus (CO₂, CH₄ ir N₂O). Todėl, siekiant atsižvelgti į metano ir azoto suboksido potencialą skatinti visuotinį atšilimą, šiame reglamente nustatyta riba turėtų būti išreiškiama CO₂ ekvivalentu;

- (18) naudojant atsinaujinančiuosius energijos išteklius ir alternatyvią varomąją jėgą, pvz., vėjo ir saulės energiją, labai sumažinamas bendrai laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumas. Tai, kad tiksliai išmatuoti ir kiekybiškai išreikšti tuos energijos šaltinius sunku (energijos naudojimo pauzės, tiesioginis, kaip varomosios jėgos, perdavimas ir kt.), neturėtų trukdyti juos apskaičiuoti kaip bendros laivuose sunaudojamos energijos dalį, aproksimuojant jų indėlį į laivo energijos balansą;
- (19) uostuose laivų keliama oro tarša (sieros oksidai, azoto oksidai ir kietosios dalelės) kelia didelę problemą pakrančių vietovėms ir uostamiesčiams. Todėl turėtų būti nustatytos konkrečios ir griežtos pareigos, siekiant sumažinti prieplaukoje prisišvartavusių laivų, naudojančių savo variklių energiją, išmetamų teršalų kiekį;
- (20) naudojantis nuo kranto tiekama elektra sumažinama laivų keliama oro tarša ir jūrų transporto išmetamas ŠESD kiekis. Nuo kranto tiekama elektra yra vis švaresnė energija, kuria gali naudotis laivai, nes atsinaujinančiųjų energijos išteklių dalis ES elektros energijos rūšių derinyje auga. Nors Direktyvoje 2014/94/ES įtvirtinta tik nuostata dėl nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo taškų, šios technologijos paklausa ir atitinkamai jos diegimas tebėra riboti. Todėl turėtų būti nustatytos konkrečios taisyklės, kuriomis konteinervežiai ir keleiviniai laivai – t. y. tų kategorijų laivai, kurių išmetamas teršalų kiekis vienam laivui švartuojantis krantinėje yra didžiausias, remiantis 2018 m. pagal Reglamentą (ES) 2015/757 surinktais duomenimis – būtų įpareigoti naudotis nuo kranto tiekama elektra;
- (21) suteikti lygiavertę naudą uostų aplinkai galbūt būtų galima naudojantis ne tik nuo kranto tiekama elektra, bet ir kitomis technologijomis. Kai įrodoma, kad naudojimas alternatyvia technologija yra lygiavertis naudojimuisi nuo kranto tiekama elektra, laivas turėtų būti atleistas nuo pareigos naudotis nuo kranto tiekama elektra;

- (22) buvo išbandyti įvairūs nuo kranto tiekiamos elektros projektai ir sprendimai, skirti laivams inkaravimo vietoje, tačiau šiuo metu neturima brandaus ir keičiamo masto techninio sprendimo. Dėl šios priežasties pareiga naudotis nuo kranto tiekama elektra visų pirma turėtų būti taikoma tik prieplaukoje prisišvartavusiems laivams. Nepaisant to, Komisija turėtų reguliariai iš naujo įvertinti padėtį, siekiant šią pareigą išplėsti ir inkaravimo vietose esantiems laivams, kai reikiamos technologijos bus pakankamai brandžios. Kol kas valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nustatyti tokią pareigą inkaravimo vietoje esantiems laivams, pavyzdžiui, tuose uostuose, kuriuose tokia technologija jau įdiegta arba kurie yra tokiose vietose, kuriose turėtų būti vengiama bet kokios taršos;
- (23) taip pat turėtų būti numatytos pareigos naudotis nuo kranto tiekama energija išimtyms dėl tam tikrų objektyvių priežasčių, su sąlyga, kad įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija arba tinkamai įgaliotas subjektas – kai tinkama, pasikonsultavusi (-ęs) su uosto valdymo įstaiga – atlieka patikrą, jas taikant tik ne pagal tvarkaraštį vykdomam ir nesistemingam įplaukimui į uostą dėl saugos ar gyvybės gelbėjimo jūroje priežasčių, trumpam prieplaukoje prisišvartavusio laivo buvimui, kurio trukmė nesiekia dviejų valandų, nes tai yra minimalus prisijungimui būtinas laikas, nuo kranto tiekiamos elektros nebuvimo arba nesuderinamumo atvejams, energijos gaminimui laive avariniais atvejais ir techninės priežiūros bei priežiūros bandymams;
- (24) nuo kranto tiekiamos elektros nebuvimo ar nesuderinamumo atveju išimtyms turėtų būti ribotos, kad toms investicijoms būtų suteiktos reikiamos paskatos ir būtų išvengta nesąžiningos konkurencijos. Todėl, nors kai kurios išimtyms turėtų būti įmanomos, pavyzdžiui, kai retkarčiais paskutinę minutę atliekami įplaukimo į uostą tvarkaraščių pakeitimai ir įplaukiama į nesuderinamą įrangą turinčius uostus, uostuose, kuriems, taikant ADIR¹³, taikoma pareiga suteikti nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo taškus, tos išimtyms turėtų būti apribotos. Todėl laivų valdytojai turėtų atidžiai planuoti savo įplaukimus į uostą siekdami užtikrinti, kad jie savo veiklą galėtų vykdyti neišmesdami oro teršalų ir ŠESD, kol laivai yra prisišvartavę prieplaukoje, ir neblogindami pakrančių vietovių ir uostamiesčių aplinkos būklės;

¹³ Tikslus pavadinimas bus įrašytas vėliau.

- (24b) atsižvelgiant į teigiamą nuo kranto tiekiamos elektros naudojimo poveikį vietos oro taršai ir poreikį skatinti šios technologijos plėtrą trumpuoju laikotarpiu, prisišvartavimo vietoje tiekiamos elektros energijos gamybos anglies dioksido intensyvumas turėtų būti prilygintas nuliui. Komisija turėtų numatyti galimybę vėlesniame etape atsižvelgti į išmetamą ŠESD kiekį, susijusį su nuo kranto tiekiamą elektra;
- (25) siekiant nustatyti, ar laikomasi šio reglamento nuostatų, juo turėtų būti numatyta patikima stebėsenos, ataskaitų teikimo ir patikros sistema. Tokia sistema turėtų būti nediskriminuojant taikoma visiems laivams ir joje turėtų būti reikalaujama, kad tikrinimą atliktų trečioji šalis ir taip būtų užtikrintas toje sistemoje pateiktų duomenų tikslumas. Kad būtų lengviau pasiekti šio reglamento tikslą, tikrinant, ar šio reglamento laikomasi, prireikus turėtų būti naudojamosi visais duomenimis, kurie jau yra pateikti pagal Reglamentą (ES) 2015/757, – taip būtų sumažinama bendrovėms, tikrintojams ir kompetentingoms institucijoms tenkanti administracinė našta;
- (26) bendrovės turėtų būti atsakingos už plaukiojimo ir švartavimosi metu laive naudojamos energijos kiekio ir rūšies, taip pat kitos aktualios informacijos, pvz., informacijos apie laivo variklio tipą ar pagalbinių vėjo technologijų buvimą, stebėseną ir nurodymą ataskaitose, siekiant įrodyti, kad laikomasi šiame reglamente nustatytos laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumo ribos. Siekiant palengvinti tų stebėsenos ir ataskaitų teikimo pareigų vykdymą ir tikrintojų atliekamą patikrą, panašiai kaip pagal Reglamentą (ES) 2015/757, bendrovės turėtų stebėsenos plane informinti numatytą stebėsenos metodą ir pateikti daugiau duomenų apie šio reglamento taisyklių taikymą. Stebėsenos planas ir, jei taikytina, vėlesni jo pakeitimai turėtų būti pateikiami tikrintojui ir būti jo įvertinami;

- (26b) siekiant sumažinti administracinę naštą, reikėtų kiek įmanoma sukurti atskirą laivybos bendrovėms skirtą stebėsenos, ataskaitų teikimo ir patikrų sistemą, siekiant įgyvendinti Europos reglamentus dėl laivybos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio mažinimo. Tuo tikslu netrukus po šio reglamento paskelbimo Komisija turėtų išnagrinėti šio reglamento ir Reglamento (ES) 2015/757 nuoseklumą ir galimą dubliavimąsi ir, kai tinkama, parengti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų iš dalies keičiamas šis reglamentas arba Reglamentas (ES) 2015/757;
- (27) norint pasiekti šio reglamento tikslus ir garantuoti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro, kurį tikimasi diegti laivybos sektoriuje, aplinkosauginį naudingumą, kurą būtina sertifikuoti. Toks sertifikavimas turėtų būti atliekamas vadovaujantis skaidria, nediskriminacine procedūra. Siekiant palengvinti sertifikavimą ir sumažinti administracinę naštą, biodegalams, biodujoms, nebiologinės kilmės atsinaujinančiųjų energijos išteklių kurui ir perdirbtos anglies kurui, apibrėžtiems pagal Direktyvą (ES) 2018/2001, turėtų būti taikomos minėtoje direktyvoje nustatytos sertifikavimui skirtos taisyklės. Ta sertifikavimo koncepcija taip pat turėtų būti taikoma už Sąjungos ribų bunkeriuojamam kurui, kuris turėtų būti laikomas importuotu kuru, panašiai kaip Direktyvoje (ES) 2018/2001. Kai bendrovės ketina nukrypti nuo toje direktyvoje arba šioje naujoje sistemoje numatytų standartinių verčių, tai turėtų būti daroma tik tuo atveju, kai vertės galima sertifikuoti pagal vieną iš savanoriškų schemų, pripažįstamų pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 (WtT verčių atveju) arba atlikus laboratorinius bandymus ar tiesioginius išmetamųjų teršalų matavimus (TtW);
- (28) patikrų veiklą vykdo tikrintojai. Siekiant užtikrinti nešališkumą, tikrintojai turėtų būti nepriklausomi ir kompetentingi juridiniai asmenys, akredituoti nacionalinių akreditavimo įstaigų, įsteigtų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 765/2008¹⁴. Tikrintojai turėtų turėti priemonių ir darbuotojų, atitinkančių laivyno, kurio patikrų veiklą jie vykdo pagal šį reglamentą, dydį. Patikra turėtų būti užtikrinamas bendrovių vykdomos stebėsenos ir teikiamų ataskaitų tikslumas bei išsamumas ir atitiktis šiam reglamentui;

¹⁴ 2008 m. liepos 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 765/2008, nustatantis su gaminių prekyba susijusius akreditavimo ir rinkos priežiūros reikalavimus ir panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 339/93 (OL L 218, 2008 8 13, p. 30).

- (29) remdamiesi bendrovių stebimais ir ataskaitose nurodomais duomenimis ir informacija, tikrintojai turėtų apskaičiuoti ir nustatyti laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinį metinį intensyvumą ir laivo balansą nustatytos ribos atžvilgiu, įskaitant paviršinį atitikties balansą arba deficitinį atitikties balansą, taip pat nustatyti, ar laikomasi pareigos prisišvartavus naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą. Tikrintojas turėtų tą informaciją pateikti atitinkamai bendrovei. Kai tikrintojas yra tas pats subjektas kaip ir tikrintojas Reglamento (ES) 2015/757 tikslais, tokia informacija galėtų būti pateikiama kartu su tame reglamente numatyta patikros ataskaita;
- (30) Komisija turėtų sukurti elektroninę „FuelEU“ duomenų bazę, kurioje būtų registruojami kiekvieno laivo rezultatai ir užtikrinama jo atitiktis šiam reglamentui, ir turėtų užtikrinti šios elektroninės duomenų bazės veikimą. Ši duomenų bazė turėtų būti naudojama visiems svarbiausiems veiksams, kurių reikia šiame reglamente nustatytoms pareigoms įvykdyti. Siekiant palengvinti ataskaitų teikimą ir sumažinti administracinę naštą bendrovėms, tikrintojams ir kitiems naudotojams, ta elektroninė duomenų bazė turėtų būti kuriama remiantis esamu THETIS-MRV moduliu arba, kiek įmanoma, turėtų būti plėtojama kaip jo patobulinta versija. Ta elektroninė duomenų bazė taip pat turėtų suteikti galimybę pakartotinai naudoti informaciją ir duomenis, surinktus Reglamento (ES) 2015/757 tikslais;
- (31) atitiktis šiam reglamentui priklausytų nuo elementų, kurių bendrovė gali nekontroliuoti, pvz., nuo aspektų, susijusių su kuro prieinamumu ar kuro kokybe. Todėl bendrovėms turėtų būti suteikta lankstumo iš vienu metų į kitus perkelti paviršinį atitikties balansą arba laikantis tam tikrų ribų avansu pasiskolinti paviršinį atitikties balansą iš ateinančių metų. Siekiant vietos oro kokybės uostamiesčiuose ir pakrančių vietovėse labai svarbu, kad prisišvartavę laivai naudotų nuo kranto tiekiamą elektrą, todėl tokiam naudojimui panašios lankstumo nuostatos neturėtų būti taikomos;
- (32) siekiant išvengti technologinio susaistymo ir toliau remti geriausių rezultatų teikiančių sprendinių diegimą, bendrovėms turėtų būti leidžiama sutelkti skirtingų laivų efektyvumą. Šiuo tikslu galimas vieno laivo perteklinis efektyvumas galėtų būti panaudotas siekiant kompensuoti nepakankamą kitų laivų efektyvumą, su sąlyga, kad bendras sujungtas atitikties balansas yra teigiamas. Taip sukuriama galimybė atlyginti už perteklinį efektyvumą ir skatinama investuoti į pažangesnes technologijas. Galimybė pasirinkti sujungtą atitikties balansą turėtų likti savanoriška ir turėtų priklausyti nuo atitinkamų bendrovių sutikimo;

- (33) vadovaujantis šiuo reglamentu nustatytais procedūromis tikrintojo arba, kai taikytina, administruojančiosios valstybės kompetentingos institucijos išduotas atitikties patvirtinimo dokumentas („FuelEU“ atitikties dokumentas) turėtų būti laivų laikomas kaip įrodymas, kad laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD intensyvumas atitinka ribas ir laikomasi pareigų, susijusių su nuo kranto tiekiamos elektros naudojimu. Tikrintojas arba, kai taikytina, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija turėtų „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoti informaciją apie „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento išdavimą;
- (34) tikrintojai reikalavimų neatitinkančius įplaukimus į uostą turėtų nustatyti remdamiesi aiškiais ir objektyviais kriterijais, kuriais būtų atsižvelgiama į visą aktualią informaciją, įskaitant lankymosi uoste laiką, sunaudotą kiekvieno tipo energijos kiekį ir galimų reikalavimų nesilaikymo sąlygų taikymą kiekvieno įplaukimo į uostą atveju. Tą informaciją bendrovės turėtų pateikti tikrintojams atitiktčiai nustatyti;
- (35) nedarant poveikio galimybei pasiekti atitiktį naudojantis lankstumo ir sujungimo nuostatomis, laivams, neatitinkantiems laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos ŠESD vidutinio metinio intensyvumo ribų, turėtų būti skiriama atgrasomąjį poveikį turinti taisomoji bauda, proporcinga reikalavimų nesilaikymo mastui ir pašalinanti bet kokią ekonominį reikalavimų nesilaikymo pranašumą, taip išsaugant vienodas veiklos sąlygas šiame sektoriuje. Taisomosios baudos dydis turėtų būti grindžiamas atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro, kurį laivas būtų turėjęs sunaudoti, kad atitiktų šio reglamento reikalavimus, kiekiu ir kaina;
- (36) taisomoji bauda taip pat turėtų būti skiriama už kiekvieną reikalavimų neatitinkantį lankymąsi uoste. Ta taisomoji bauda turėtų būti proporcinga elektros energijos naudojimo pakankama apimtimi sąnaudoms, turėtų atgrasyti nuo taršesnių energijos šaltinių naudojimo ir turėtų būti lygi fiksuotai sumai eurais, padaugintai iš nustatyto bendro prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio ir bendro suapvalinto valandų, praleistų prisišvartavusiam laivui nesilaikant reikalavimų dėl nuo kranto tiekiamos elektros, skaičiaus. Dėl tikslų Sąjungoje nuo kranto tiekiamos elektros energijos kainų duomenų trūkumo šis tarifas turėtų būti grindžiamas vidutine ES nebutiniams vartotojams taikomos elektros energijos kaina, padauginta iš dviejų, siekiant atsižvelgti į kitas su paslaugos teikimu susijusias rinkliavas, įskaitant, be kita ko, sujungimo išlaidas ir investicijų susigrąžinimo elementus;

- (37) iš sumokamų taisomųjų baudų gaunamos ir administruojančiosios valstybės surenkamos pajamos turėtų būti naudojamos atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro paskirstymui ir naudojimui laivybos sektoriuje skatinti ir siekiant padėti laivybos veiklos vykdytojams įvykdyti jų klimato srities ir aplinkosaugos tikslus;
- (38) su šiuo reglamentu susijusių pareigų vykdymas turėtų būti užtikrinamas remiantis esamomis priemonėmis, įskaitant priemones, nustatytas vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvomis 2009/16/EB¹⁵ ir 2009/21/EB¹⁶. Be to, valstybės narės turėtų nustatyti taisykles dėl veiksmingų, proporcingų ir atgrasomų sankcijų, taikytinų už šio reglamento pažeidimus. Siekiant išvengti netinkamos ar dvigubos bausmės už tuos pačius pažeidimus, tokios sankcijos turėtų nedubliuoti taisomųjų baudų, taikomų tais atvejais, kai laivo atitikties balansas yra deficitinis arba laivas įplaukė į uostą (-us) nesilaikydamas reikalavimų. Dokumentas, kuriuo patvirtinama laivo atitiktis šio reglamento reikalavimams, turėtų būti įtrauktas į Direktyvos 2009/16/EB IV priede nurodytą liudijimų ir dokumentų sąrašą;
- (38a) siekiant sumažinti laivybos bendrovėms tenkančią administracinę naštą, už šio reglamento vykdymo užtikrinimo priežiūrą turėtų būti atsakinga viena valstybė narė kiekvienai laivybos bendrovei. Nustatant administruojančiąją valstybę kiekvienos laivybos bendrovės atžvilgiu, turėtų būti remiamasi ATLPS direktyvos¹⁷ nuostatomis. Administruojančiajai valstybei turėtų būti leidžiama atlikti papildomus konkretaus laivo atitikties šiam reglamentui patikrinimus už du ankstesnius ataskaitinius laikotarpius ir ji taip pat turėtų užtikrinti, kad taisomosios baudos būtų mokamos laiku;

¹⁵ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

¹⁶ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/21/EB dėl vėliavos valstybės reikalavimų laikymosi (OL L 131, 2009 5 28, p. 132).

¹⁷ Tikslus pavadinimas bus įrašytas vėliau.

- (39) dėl padarinių, kuriuos pagal šį reglamentą tikrintojų vykdomos priemonės gali turėti atitinkamoms bendrovėms, svarbos, ypač kai jie susiję su reikalavimų neatitinkančiais įplaukiais į uostą, taisomųjų baudų sumų apskaičiavimu ir atsisakymu išduoti „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą, tos bendrovės turėtų turėti teisę kreiptis į valstybės narės, kurioje tikrintojas buvo akredituotas, kompetentingą instituciją su prašymu peržiūrėti tokias priemones. Atsižvelgiant į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 47 straipsnyje įtvirtintą teisę į veiksmingą teisinę gynybą, kompetentingų institucijų pagal šį reglamentą priimamus sprendimus turėtų galėti peržiūrėti tos kompetentingos institucijos valstybės narės teismas pagal jos nacionalinę teisę;
- (40) siekiant, kad efektyviai veikiant šiam reglamentui būtų išlaikytos vienodos sąlygos, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiamas WtW išmetamųjų teršalų faktorių sąrašas, nustatomos taisyklės, kaip atlikti laboratorinius bandymus ir tiesioginius išmetamųjų teršalų matavimus, arba pateikiamos nuorodos į atitinkamus ISO bandymų standartus, jei tokie standartai yra parengti, pritaikomas taisomųjų baudų koeficientas atsižvelgiant į energijos kainų pokyčius ir iš dalies keičiamas skaitinis taisomosios baudos faktoriaus dydis, grindžiamas vidutinių elektros energijos kainų indeksavimu Sąjungoje. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹⁸ nustatytais principais. Visų pirma, siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

¹⁸ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

- (41) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹⁹. Įgyvendinimo aktais nustatydamas technologijų ir jų naudojimo būdų, kad jos būtų laikomos netaršiomis technologijomis, sąrašą ir priimtinumą kriterijus, standartizuotų stebėsenos planų šablonus, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles, tolesnes patikrų veiklos taisyklių specifikacijas, tolesnius tikrintojų akreditavimo metodus ir kriterijus, prieigos prie „FuelEU“ duomenų bazės taisykles ir funkcines bei technines jos specifikacijas, taip pat taisomųjų baudų mokėjimo sąlygas, Komisija turėtų atsižvelgti į galimybę pakartotinai panaudoti Reglamento (ES) 2015/757 tikslais surinktą informaciją ir duomenis;
- (42) dėl tarptautinių laivybos sektoriaus aspektų pageidautina taikyti visuotinį požiūrį į laivuose sunaudojamai energijai tenkančios ŠESD intensyvumo ribojimą, nes dėl platesnės taikymo srities jis galėtų būti laikomas efektyvesniu. Todėl, siekdama padėti IMO rengti tarptautines taisykles, Komisija turėtų dalytis svarbia šio reglamento įgyvendinimo informacija su IMO ir kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis ir teikti IMO atitinkamus duomenis. Kai šio reglamento atžvilgiu svarbiais klausimais pasiekiamas susitarimas dėl visuotinio požiūrio, Komisija turėtų persvarstyti šį reglamentą siekdama, kai tikslinga, jį suderinti su tarptautinėmis taisyklėmis;

¹⁹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

(43) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. visoje Sąjungoje diegti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro ir pakaitinių energijos šaltinių naudojimą į valstybės narės jurisdikcijai priklausančius uostus atvykstančiuose, juose besilankančiuose ar iš jų išvykstančiuose laivuose, valstybės narės negali pakankamai gerai pasiekti nerizikuodamos sukelti kliūčių vidaus rinkai ir iškraipyti konkurenciją tarp uostų ir laivybos veiklos vykdytojų, tačiau jį galima geriau pasiekti Sąjungos lygmeniu nustatant vienodas taisykles, kuriomis būtų sukurtos ekonominės paskatos laivybos veiklos vykdytojams toliau veikti be kliūčių, kartu įvykdant pareigas naudoti atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kurą, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti,

ISKYRIUS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 straipsnis

Tikslas ir paskirtis

Šiuo reglamentu nustatomos vienodos taisyklės, kuriomis nurodoma taikyti:

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

pareigą valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą arba netaršią technologiją,

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

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Šis reglamentas taikomas visiems laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, skirtiems komerciniais tikslais vežti keleivius arba krovinius, neatsižvelgiant į jų vėliavą:

- a) jiems lankantis valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame įplaukimo uoste sunaudojamai energijai,
- b) visai energijai, sunaudojamai per reisus iš valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią įplaukimo uostą, nedarant poveikio 1 dalies ba punktui,
- ba) pusei energijos, sunaudojamos reisams iš atokiausiame valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame regione esančio įplaukimo uosto arba į jį,

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

Kaimyniniai konteinerių perkrovimo uostai, kuriems 3 straipsnio i punkte pateikta konteinervežiams skirtų įplaukimo uostų apibrėžtis netaikoma, apibrėžiami pagal šią dalį. Komisijai pagal 27 straipsnio 3 dalį suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais būtų nustatomas kaimyninių konteinerių perkrovimo uostų sąrašas. Pirmasis sąrašas nustatomas iki 2025 m. gruodžio 31 d., o vėliau kas [dvejus] metus atnaujinamas iki gruodžio 31 d. Tuose įgyvendinimo aktuose išvardijami kaimyniniai konteinerių perkrovimo uostai, esantys už Sąjungos ribų, bet mažiau nei 300 jūrmylių nuo Sąjungos teritorijos, kuriuose konteinerių perkrovimo dalis, matuojama dvidešimties pėdų vieneto ekvivalentu, sudaro daugiau kaip 65 proc. viso to uosto konteinerių srauto per paskutinį dvylikos mėnesių laikotarpį, apie kurį turima atitinkamų duomenų. Šioje dalyje konteineriai laikomi perkrautais, kai jie iškraunami iš laivo į uostą tik tam, kad būtų pakrauti į kitą laivą. Į sąrašą neįtraukiami trečiojoje šalyje esantys uostai, kurie faktiškai taiko priemones, kurių užmojis yra lygiavertis šiame reglamente nustatytiems reikalavimams.

1a. Valstybės narės gali ilgiausiai iki 2029 m. gruodžio 31 d. konkretiems maršrutams ir uostams netaikyti 1 dalies a ir b punktų nuostatų dėl energijos, sunaudojamos keleivinių laivų, išskyrus kruizinius keleivinius laivus, reisams tarp valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto ir tos pačios valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto, esančio saloje, kurioje yra mažiau kaip 200 000 nuolatinių gyventojų, ir energijos, sunaudojamos jiems būnant atitinkamos salos įplaukimo uoste. Valstybės narės apie šias išimtis iki jų įsigaliojimo praneša Komisijai, kuri jas paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

1b. Valstybės narės gali ilgiausiai iki 2029 m. gruodžio 31 d. konkretiems maršrutams ir uostams netaikyti 1 dalies a ir ba punktų dėl energijos, sunaudojamos reisams tarp viename iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto ir kito viename iš atokiausių regionų esančio įplaukimo uosto ir dėl energijos, sunaudojamos jiems būnant atitinkamuose atokiausių regionų įplaukimo uostuose. Valstybės narės apie šias išimtis iki jų įsigaliojimo praneša Komisijai, kuri jas paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

1c. Nukrypstant nuo šios nuostatos, šis reglamentas iki 2029 m. gruodžio 31 d. netaikomas keleiviniams laivams, atliekantiems reisu vykdam viešųjų paslaugų įsipareigojimus tarp Kipro ir kitų valstybių narių.

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

3 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamų terminų apibrėžtys:

- a) išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis – anglies dioksido (CO₂), metano (CH₄) ir azoto oksidų (N₂O) išmetimas į atmosferą;
- b) biodegalai – biodegalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 33 punkte;
- c) biodujos – biodujos, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 28 punkte;
- d) perdirbtos anglies kuras – perdirbtos anglies kuras, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 35 punkte;
- dd) plaukiojimas ledo sąlygomis – ledo klasės laivo plaukiojimas ledo ribose esančioje jūros zonoje;
- e) iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras – iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 36 punkte;
- ee) ledo riba apibrėžiama 2014 m. kovo mėn. WMO jūrinio ledo nomenklatūros 4.4 punkte kaip kiekvienu kuriuo konkrečiu metu riba tarp atviros jūros ir bet kokios rūšies jūrinio ledo – tiek nejudančio, tiek dreifuojančio;
- f) maistiniai ir pašariniai augalai – maistiniai ir pašariniai augalai, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 2 straipsnio 40 punkte;

- g) netarši technologija – technologija, kuri, kai naudojama energijai tiekti, nereiškia, kad laivai į atmosferą išmeta toliau nurodytas šiltnamio efektą sukeliančias dujas ir oro teršalus: anglies dioksidą (CO₂), metaną (CH₄), azoto suboksidą (N₂O), sieros oksidą (SO_x), azoto oksidą (NO_x) ir kietąsias daleles (PM);
- h) pakaitiniai energijos šaltiniai – laive pagaminta atsinaujinančiųjų išteklių, t. y. vėjo arba saulės, energija arba nuo kranto tiekiamas elektra;
- i) įplaukimo uostas – uostas, kuriame laivai sustoja pakrauti ar iškrauti krovinį arba įlaipinti ar išlaipinti keleivius, laikant, kad į šią apibrėžtį neįeina sustojimai vien tik kuro papildymo, atsargų gavimo, įgulos paminos pakeitimo, įplaukimo į sausąjį doką ar laivo ir (arba) jo įrangos remonto tikslais, sustojimai uoste dėl to, kad laivui reikia pagalbos arba nelaimės atveju, perkėlimai iš laivo į laivą už uostų ribų, sustojimai vien siekiant apsisaugoti nuo nepalankių oro sąlygų arba būtini paieškos ir gelbėjimo veiklos tikslais, taip pat konteinervežių sustojimai kaimyniniame konteinerių perkrovimo uoste;
- j) reisas – reisas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 2015/757 3 straipsnio c punkte;
- j2) atokiausias regionas – užjūrio teritorija, išvardyta SESV 349 straipsnyje;
- k) bendrovė – bendrovė, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 2015/757 3 straipsnio d punkte;
- l) bendroji talpa (BT) – BT, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio e punkte;
- m) prisišvartavęs laivas – prisišvartavęs laivas, kaip apibrėžta Reglamento (ES) 2015/757 3 straipsnio n punkte;
- m2) laivas inkaravimo vietoje – prisišvartavęs laivas, kuris nėra prisišvartavęs prieplaukoje;
- n) energijos sunaudojimas laive – energijos kiekis megadžauliais (MJ), kurį laivas sunaudoja varikliams ir laive esančiai įrangai tiek jūroje, tiek prisišvartavus eksploatuoti;
- o) laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumas – išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, išreikštas gramais nuo žaliavos iki kilvaterio pagrindu nustatyto CO₂ ekvivalento, tenkančio vienam laive sunaudojamos energijos MJ;

- p) nuo žaliavos iki kilvaterio – išmetamo teršalų kiekio apskaičiavimo metodas, kuriuo atsižvelgiama į šiltnamio efektą sukeliančių dujų poveikį energijos gamybai, transportui, paskirstymui ir naudojimui laive, taip pat ir degimo variklyje metu;
- q) išmetamųjų teršalų faktorius – vidutinė su sukėlėjo veiklos duomenimis susijusių šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo sparta, jeigu daroma visiškos oksidacijos vykstant degimui ir visiškos kitų cheminių reakcijų konversijos prielaida;
- r) nuo kranto tiekiamą elektrą – žemos arba aukštos įtampos, kintamos arba nuolatinės srovės elektros energijos tiekimo prisišvartavusiems laivams sistema, apimanti laivo ir krantinės įrenginius, per kurią energija tiesiogiai tiekiamą pagrindiniam laivo skirstomajam skydai ir naudojama viešbučiui, aptarnavimo darbams arba antriniam akumuliatoriams įkrauti;
- r2) elektros energijos poreikis prisišvartavus – prisišvartavusiame laive reikalinga elektros energija, kad būtų patenkinti visi elektros energijos poreikiai, kurie tenkinami naudojant laive tiekiamą elektros energiją;
- r3) nustatytas bendras prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikis – didžiausia bendra prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio vertė kilovatais, įskaitant viešbučių aptarnavimo ir krovinių tvarkymo darbo krūvius;
- s) tikrintojas – patikros veiklą vykdomas juridinis subjektas, nacionalinės akreditavimo įstaigos akredituotas pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008 ir šį reglamentą;
- u) „FuelEU“ atitikties dokumentas – laivui skirtas dokumentas, kurį bendrovei išduoda tikrintojas ir kuriame patvirtinama, kad tas laivas tam tikru ataskaitiniu laikotarpiu atitinka šio reglamento reikalavimus;

- v) keleivinis laivas – laivas, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2016/802 2 straipsnio i punkte;
- v2) kruizinis keleivinis laivas – krovinių denio neturintis keleivinis laivas, skirtas tik komerciniam keleivių vežimui su apgyvendinimu nakvynei jūrų reiso metu;
- w) konteinervežis – laivas, skirtas išimtinai konteineriams apatinėje laivo patalpoje ir denyje vežti;
- x) reikalavimų neatitinkantis įplaukimas į uostą – įplaukimas į uostą, kai laivas neatitinka 5 straipsnio 1 dalies reikalavimo ir netaikoma nė viena iš 5 straipsnio 3 dalyje numatytų išimčių;
- y) mažiausiai palankus teršalų išmetimo scenarijus – daugiausiai anglies dioksido išmetantis bet kurio konkretaus kuro gamybos scenarijus;
- z) CO₂ ekvivalentas – parametras, naudojamas išmetamam CO₂, CH₄ ir N₂O kiekiui apskaičiuoti, remiantis jų visuotinio atšilimo potencialu, paverčiant CH₄ ir N₂O kieki lygiaverčiu anglies dioksido kiekiu, turinčiu tokį patį visuotinio atšilimo potencialą;
- aa) atitikties balansas – pagal III priedo A dalį apskaičiuojamas laivo perteklinės atitikties arba nepakankamos atitikties, palyginti su laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinio metinio intensyvumo riba, rodiklis;
- bb) paviršinis atitikties balansas – teigiamos vertės atitikties balansas;
- cc) deficitinis atitikties balansas – neigiamos vertės atitikties balansas;
- dd) bendras sutelktos atitikties balansas – visų į fondą įtrauktų laivų atitikties balansų suma;
- ee) uosto valdymo įstaiga – bet kuri viešoji arba privačioji įstaiga, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2017/352²⁰ 2 straipsnio 5 punkte;

²⁰ 2017 m. vasario 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2017/352, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės (OL L 57, 2017 3 3, p. 1).

- ff) administruojančioji valstybė – laivybos bendrovę administruojanti valstybė, kaip apibrėžta ir nustatyta Tarybos direktyvos 2003/87/EB atitinkamai 3 straipsnio w punkte ir 3gd straipsnyje, nedarant poveikio tam, kuri atitinkamos valstybės narės atsakinga kompetentinga institucija pasirenkama²¹;
- gg) ataskaitiniai metai – vienų metų laikotarpis, prasidedantis sausio 1 d. ir pasibaigiantis gruodžio 31 d., per kurį turi būti pateikta 14 straipsnyje nurodyta ataskaita;
- hh) ataskaitinis laikotarpis – ankstesnių metų, einančių prieš ataskaitinius metus, laikotarpis nuo sausio 1 d. iki gruodžio 31 d.

²¹ Ši nuostata galėtų būti dar labiau suderinta, laukiant derybų dėl Direktyvos 2003/87/EB peržiūros rezultatų.

II SKYRIUS

REIKALAVIMAI DĖL LAIVUOSE NAUDOJAMOS ENERGIJOS

4 straipsnis

Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo riba

1. Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinis metinis intensyvumas neviršija 2 dalyje nustatytos ribos.
2. 1 dalyje nurodyta riba apskaičiuojama [X gramų CO₂ ekvivalento, tenkančio vienam MJ]* atskaitos vertę sumažinant toliau nurodyta procentine dalimi:

22 proc. nuo 2025 m. sausio 1 d.;

6 proc. nuo 2030 m. sausio 1 d.;

13 proc. nuo 2035 m. sausio 1 d.;

26 proc. nuo 2040 m. sausio 1 d.;

59 proc. nuo 2045 m. sausio 1 d.;

75 proc. nuo 2050 m. sausio 1 d.

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

²² Atkreipiame dėmesį į tai, kad visi simboliai „minus“ išbraukti.

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

5 straipsnis

Papildomi prisišvartavusių laivų naudojamos energijos netaršumo reikalavimai

1. Nuo 2030 m. sausio 1 d. valstybės narės jurisdikcijai priklausančio įplaukimo uosto prieplaukoje prisišvartavęs laivas prisijungia prie nuo kranto tiekiamos elektros ir naudoja ją savo elektros energijos poreikiams prisišvartavus tenkinti.
2. 1 dalis taikoma:
 - a) konteinervežiams;
 - b) keleiviniams laivams.

3. 1 dalis netaikoma laivams:

- a) kurie būna prisišvartavę prieplaukoje trumpiau nei dvi valandas, skaičiuojant pagal išvykimo ir atvykimo valandas, kurios stebimos ir registruojamos pagal 14 straipsnį;
- b) kurie naudoja netaršias technologijas savo elektros energijos poreikiams prisišvartavus prieplaukoje tenkinti;
- c) kurie dėl nenumatytų aplinkybių, kurių laivas negali kontroliuoti, turi neplanuotai ir nesistemiškai įplaukti į uostą dėl saugumo arba žmonių gelbėjimo jūroje priežasčių;
- d) kurie negali prisijungti prie nuo kranto tiekiamos elektros, nes uoste nėra prijungimo taškų;
- da) kurie negali prisijungti prie elektros energijos tiekimo nuo kranto, nes kai išimtinėmis aplinkybėmis kyla pavojus elektros tinklo stabilumui dėl nepakankamos nuo kranto tiekiamos elektros energijos, kad būtų galima patenkinti prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikį;
- e) kurie negali prisijungti prie elektros energijos tiekimo nuo kranto, nes uoste esanti kranto įranga yra nesuderinama su laivo įranga, skirta elektros energijos tiekimui nuo kranto, su sąlyga, kad įrenginys, skirtas sujungti laivą su krante esančia įranga, yra sertifikuotas pagal ADIR²³ II priede nustatytus standartus, taikomus jūrų laivų prijungimo prie kranto sistemoms;
- f) kuriems ribotą laiką tenka gaminti energiją laive, kilus avariniams atvejams, keliantiems tiesioginį pavojų gyvybei, laivui, aplinkai, ar dėl kitų *force majeure* priežasčių;
- g) kurie, nors ir lieka prijungti, tam tikrą laiką, kuris yra griežtai būtinas, turi naudoti laive gaminamą energiją techninės priežiūros bandymams arba funkciniam bandymams, atliekamiems kompetentingos institucijos pareigūno arba apžiūrą ar patikrinimą atliekančios pripažintos organizacijos atstovo prašymu.

²³ Teisingas pavadinimas turės būti įrašytas vėliau.

4. Komisijai pagal 27 straipsnio 3 dalį suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kad siekiant užtikrinti vienodą šio reglamento įgyvendinimą būtų nustatytas technologijų ir jų naudojimo būdų, kad jos būtų laikomos netaršiomis technologijomis, kaip tai suprantama 3 straipsnio g punkte, sąrašas ir priimtinumų kriterijai. Komisija, atsižvelgdama į mokslo ir technikos pažangą, reguliariai atnaujina sąrašą ir priimtinumų kriterijus, kad įvertintų, ar naujas technologijas galima laikyti netaršiomis technologijomis, kaip tai suprantama šiame reglamente.

5. Laivas, ketinantis naudoti netaršias technologijas kaip elektros tiekimo nuo kranto pakaitalą, taikydamas 3 dalies b punktą, prieš įplaukdamas į uostus apie tai informuoja valstybės narės, kurioje yra įplaukimo uostas, kompetentingą instituciją arba tinkamai įgaliotą subjektą.

Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato informacijos, kuri turi būti pateikta, detales ir pateikimo laiką. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

5a. Įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija arba tinkamai įgaliotas subjektas, prireikus pasikonsultavusi (-ęs) su uosto valdymo įstaiga, nedelsdama (-as) „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja šią informaciją:

a) 3 dalies a, b, c, d arba e punktuose nustatytų išimčių taikymą;

b) tai, kad laivas netaiko 1 dalies reikalavimo ir jam netaikoma jokia 3 dalyje nustatyta išimtis.

6. Nuo 2030 m. sausio 1 d. ADIR²⁴ 9 straipsnyje nurodytuose uostuose, įrengtuose tiekti iš kranto reikiamą elektros energiją tam tikro tipo laivui, 3 dalies d ir e punktuose numatytos išimtys to tipo laivui per vieną ataskaitinį laikotarpį iš viso netaikomos daugiau kaip penkis kartus. Šios nuostatos įvykdymo tikslu įplaukimas į uostą neskaičiuojamas, jeigu bendrovė įrodo, kad ji pagrįstai negalėjo žinoti, kad laivas negalės prisijungti dėl 3 dalies d ir e punktuose nurodytų priežasčių.

²⁴ Teisingas pavadinimas turės būti įrašytas vėliau.

7. Valstybė narė gali nuspręsti, kad jos jurisdikcijai priklausančiame uoste arba kai kuriose jo dalyse konteinervežiams arba keleiviniams laivams inkaravimo vietoje būtų taikomos tokios pačios šiame reglamente nustatytos pareigos, kaip ir prieplaukoje prisišvartavusiems laivams. Valstybė narė praneša Komisijai apie savo sprendimą likus metams iki jo taikymo pradžios; taikymas turi prasidėti ataskaitinio laikotarpio pradžioje. Komisija skelbia informaciją *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ir pateikia atnaujintą lengvai prieinamą atitinkamų uostų sąrašą.

III SKYRIUS

BENDRIEJI PRINCIPAI IR CERTIFIKAVIMAS

6 straipsnis

Bendrieji stebėsenos ir ataskaitų teikimo principai

1. Pagal 7–9 straipsnius bendrovės vykdo savo kiekvieno laivo atitinkamų parametru stebėseną ir teikia ataskaitas ataskaitiniu laikotarpiu. Jos vykdo tą stebėseną ir teikia ataskaitas visuose valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose uostuose ir visų 2 straipsnio 1 dalyje nurodytų reisų atžvilgiu.
2. Stebėseną ir ataskaitų teikimas turi būti išsamūs ir apimti tiek jūroje esančių, tiek prisišvartavusių laivų bet kuriuo metu sunaudojamą energiją. Bendrovės imasi reikiamų priemonių, kad ataskaitiniu laikotarpiu nesusidarytų duomenų spragų.
3. Stebėseną ir ataskaitas turi būti nuoseklios ir palyginamos su kitų laikotarpių stebėseną ir ataskaitomis. Tuo tikslu bendrovės taiko vienodą stebėsenos metodiką ir naudoja vienodus duomenų rinkinius, kurie gali būti keičiami gavus tikrintojo įvertinimą. Bendrovės suteikia galimybę pagrįstai patikinti, kad duomenys, kurie turi būti stebimi ir apie kuriuos turi būti teikiamos ataskaitos, yra teisingi.
4. Bendrovės skaidriai ir tiksliai popierine arba elektronine forma gauna, analizuoja ir bent penkerius metus saugo visus stebėsenos duomenis ir dokumentus, įskaitant prielaidas, nuorodas, išmetamųjų teršalų faktorius, bunkerio atsargų papildymo važtaraščius, papildytus pagal I priedą, ir veiklos duomenis, kad tikrintojas galėtų nustatyti laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumą.
5. Vykdamas šio reglamento 7–9 ir 14 straipsniuose nustatytą stebėsenos ir ataskaitų teikimo veiklą, kai tinkama, naudojamas Reglamento (ES) 2015/757 tikslais surinkta informacija ir duomenimis.

7 straipsnis

Stebėsenos planas

1. Iki 2024 m. rugpjūčio 31 d. bendrovės tikrintojams pateikia kiekvieno savo laivo stebėsenos planą, kuriame nurodomas iš I priede išdėstytų metodų pasirinktas laive sunaudojamos energijos kiekio, rūšies, išmetamųjų teršalų faktoriaus ir kitos aktualios informacijos stebėsenos ir pateikimo metodas.
2. Laivams, po 2024 m. rugpjūčio 31 d. pirmą kartą patenkantiems į šio reglamento taikymo sritį, skirtą stebėsenos planą bendrovės tikrintojui pateikia nepagrįstai nedelsdamos ir ne vėliau kaip per du mėnesius nuo kiekvieno laivo pirmojo įplaukimo į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą.
3. Stebėsenos plane pateikiami išsamūs ir aiškūs dokumentai ir bent visa ši informacija:
 - a) laivo identifikavimo duomenys ir tipas, įskaitant jo pavadinimą, IMO jam suteiktą identifikavimo numerį, jo registracijos arba prirašymo uostą ir laivo savininko pavadinimą (vardą ir pavardę);
 - b) bendrovės pavadinimas ir kontaktinio asmens adresas, telefonas, ir elektroninio pašto duomenys;
 - c) laive įrengtų energijos konversijos sistemų aprašas ir atitinkamas megavatais (MW) išreikštas galingumas;

- d) laivų, kuriems taikomas 5 straipsnis, įrangos, leidžiančios prisijungti prie elektros tiekimo nuo kranto, arba netaršios technologijos standartų ir charakteristikų aprašas;
- d2) nustatyto bendro prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio vertė, nustatyta jo elektrinės apkrovos balanso arba elektrinės apkrovos tyrime, naudojamame siekiant įrodyti, kad laikomasi SOLAS konvencijos II-1 skyriaus 40 ir 41 taisyklių, kurį patvirtino laivo vėliavos valstybės administracija arba pripažinta organizacija, kaip apibrėžta IMO Pripažintų organizacijų kodekse, priimtame Rezoliucija MEPC237(65). Jei laivas negali pateikti šios vertės, manoma, kad ši vertė sudaro 25 proc. visų laivo pagrindinių variklių maksimalių nurodytųjų duomenų, pateiktų pagal MARPOL konvenciją išduotame EIAPP liudijime, arba, jei nereikalaujama, kad varikliams būtų išduotas EIAPP liudijimas – vardiniuose variklių duomenyse;
- e) plaukiojimo metu ir prisišvartavus planuojamų laive naudoti energijos šaltinių aprašas 4 ir 5 straipsniuose išdėstytiems reikalavimams įvykdyti;
- f) laivo kuro sunaudojimo ir pakaitinių energijos šaltinių arba netaršios technologijos, tiekiamos energijos stebėsenos procedūrų aprašas;
- g) laive naudotinių nuo žaliavos iki kilvaterio ir nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorių stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūrų aprašas pagal 9 straipsnyje ir I bei II prieduose nurodytus metodus;
- h) procedūrų, taikomų atliekant reisų sąrašo išsamumo stebėseną, aprašas;
- i) kiekvieno reiso veiklos duomenų nustatymo procedūrų aprašas, įskaitant procedūras, pareigas, formules ir duomenų šaltinius, skirtus jūroje praleistam laikui plaukiant iš išvykimo uosto į atvykimo uostą ir prisišvartavus praleistam laikui nustatyti ir užregistruoti;

- j) procedūrų, sistemų ir pareigų, naudotų išmetamo stebėsenos plane nurodytiems duomenims atnaujinti ataskaitiniu laikotarpiu, aprašas;
 - k) metodo, kuris turi būti taikomas siekiant nustatyti pakaitinius duomenis, skirtus duomenų spragoms užpildyti, aprašas;
 - l) persvarstymo duomenų lapas, kuriame būtų registruojama visa ankstesnių persvarstymų informacija;
 - m) informacija apie laivo ledo klasę, jei dėl laivo klasės bendrovė prašo papildomos energijos neįtraukti į laive naudojamą energijos apimtį;
 - n) patikrinamos procedūros, kuria stebimas per visą reisą ir plaukiojimo ledo sąlygomis nuplaukiamas atstumas, aprašymas, data, laikas ir kuro sąnaudos, kai laivas plaukioja ledo sąlygomis, jei bendrovė prašo į laive sunaudojamą energiją neįtraukti papildomos energijos, reikalingos dėl plaukiojimo ledo sąlygomis.
4. Bendrovės naudoja standartizuotus stebėsenos planus, grindžiamus šablonais. Komisija įgyvendinimo aktais nustato tuos šablonus, įskaitant technines jų vienodo taikymo taisykles. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

8 straipsnis

Stebėsenos plano pakeitimai

1. Bendrovės reguliariai ir ne rečiau kaip kartą per metus tikrina, ar laivo stebėsenos planas atitinka laivo pobūdį ir eksploataavimo būdą ir ar jame esančius duomenis galima pagerinti.
2. Bendrovės daro stebėsenos plano pakeitimus šiais atvejais:
 - a) jei bendrovė pakeičiama;

- b) kai naudojamos naujos energijos konversijos sistemos, naujų rūšių energija, naujos prijungimo prie elektros tiekimo nuo kranto sistemos, arba nauji pakaitiniai energijos šaltiniai arba netarši technologija;
 - c) jei dėl naujo tipo matavimo įrangos naudojimo arba naujų ėminių ėmimo ar analizės metodų taikymo, arba dėl kitų priežasčių pasikeitus galimybei gauti duomenų gali būti padarytas poveikis renkamų duomenų tikslumui;
 - d) jei nustatoma, kad pagal taikytą stebėsenos metodą gauti duomenys buvo neteisingi;
 - e) jei nustatoma, kad kuri nors stebėsenos plano dalis neatitinka šio reglamento reikalavimų, ir tikrintojas pareikalauja, kad bendrovė tą planą patikslintų.
3. Bendrovės nepagrįstai nedelsdamos praneša tikrintojams apie pasiūlymus padaryti stebėsenos plano pakeitimų.

9 straipsnis

Kuro ir išmetamųjų teršalų faktorių sertifikavimas

1. Kai šio reglamento 4 straipsnio 1 dalyje nurodytais tikslais turi būti atsižvelgiama į biodegalus, biodujas, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą nebiologinės kilmės kurą ir perdirbtos anglies kurą, kaip apibrėžta Direktyvoje (ES) 2018/2001, taikomos šios taisyklės:
- a) laikoma, kad Direktyvos (ES) 2018/2001 29 straipsnyje nustatytą tvarumo ir išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo kriterijų neatitinkančių arba iš maistinių ir pašarinių augalų pagamintų biodegalų ir biodujų išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip mažiausiai palankų iškastinio kuro scenarijų atitinkančio šios rūšies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai;
 - b) laikoma, kad Direktyvos (ES) 2018/2001 25 straipsnio 2 dalyje nustatytą išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio sumažėjimo ribų neatitinkančio iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai yra tokie patys kaip mažiausiai palankų iškastinio kuro scenarijų atitinkančio šios rūšies kuro išmetamųjų teršalų faktoriai.

2. Remdamosi bunkerio atsargų papildymo važtaraščiais, papildytais pagal I priedą, bendrovės teikia tikslius ir patikimus duomenis apie taršos ŠESD intensyvumą ir biodegalų, biodujų, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro tvarumo savybes, sertifikuotas pagal schemą, kurią Komisija pripažino pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis.
3. Bendrovės nenukrypsta nuo II priede nurodytų iškastinio kuro nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių numatytyjų verčių. Bendrovės turi teisę nukrypti nuo II priede nurodytų nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių numatytyjų verčių, jei faktinės vertės yra sertifikuotos pagal schemą, kurią Komisija pripažino pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis biodegalų, biodujų, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro atžvilgiu.
4. Bendrovės turi teisę nukrypti nuo II priede nustatytų nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorių numatytyjų verčių, išskyrus iškastinio kuro nuo bako iki kilvaterio išmetamo CO₂ kiekio koeficientus, jeigu faktinės vertės yra sertifikuotos laboratoriniais bandymais arba tiesioginiais išmetamųjų teršalų matavimais.

IV SKYRIUS

PATIKRA IR AKREDITAVIMAS

10 straipsnis

Stebėsenos plano vertinimas

1. Kiekvieno laivo atžvilgiu ir pasikeitus tikrintojui, tikrintojas įvertina stebėsenos plano atitiktį 6 ir 8 straipsniuose nustatytiems reikalavimams. Jei tikrinimo metu nustatoma neatitikimų tiems reikalavimams, atitinkama bendrovė atitinkamai patikslina savo stebėsenos planą ir šį patikslintą stebėsenos planą pateikia tikrintojui galutiniam įvertinimui prieš prasidedant ataskaitiniam laikotarpiui. Atitinkama bendrovė su tikrintoju susitaria dėl laikotarpio, būtino tiems patikslinimams padaryti. Tas laikotarpis negali trukti ilgiau nei iki ataskaitinio laikotarpio pradžios.
- 1a. Tikrintojas turi įvertinti pagal 8 straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus padarytus stebėsenos plano pakeitimus. Atlikęs įvertinimą tikrintojas atitinkamai bendrovei praneša, ar tie pakeitimai atitinka 6–8 straipsniuose nustatytus reikalavimus.
- 1b. Tikrintojas tinkamai įvertintą stebėsenos planą ir pakeistą stebėsenos planą užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje. Su stebėsenos planu ir pakeistu stebėsenos planu gali susipažinti administruojančioji valstybė.

11 straipsnis

Bendrosios tikrintojų pareigos ir veiklos principai

1. Tikrintojas yra nepriklausomas nuo bendrovės arba laivo eksploatuotojo ir vykdo pagal šį reglamentą nustatytą veiklą viešojo intereso naudai. Tuo tikslu nei tikrintojas, nei bet kuris to paties juridinio subjekto padalinys negali būti bendrovė arba laivo eksploatuotojas, bendrovės savininkas arba nuosavybės teise jiems priklausantis subjektas; be to, tikrintojas negali turėti ryšių su bendrove, kurie galėtų pakenkti jo nepriklausomumui ir nešališkumui.

2. Tikrintojas įvertina duomenų ir informacijos, susijusių su laivuose sunaudojamos energijos kiekiu, rūšimi ir išmetamųjų teršalų faktoriumi, patikimumą, įtikimumą ir tikslumą, visų pirma patikrindamas šiuos duomenis:
- a) kuro sąnaudų ir pakaitinių energijos šaltinių priskyrimą reisams ir prisišvartavimo atvejams;
 - b) pateiktus duomenis apie kuro sąnaudas ir susijusius matavimus bei apskaičiavimus;
 - c) išmetamųjų teršalų faktorių pasirinkimą ir naudojimą;
 - d) naudojimąsi nuo kranto tiekiamą elektra arba pagal 5 straipsnio 5 dalį patvirtintų išimčių buvimą;
 - e) pagal 9 straipsnio 2 dalį reikalaujamą pateikti informaciją.
3. 2 dalyje nurodytas vertinimas grindžiamas šiais sumetimais:
- a) pateikti duomenys atitinka apytikriai apskaičiuotus duomenis, grindžiamus laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia;
 - b) pateiktuose duomenyse nėra neatitikimų, visų pirma, lyginant bendrą kiekvieno laivo kasmet įsigyjamą kuro kiekį ir sumines kuro sąnaudas reisų metu;
 - c) duomenys yra surinkti laikantis taikomų taisyklių ir
 - d) atitinkami laivo įrašai yra išsamūs ir nuoseklūs.

12 straipsnis

Patikros procedūros

1. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su stebėsenos ir ataskaitų teikimo procedūra, ataskaitoje pateiktą laivuose sunaudojamos energijos kiekį, rūšį ir išmetamųjų teršalų faktorių palygindamas su apytikriai apskaičiuotais duomenimis, grindžiamais laivų sekimo duomenimis ir charakteristikomis, pavyzdžiui, įmontuoto variklio galia. Jei nustatoma didelių nukrypimų, tikrintojas atlieka išsamesnes analizes.
2. Tikrintojas nustato galimus pavojus, susijusius su įvairiais skaičiavimo etapais, peržiūrėdamas visus bendrovės naudotus duomenų šaltinius bei taikytas metodikas.
3. Tikrintojas atsižvelgia į visus veiksmingus rizikos kontrolės būdus, kuriuos bendrovė taiko norėdama sumažinti neapibrėžtį, susijusius su konkrečių stebėsenos metodų tikslumu.
4. Tikrintojo prašymu atitinkama bendrovė pateikia visą papildomą informaciją, kuri leistų tikrintojui atlikti patikros veiklą. Jei to reikia pateiktų duomenų ir informacijos patikimumui, įtikimumui, tikslumui ir išsamumui nustatyti, tikrintojas patikros proceso metu atlieka patikrinimus. Kilus abejonėms, tikrintojas gali apsilankyti bendrovės patalpose arba laive. Bendrovė leidžia tikrintojui patekti į bendrovės patalpas arba laivą, kad jam būtų lengviau atlikti patikros veiklą.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais išsamiau patikslinamos šiame reglamente nurodytos patikros veiklos taisyklės, susijusios bent su šiais elementais²⁵: tikrintojų kompetencija, dokumentais, kuriuos bendrovės turi pateikti tikrintojams, rizikos vertinimu, įskaitant patikrinimus, kurį turi atlikti tikrintojai, stebėsenos plano atitikties įvertinimu, „FuelEU“ ataskaitos patikra, reikšmingumo lygiu, tikrintojo pagrįstu patikrinimu, iškraipymais arba neatitiktimis, patikros ataskaitos turiniu, rekomendacijomis dėl patobulinimų, apsilankymais vietoje ir bendrovių, tikrintojų, kompetentingų institucijų ir Komisijos komunikacija. Tuose deleguotuosiuose aktuose nurodyti metodai grindžiami 10 ir 12 straipsniuose numatytais patikros principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu

²⁵ Šie elementai yra panašūs į nustatytuosius SATT reglamento III priedo A dalyje; ši dalis atitinka SATT reglamento 15 straipsnio 5 dalį.

pripažintais standartais. Tie įgyvendinimo aktai primami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

13 straipsnis

Tikrintojų akreditavimas

1. Tikrintojus pagal šį reglamentą vykdomai veiklai akredituoja nacionalinė akreditavimo įstaiga pagal Reglamentą (EB) Nr. 765/2008.
2. Tais atvejais, kai šiame reglamente nenustatoma konkrečių nuostatų dėl tikrintojų akreditavimo, taikomos atitinkamos Reglamento (EB) Nr. 765/2008 nuostatos.
 - 2a. Tikrintojai visada turi turėti priemonių ir darbuotojų, atitinkančių laivyno, kurio patikros veiklą jie vykdo pagal šį reglamentą, dydį, ir turėti pakankamai ekspertinių žinių, kad galėtų atlikti pagal šiuo reglamentu nustatytas užduotis. Jie turi galėti paskirti savo priemones ir darbuotojus į kiekvieną darbo vietą, kai to atitinkamai reikia užduotims, kurios turi būti atliekamos taikant šį reglamentą, vykdyti.
 - 2b. Bet kuri kompetentinga institucija, nustačiusi tikrintojo veiklos neatitiktis, patenkančias į šio reglamento taikymo sritį, informuoja vertintoją akreditavusios nacionalinės akreditacijos įstaigos valstybės narės kompetentingą instituciją. Nacionalinės akreditacijos įstaigos valstybės narės kompetentinga institucija prašo savo nacionalinės akreditacijos įstaigos atsižvelgti į šią informaciją vykdant priežiūros veiklą.

3. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi papildomi tikrintojų akreditavimo metodai ir kriterijai, susiję bent su šiais elementais²⁶: prašymu akredituoti pagal šį reglamentą vykdomą veiklą, nacionalinių akreditacijos įstaigų atliekamu tikrintojų vertinimu, nacionalinių akreditacijos įstaigų atliekama stebėsenos veikla siekiant patvirtinti akreditacijos galiojimo tęstinumą, administracinėmis priemonėmis, kurios turi būti patvirtintos tuo atveju, jei tikrintojas netenkina šio reglamento reikalavimų, ir reikalavimais, taikomais nacionalinėms akreditacijos įstaigoms, kad jos būtų kompetentingos suteikti tikrintojams akreditaciją pagal šį reglamentą vykdomai veiklai, įskaitant nuorodą į darniuosius standartus. Tuose įgyvendinimo aktuose nurodyti metodai ir kriterijai grindžiami 10 ir 12 straipsniuose numatytais patikros principais ir atitinkamais tarptautiniu mastu pripažintais standartais. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

²⁶ Šie elementai yra panašūs į nustatytuosius SATT reglamento III priedo B dalyje; ši dalis atitinka SATT reglamento 16 straipsnio 3 dalį.

V SKYRIUS

ATITIKTIES REGISTRAVIMAS, PATIKRA, ATASKAITŲ TEIKIMAS IR VERTINIMAS

14 straipsnis

Stebėseną ir registravimą

1. Nuo 2025 m. sausio 1 d., remdamosi 7 straipsnyje nurodytu stebėsenos planu ir tą planą patikrinus tikrintojui, bendrovės stebi ir registruoja toliau nurodytą kiekvieno laivo, atvykstančio į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą arba iš jo išvykstančio, ir kiekvieno reiso, per kurį atvykstama į tokį uostą arba iš jo išvykstama, informaciją:
 - a) išvykimo uostą ir atvykimo uostą, įskaitant išvykimo ir atvykimo dieną ir laiką ir prisišvartavus praleistą laiką;
 - b) kiekvieno laivo, kuriam taikoma 5 straipsnio 1 dalis, prisijungimą prie nuo kranto tiekiamos elektros ir jos naudojimą arba, kai taikytina, kurios nors iš 5 straipsnio 3 dalyje išvardytų išimčių taikymą, kaip patvirtinta pagal 5 straipsnio 5b dalies a punktą;
 - c) kiekvienos rūšies kuro, sunaudoto prisišvartavus ir jūroje, kiekį;
 - ca) laivui per elektros tiekimo nuo kranto įrangą suteiktos elektros energijos kiekį;
 - d) kiekvienos rūšies kuro, sunaudoto prisišvartavus ir jūroje, atveju – nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių, sudeginto kuro nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorius ir prarasto kuro nuo bako iki kilvaterio išmetamųjų teršalų faktorius, susijusius su įvairiais laive esančiais kuro vartotojais, apimančius visas atitinkamas šiltnamio efektą sukeliančias dujas;
 - e) kiekvienos rūšies pakaitinių šaltinių energijos, sunaudotos prisišvartavus ir jūroje, kiekį;
 - f) laivo ledo klasę, jei dėl laivo klasės bendrovė prašo papildomos energijos neįtraukti į laive naudojamą energijos apimtį. Laivo klasių atitikčiai nustatyti naudojama HELCOM rekomendacija 25/7;

- g) įplaukimo į ledo sąlygas ir išplaukimo iš jų datą, laiką ir koordinates, plaukiojant ledo sąlygomis sunaudoto kiekvienos rūšies kuro kiekį, plaukiojant ledo sąlygomis nukeliautą atstumą ir per reisą nuplauktą atstumą, jei bendrovė prašo dėl plaukiojimo ledo sąlygomis neištraukti papildomos energijos į laive naudojamos energijos apimtį.
2. Bendrovės kartą per metus skaidriai registruoja 1 dalyje nurodytą informaciją, kad tikrintojas galėtų atlikti atitikties šiam reglamentui patikrą.
3. Ne vėliau kaip ataskaitinių metų sausio 31 d. bendrovės tikrintojui pateikia konkretaus laivo „FuelEU“ ataskaitą, kurioje pateikiama visa 1 dalyje nurodyta informacija ir 6 straipsnio 4 dalyje nurodyti ataskaitinio laikotarpio stebėsenos duomenys ir dokumentai.
4. Kai vienos bendrovės laivas perduodamas kitai bendrovei:
- a) ankstesnė bendrovė praneša tikrintojui 1 dalyje nurodytą informaciją apie laikotarpį, kuriuo ji buvo prisiėmusi atsakomybę už laivo eksploatavimą. Kiek praktiškai įmanoma, kuo arčiau perdavimo dienos ir ne vėliau kaip per mėnesį nuo to perdavimo ankstesnei bendrovei priklausančio laivo patikros veiklą vykdęs tikrintojas patikrina šią informaciją ir ją užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje pagal 15 straipsnį ir
- b) nedarant poveikio a) punktui, naujoji bendrovė, ataskaitinio laikotarpio gruodžio 31 d. prisiimanti atsakomybę už laivo eksploatavimą, yra atsakinga už laivo atitiktį 4 ir 5 straipsnių reikalavimams visą ataskaitinį laikotarpį, kuriuo įvyko perdavimas arba keli perdavimai.

15 straipsnis

Patikra ir apskaičiavimas

1. Atlikęs 10–12 straipsniuose nustatytą patikrą, tikrintojas įvertina „FuelEU“ ataskaitos kokybę, išsamumą ir tikslumą. Šiuo tikslu tikrintojas naudoja visą „FuelEU“ duomenų bazėje esančią informaciją, įskaitant informaciją apie įplaukimą į uostus pagal 5 straipsnį.
 - 1a²⁷. Jei patikros vertinime padaroma išvada, kuria tikrintojas pagrįstai patikina, kad „FuelEU“ ataskaitoje nėra reikšmingų iškreipimų, tikrintojas praneša bendrovei apie patikros ataskaitą, kurioje nurodoma, kad „FuelEU“ ataskaita atitinka šį reglamentą. Patikros ataskaitoje nurodomi visi klausimai, susiję su tikrintojo atliktu darbu.
 - 1b²⁸. Jei patikros vertinime nustatoma, kad yra iškreipimų arba neatitikčių šiam reglamentui, tikrintojas apie tai laiku informuoja bendrovę. Tada bendrovė ištaiso iškreipimus arba neatitiktis, kad būtų galima laiku užbaigti patikros procesą, ir pateikia tikrintojui iš dalies pakeistą „FuelEU“ ataskaitą ir visą kitą informaciją, būtiną nustatytiems neatitiktims ištaisyti. Savo patikros ataskaitoje tikrintojas nurodo, ar iš dalies pakeista „FuelEU“ ataskaita atitinka šį reglamentą. Jei nurodyti iškreipimai arba neatitiktys neištaisomi ir dėl jų atsiranda reikšmingų iškreipimų, tikrintojas praneša bendrovei apie patikros ataskaitą, kurioje nurodoma, kad „FuelEU“ ataskaita neatitinka šio reglamento.
2. Remdamasis reikalavimus atitinkančia „FuelEU“ ataskaita, tikrintojas:
 - a) pagal I priede nurodytą metodiką apskaičiuoja atitinkamame laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis vidutinį metinį intensyvumą;

²⁷ Ši dalis grindžiama SATT reglamento 13 straipsnio 3 dalimi, kad patikros procesas būtų nuoseklesnis ir griežtesnis.

²⁸ Ši dalis atitinka pirminę 10 straipsnio 3 dalį ir papildomus SATT reglamento 13 straipsnio 4 dalyje nustatytus elementus, susijusius su geresniu patikros proceso nuoseklumu ir griežtumu.

- b) pagal III priedo A dalį nurodytą formulę apskaičiuoja laivo atitikties balansą;
 - c) apskaičiuoja reikalavimų neatitinkančių įplaukimų į uostus per ankstesnį ataskaitinį laikotarpį skaičių, įskaitant laiką, praleistą prisišvartavus prieplaukoje ir, kai taikytina pagal 5 straipsnio 7 dalį, inkaravimo vietoje kiekvieno įplaukimo į uostą, nesilaikant 5 straipsnyje nustatytų reikalavimų, atveju.
3. Ne vėliau kaip ataskaitinių metų kovo 31 d. tikrintojas praneša bendrovei apie 2 dalyje nurodytą informaciją, pateiktą „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruotoje reikalavimus atitinkančioje „FuelEU“ ataskaitoje, patikros ataskaitą ir 2 dalyje nurodytą informaciją.

15a straipsnis

Kompetentingos institucijos atliekami papildomi patikrinimai

1. Bet kuriuo metu ir dviejų ankstesnių ataskaitinių laikotarpių atžvilgiu administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija gali atlikti papildomus bet kurio laivybos bendrovei priklausančio laivo patikrinimus, susijusius su:
 - a) taikant 14 ir 15 straipsnius parengta reikalavimus atitinkančia „FuelEU“ ataskaita;
 - b) taikant 15 straipsnį parengta patikros ataskaita;
 - c) apskaičiavimais, kuriuos tikrintojas atliko taikydamas 15 straipsnio 2 dalį.
2. Kompetentingos institucijos prašymu, bendrovė pateikia visą būtiną informaciją ar dokumentus ir leidžia patekti į bendrovės patalpas ar laivą, kad būtų lengviau atlikti patikrinimus.
3. Kompetentinga institucija parengia papildomų patikrinimų ataskaitą, įskaitant, kai taikoma, atnaujintus apskaičiavimus, atliktus taikant 15a straipsnio 1 dalies c punktą, atnaujintą perviršinio atitikties balanso ar avansinio atitikties balanso perviršio sumą ir atnaujintą taisomosios baudos sumą.

4. Jei 3 dalyje nurodytoje ataskaitoje nustatoma iškraipymų, neatitikčių ar klaidingų skaičiavimų, dėl kurių nesilaikoma šio reglamento 4 arba 5 straipsnyje nustatytų reikalavimų, ir atitinkamai taikoma taisomoji bauda arba pakeičiama jau sumokėtos taisomosios baudos suma, kompetentinga institucija praneša bendrovei atitinkamą taisomosios baudos arba pakeistos taisomosios baudos sumą. Valstybės narės užtikrina, kad bendrovė, atsakinga už laivą papildomų patikrinimų laikotarpiu, per vieną mėnesį nuo pranešimo apie ją sumokėtų sumą, lygią taisomajai baudai arba pakeistai taisomajai baudai, laikydamasi 20 straipsnyje nurodytų sąlygų.
5. Kompetentinga institucija nedelsdama „FuelEU“ duomenų bazėje panaikina laivo, kurio bendrovė laiku nesumokėjo 4 dalyje nurodytų baudų, „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą ir apie šį panaikinimą laiku praneša bendrovei. Ji iš naujo išduoda atitikties patvirtinimo dokumentą, kai sumokama suma, lygi taisomajai baudai, su sąlyga, kad bendrovė įvykdo kitas šiame reglamente nustatytas šio dokumento turėjimo sąlygas.
6. 5 dalis netaikoma laivui, kuris buvo perduotas kitai bendrovei nei ta, kuri prisiėmė atsakomybę už jo eksploatavimą papildomų patikrinimų laikotarpiu.
7. Šiame straipsnyje nurodytus veiksmus ir mokėjimų įrodymus „FuelEU“ duomenų bazėje nedelsdami užregistruoja šiuos veiksmus atliekantys subjektai.

15b straipsnis

Pagalbinės priemonės ir gairės

Siekdama palengvinti ir koordinuoti su šiuo reglamentu susijusią patikros ir vykdymo užtikrinimo veiklą, Komisija parengia tinkamas stebėsenos priemones, taip pat gaires ir rizika grindžiamas tikslines priemones. Tokios gairės ir priemonės, kiek tai praktiškai įmanoma, pateikiamos valstybėms narėms, tikrintojams ir nacionalinėms akreditavimo įstaigoms dalijimosi informacija tikslais ir siekiant geriau užtikrinti patikimą šio reglamento vykdymą.

16 straipsnis

„FuelEU“ duomenų bazė ir ataskaitų teikimas

1. Komisija atitiktai šiam reglamentui stebėti parengia elektroninę „FuelEU“ duomenų bazę, užtikrina jos veikimą ir ją atnaujina. „FuelEU“ duomenų bazė naudojama siekiant registruoti su patikros veikla susijusius veiksmus, laivų atitikties balansą, įskaitant 17 ir 18 straipsniuose išdėstytą lankstumo mechanizmų taikymą, ir veiksmus, susijusius su 20 straipsnyje nurodytų baudų mokėjimu ir „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento išdavimu. Ji turi būti prieinama bendrovėms, tikrintojams, kompetentingoms institucijoms ir visiems tinkamai įgaliotiems subjektams, nacionalinėms akreditavimo įstaigoms, Europos jūrų saugumo agentūrai ir Komisijai, suteikiant atitinkamas prieigos teises ir funkcijas, atitinkančias jų atitinkamas pareigas įgyvendinant šį reglamentą.
 - 1a. Apie visus „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruotus ar pakeistus elementus pranešama subjektams, kuriems jie yra prieinami.
2. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato prieigos prie „FuelEU“ duomenų bazės taisykles ir funkcines bei technines specifikacijas, įskaitant pranešimo taisykles ir filtravimą. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 3 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Perviršinio atitikties balanso perkėlimas ir skolinimasis tarp ataskaitinių laikotarpių

1. Remdamasi 15 straipsnio 2 dalyje nurodyta informacija, kai laivas ataskaitiniu laikotarpiu turi perviršinį atitikties balansą, bendrovė gali jį perkelti į to paties laivo kito ataskaitinio laikotarpio atitikties balansą. Tikrintojui patvirtinus, bendrovė perviršinio atitikties balanso perkėlimą į kitą ataskaitinį laikotarpį užregistruoja „FuelEU“ duomenų bazėje. Kai išduodamas „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas, bendrovė perviršinio atitikties balanso perkelti nebegali.
2. Remdamasi 15 straipsnio 2 dalyje nurodyta informacija, kai laivas ataskaitiniu laikotarpiu turi deficitinį atitikties balansą, bendrovė gali atitinkamo dydžio avansinį perviršinį atitikties balansą pasiskolinti iš kito ataskaitinio laikotarpio. Avansinis perviršinis atitikties balansas pridedamas prie ataskaitinio laikotarpio laivo balanso, o iš to paties laivo kito ataskaitinio laikotarpio balanso atimamas avansinis perviršinis atitikties balansas, padaugintas iš 1,1. Avansinio perviršinio atitikties balanso negalima pasiskolinti:
 - a) dydžiui, daugiau kaip 2 proc. viršijančiam 4 straipsnio 2 dalyje nurodytą ribą, padaugintam iš laivo energijos sąnaudų, apskaičiuotų pagal I priedą;
 - b) du ataskaitinius laikotarpius iš eilės.
3. Ne vėliau kaip ataskaitinių metų balandžio 30 d., tikrintojui patvirtinus, bendrovė užregistruoja avansinį perviršinį atitikties balansą „FuelEU“ duomenų bazėje.
4. Kai laivas ataskaitiniu laikotarpiu neįplaukia į jokią Sąjungos uostą ir ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu yra pasiskolinęs avansinį perviršinį atitikties balansą, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija ne vėliau kaip ataskaitinių metų birželio 1 d. praneša bendrovei 20 straipsnio 1a dalyje nurodytos taisomosios baudos sumą, kurios iš pradžių buvo išvengta pasiskolinus šį avansinį perviršinį atitikties balansą, padaugintą iš 1,1.

18 straipsnis

Atitikties balansų sujungimas

1. Dviejų ar daugiau laivų atitikties balansus, apskaičiuojamus pagal 15 straipsnio 2 dalį, galima sujungti 4 straipsnio reikalavimams įvykdyti. Laivo atitikties balanso tuo pačiu ataskaitiniu laikotarpiu negalima jungti daugiau negu į vieną fondą.
2. Tuo tikslu bendrovė „FuelEU“ duomenų bazėje praneša apie ketinimą laivo atitikties balansą įtraukti į fondą, bendro fondo atitikties balanso paskirstymą kiekvienam konkrečiam laivui ir apie šiam paskirstymui patikrinti pasirinktą tikrintoją.
 - 2a. Tais atvejais, kai fonde dalyvaujančius laivus kontroliuoja dvi arba daugiau bendrovių, pranešimui, įskaitant bendro fondo atitikties balanso paskirstymą jų laivams ir tikrintojo, kuris turės patikrinti, kaip bendras fondo atitikties balansas paskirstytas kiekvienam konkrečiam laivui, pasirinkimui turi pritarti visos atitinkamos bendrovės.
3. Fondas galioja tik tuo atveju, jei bendras fondo atitikties balansas yra teigiamas, jei laivų, kurių pagal 15 straipsnio 2 dalį apskaičiuotas deficitinis atitikties balansas nėra didesnis po to, kai buvo paskirstytas bendras fondo atitikties balansas, ir jei laivai, kurie turėjo pagal 15 straipsnio 2 dalį apskaičiuotą perviršinį atitikties balansą, neturi deficitinio atitikties balanso po to, kai paskirstytas fondo atitikties balansas.
4. Laivas neįtraukiamas į fondą, jei jis nesilaiko 22 straipsnyje nustatytos pareigos.
5. Jeigu dėl bendro sujungto atitikties balanso konkretaus laivo atžvilgiu susidaro perviršinis atitikties balansas, taikoma 17 straipsnio 1 dalis.
6. 17 straipsnio 2 dalis fonde dalyvaujančiam laivui netaikoma.

8. Ne vėliau kaip ataskaitinių metų balandžio 30 d. pasirinktas tikrintojas „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja galutinę fondo sudėtį ir bendro fondo atitikties balanso paskirstymą kiekvienam konkrečiam laivui.

19 straipsnis

„FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas

1. Ne vėliau kaip ataskaitinių metų birželio 30 d. tikrintojas išduoda atitinkamam laivui „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą, jeigu, pritaikius galimas 17 ir 18 straipsnių sąlygas, tas laivas neturi deficitinio atitikties balanso, nėra įvykdęs reikalavimų neatitinkančių apsilankymų uoste ir vykdo 22 straipsnyje nustatytą pareigą.
- 1a. Jei paskirtos taisomosios baudos pagal 20 straipsnio 1a dalį arba 20 straipsnio 2a dalį, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija ne vėliau kaip ataskaitinių metų birželio 30 d. atitinkamam laivui išduoda „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą, su sąlyga, kad buvo sumokėta suma, lygi taisomųjų baudų sumai.
2. „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumente pateikiama ši informacija:
- a) laivo identifikavimo duomenys (pavadinimas, IMO identifikavimo numeris ir registracijos arba prirašymo uostas);
 - b) laivo savininko pavadinimas (vardas ir pavardė), adresas ir pagrindinė verslo vieta;
 - c) tikrintojo tapatybė;
 - d) šio dokumento išdavimo data, jo galiojimo laikotarpis ir susijęs ataskaitinis laikotarpis.
3. „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas galioja 18 mėnesių nuo ataskaitinio laikotarpio pabaigos arba nustoja galioti, jei per tą laiką išduodamas naujas dokumentas.

4. Tikrintojas arba, kai taikytina, administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija nedelsdama „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja informaciją apie „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento išdavimą.
5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomi „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento pavyzdžiai, įskaitant elektroninius šablonus. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 27 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

20 straipsnis

Taisomosios baudos

1. Anksčiau nei ataskaitinių metų gegužės 1 d., remdamasis pagal 15 straipsnio 2 dalį atliktu skaičiavimu ir, kai taikytina, pritaikius 17 ir 18 straipsnius, tikrintojas „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja patikrintą laivo atitikties balansą.
 - 1a. Administruojančioji valstybė užtikrina, kad už visus laivus, kurie ataskaitinių metų birželio 1 d. turi deficitinį atitikties balansą, po galimo jų kompetentingos institucijos patvirtinimo, bendrovė ne vėliau kaip ataskaitinių metų birželio 30 d. sumokėtų sumą, lygią taisomajai baudai, apskaičiuotai pagal III priedo B dalyje nurodytą formulę. Jei laivas turi deficitinį atitikties balansą du ar daugiau ataskaitinių laikotarpių iš eilės, ta suma dauginama iš $1 + (n - 1)/10$, kai n yra vienas po kito einančių ataskaitinių laikotarpių, už kuriuos bendrovei taikomos taisomosios baudos už šį laivą, skaičius.
 - 1b. Administruojančioji valstybė užtikrina, kad už visus laivus, esančius 17 straipsnio 4 dalyje nurodytoje padėtyje, bendrovė ne vėliau kaip ataskaitinių metų birželio 30 d. sumokėtų sumą, lygią taisomajai baudai, apie kurią pranešta pagal tą straipsnį.
2. Anksčiau nei ataskaitinių metų gegužės 1 d., kai taikytina, remdamasis pagal 15 straipsnio 2 dalį atliktu skaičiavimu, tikrintojas „FuelEU“ duomenų bazėje užregistruoja bendrą valandų, kurias laivas praleido prisišvartavęs prieplaukoje nesilaikydamas 5 straipsnyje nustatytų reikalavimų, skaičių.

- 2a. Administruojančioji valstybė užtikrina, kad už bet kurį laivą, kuris bent vieną kartą įvykdė reikalavimų neatitinkantį apsilankymą uoste, po galimo kompetentingos institucijos patvirtinimo, bendrovė ne vėliau kaip ataskaitinių metų birželio 30 d. sumokėtų sumą, lygią taisomajai baudai, apskaičiuotai 1,5 EUR padauginus iš nustatyto bendro prisišvartavusio laivo elektros energijos poreikio ir iš bendro suapvalintų valandų, praleistų prisišvartavus nesilaikant 5 straipsnyje nustatytų reikalavimų, skaičiaus.
- 2b. Valstybės narės nacionaliniu lygmeniu turi sukurti būtiną teisinę ir administracinę sistemą, kad būtų užtikrintas pareigų, susijusių su šiame reglamente numatytų taisomųjų baudų skyrimu, mokėjimu ir surinkimu, vykdymas.
3. Šiame straipsnyje nurodytus veiksmus ir mokėjimų įrodymus „FuelEU“ duomenų bazėje nedelsdami užregistruoja tuos veiksmus atlikę subjektai.
- 3a. Bendrovė lieka atsakinga už taisomųjų baudų sumokėjimą, nedarant poveikio galimybei sudaryti sutartinius susitarimus su laivo komerciniais valdytojais, kuriuose būtų numatyta pastarųjų atsakomybė grąžinti bendrovei pinigus už šiame straipsnyje nurodytų taisomųjų baudų sumokėjimą, kai atsakomybę už kuro pirkimą ar laivo eksploatavimą prisiima tas komercinis valdytojas. Šioje dalyje laivo eksploatavimas – laivo pervežto krovinio, maršruto ir greičio nustatymas.
4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas III priedas, siekiant pritaikyti to priedo B dalies lentelės 7 langelyje nurodytą faktorių, naudojamą šio straipsnio 1 dalyje nurodytoje formulėje, atsižvelgiant į energijos kainų pokyčius, ir iš dalies pakeisti šio straipsnio 2a dalyje nustatytą skaitinį faktorių, grindžiamą vidutinių elektros energijos kainų indeksavimu Sąjungoje.

5. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad iš taisomųjų baudų gaunamos pajamos arba tų pajamų finansinės vertės atitikmuo būtų naudojami greitam atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro diegimui ir naudojimui laivybos sektoriuje remti, skatinant gaminti didesnius laivybos sektoriui skirto atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro kiekius, palengvinant tinkamų bunkeravimo infrastruktūros objektų arba elektros prijungimo taškų statybą uostuose ir remiant novatoriškiausių technologijų kūrimą, testavimą ir diegimą visame laivyne, kad būtų iš esmės sumažintas išmetamųjų teršalų kiekis.

22 straipsnis

Pareiga turėti galiojantį „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą

1. Ne vėliau kaip ataskaitinių metų birželio 30 d. į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą įplaukiančiuose, į valstybės narės jurisdikcijai priklausantį uostą atvykstančiuose, jame prisišvartavusiuose arba iš jo išvykstančiuose laivuose, kurie tuo ataskaitiniu laikotarpiu vykdė reisu, turi būti galiojantis „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas.
2. Pagal 19 straipsnį atitinkamam laivui išduotas „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentas yra atitikties šiam reglamentui įrodymas.

23 straipsnis

Vykdyimo užtikrinimas

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

3. Jeigu laivas du ar daugiau vienas po kito einančius ataskaitinius laikotarpius nepateikia galiojančio „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento ir jeigu kitomis vykdymo užtikrinimo priemonėmis nepavyksta užtikrinti atitikties, įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija laivo, plaukiojančio ne su tos valstybės narės vėliava, atžvilgiu ir suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti savo pastabas, gali paskelbti draudimo įplaukti nurodymą. Jei įplaukimo uosto valstybės narės kompetentinga institucija nusprendžia paskelbti draudimo įplaukti nurodymą, ji apie tai praneša Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei, naudodamasi „FuelEU“ duomenų baze. Kiekviena valstybė narė, išskyrus laivo vėliavos valstybę narę, neleidžia laivui, kuriam taikomas draudimo įplaukti nurodymas, atvykti į bet kurį iš jos uostų tol, kol bendrovė įvykdo savo pareigas. Kai laivas plaukioja su valstybės narės vėliava ir įplaukia į vieną iš jos uostų arba tokį pažeidimą padaro būdamas viename iš jos uostų, atitinkama valstybė narė, suteikusi atitinkamai bendrovei galimybę pateikti savo pastabas, paskelbia laivui draudimą plaukti su jos vėliava, kol bendrovė įvykdo pareigas.
4. Tų pareigų įvykdymas patvirtinamas pateikiant draudimo įplaukti nurodymą paskelbusiai nacionalinei kompetentingai institucijai pranešimą apie galiojantį „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą. Šia dalimi nedaroma poveikio tarptautinės teisės nuostatoms, taikytinoms nelaimės ištiktiems laivams.
5. Apie konkrečiam laivui kurios nors valstybės narės taikytas sankcijas pranešama Komisijai, kitoms valstybėms narėms ir atitinkamai vėliavos valstybei naudojantis „FuelEU“ duomenų baze.

24 straipsnis
Teisė į peržiūrą

1. Bendrovės turi teisę prašyti, kad būtų peržiūrėti pagal šį reglamentą tikrintojo joms adresuoti apskaičiavimai ir taikytos priemonės, įskaitant atsisakymą išduoti „FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumentą pagal 19 straipsnio 1 dalį. Peržiūros prašymas per vieną mėnesį nuo tos dienos, kai tikrintojas pateikia apskaičiavimo rezultatą arba praneša apie priemonę, pateikiamas valstybės narės, kurioje tikrintojas akredituotas, kompetentingai institucijai.
3. Valstybės narės kompetentingos institucijos pagal šį reglamentą priimtus sprendimus peržiūri tos kompetentingos institucijos valstybės narės teismas.

25 straipsnis

Kompetentingos institucijos

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

VI SKYRIUS

DELEGUOTIEJI IR ĮGYVENDINIMO ĮGALIOJIMAI IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

26 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.
2. 4 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 4 dalyje ir 20 straipsnio 4 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šio reglamento įsigaliojimo datos].
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 4 dalyje ir 20 straipsnio 4 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.
5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 4 straipsnio 4 dalį, 9 straipsnio 4 dalį ir 20 straipsnio 4 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

27 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002²⁹. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.
3. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis. Jei komitetas nuomonės nepateikia, Komisija įgyvendinimo akto projekto nepriima ir taikoma Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies trečia pastraipa.

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

28 straipsnis

Ataskaita ir peržiūra

0. Per vienus metus nuo šio reglamento paskelbimo Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje išnagrinėjamas šio reglamento ir Reglamento (ES) 2015/757 suderinamumas ir galimas dubliavimasis. Kai tikslinga, prie ataskaitos pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiamas šis reglamentas arba Reglamentas (ES) 2015/757, kad bendrovėms būtų užtikrinta unikali stebėsenos, ataskaitų teikimo ir patikros sistema.
1. Komisija ne vėliau kaip 2027 m. gruodžio 31 d. ir vėliau kas penkerius metus Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento veikimo vertinimo rezultatus, praneša apie atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido kiekio kuro technologijų ir rinkos, netaršių technologijų jūrų transporto srityje ir nuo kranto tiekiamos energijos, be kita ko, inkaravimo vietoje, raidą ir jos poveikį Sąjungos laivybos sektoriui. Komisija apsvarsto galimus dalinius pakeitimus, įskaitant (bet tik tuo neapsiribojant):
- 0) šio reglamento geografinę ir materialinę taikymo sritį, nurodytą 2 straipsnyje;
 - a) 4 straipsnio 2 dalyje nurodytą ribą, siekiant įgyvendinti 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema, išdėstytus tikslus;
 - b) laivų, kuriems taikoma 5 straipsnio 1 dalis, tipus ir dydį, ir 5 straipsnio 1 dalyje nurodytų pareigų taikymo išplėtimą, jas taikant ir laivams inkaravimo vietoje;
 - c) 5 straipsnio 3 dalyje išvardytas išimtis;
 - d) atskaitomybę už elektros energiją, tiekiamą naudojant nuo kranto tiekiamą elektrą, ir I priede apibrėžtą su šia elektros energija susijusį nuo žaliavos iki bako išmetamųjų teršalų faktorių;
 - e) galimybę įtraukti tikslinius mechanizmus, skirtus tvariausioms ir inovatyviausioms dideliu priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo potencialu pasižyminčioms kuro technologijoms, kad būtų sukurta aiški ir nuspėjama teisinė sistema ir

skatinamas rinkos vystymasis ir tokio kuro kaip iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras, diegimas;

- f) laivų, prašančių neįtraukti papildomos energijos dėl plaukiojimo ledo sąlygomis ir (arba) dėl jų ledo klasės, nustatytų III ir IV prieduose, atitikties balanso apskaičiavimą ir galimą šių nuostatų pratęsimą po 2029 m. gruodžio 31 d.

2. Jei Tarptautinė jūrų organizacija patvirtintų pasaulinį jūrų transportui taikomą mažo ŠESD kiekio kuro standartą, Komisija nedelsdama ir bet kuriuo atveju ne vėliau kaip 2028 m. rugsėjo 30 d. turi pateikti ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Ataskaitoje Komisija turi išnagrinėti tą pasaulinę priemonę, kiek tai susiję su jos užmojais, atsižvelgdama į Paryžiaus susitarimo tikslus ir jos bendrą aplinkosauginį naudingumą. Ji taip pat turi išnagrinėti visus klausimus, susijusius su galimu šio reglamento patikslinimu arba suderinimu su ta priemone, įskaitant poreikį išvengti jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio dvigubo įtraukimo. Kai tikslinga, kartu su ataskaita turi būti pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų iš dalies keičiamas šis reglamentas, laikantis visos Sąjungos ekonomikos išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio mažinimo įsipareigojimų ir siekiant išsaugoti Sąjungos klimato politikos aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą.

29 straipsnis

Direktyvos 2009/16/EB daliniai pakeitimai

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

30 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*. Jis taikomas nuo 2025 m. sausio 1 d., išskyrus 7 ir 8 straipsnius, kurie taikomi nuo 2024 m. rugpjūčio 31 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

LAIVUOSE SUNAUDOJAMAI ENERGIJAI TENKANČIOS TARŠOS ŠILTNAMIO EFEKTĄ SUKELIANČIOMIS DUJOMIS INTENSIVUMO NUSTATYMO METODIKA

Laivuose sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumui apskaičiuoti taikoma toliau nurodyta formulė, vadinama 1 lygtimi:

| | | |
|--|--|--|
| Taršos ŠESD intensyvumo indeksas | Nuo žaliavos iki bako (WtT) | Nuo bako iki kilvaterio (TtW) |
| Taršos ŠESD intensyvumo indeksas $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$ | $\frac{\sum_i^n f^{uel} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^n f^{uel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k E_k}$ | $\frac{\sum_i^n f^{uel} \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{slip,j} \right) \times (CO_{2eq,TtW,i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{slip,j} \times CO_{2eq\ TtW,slip,j} \right) \right]}{\sum_i^n f^{uel} M_i \times LCV_i \times RWD_i + \sum_k E_k}$ |

1 lygtis

Toliau nurodyta formulė vadinama 2 lygtimi:

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

| Terminas | Paiškinimas |
|---------------------------|---|
| <i>i</i> | Indeksas, atitinkantis ataskaitiniu laikotarpiu į laivą pristatytą kurą |
| <i>j</i> | Indeksas, atitinkantis kurą laive naudojančius vienetus. Šio reglamento tikslais atsižvelgiama į šiuos kurą naudojančius vienetus – pagrindinį variklį (-us), papildomą variklį (-us), katilus, kuro elementus ir atliekų deginimo įrenginius |
| <i>k</i> | Indeksas, atitinkantis nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo taškus |
| <i>n</i> | Bendras ataskaitiniu laikotarpiu į laivą pristatyto kuro kiekis |
| <i>c</i> | Bendras nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo taškų skaičius |
| <i>m</i> | Bendras kurą naudojančių vienetų skaičius |
| $M_{i,j}$ | Kuro masė <i>i</i> , sunaudota kurą naudojančio vieneto <i>j</i> [gFuel] |
| E_k | Laivui per kiekvieną nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo tašką <i>k</i> tiekiamą elektra [MJ] |
| $CO_{2eqWtT,i}$ | Kuro <i>i</i> nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorius [gCO _{2eq} /MJ] |
| $CO_{2eq\ electricity,k}$ | Su elektra, tiekiamą prisišvartavusiam laivui per kiekvieną nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo tašką <i>k</i> , susijęs nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorius [gCO _{2eq} /MJ] |
| LCV_i | Apatinis kuro <i>i</i> šilumingumas [MJ/g kuro] |

| | |
|--------------------------------------|--|
| RWD_i | Jei kuras i yra iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras, laikotarpiu iki 2030 m. sausio 1 d. gali būti taikomas atlyginimo koeficientas 2, o nuo 2030 m. sausio 1 d. iki 2035 m. sausio 1 d. – atlyginimo koeficientas 1,5. Kitais atvejais, $RWD_i = 1$. |
| $C_{engineslipj}$ | Nesudegusio kuro koeficientas[...], išreikštas kurą naudojančio vieneto j sunaudojamo kuro i masės procentine dalimi [%]. C_{slip} apima nevaldomuosius ir nutekamuosius teršalus[...] |
| $C_{fCO_2,j}, C_{fCH_4,j}, C_{fN_2}$ | Su kurą naudojančiame vienete j sudegusiu kuru susiję nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktoriai [gGHG/gFuel] |
| $CO_{2eq,TtW,j}$ | Su kurą naudojančiame vienete j sudegusiu kuru i susijęs nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų kiekis CO_2 ekvivalentu [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ |
| $C_{sfCO_2,j}, C_{sfCH_4,j}, C_s$ | Su kurą naudojančiam vienetai j tiekiamo kuro nuotėkiu susiję nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktoriai [gGHG/gFuel] |
| $CO_{2eq,TtWslippage,j}$ | Su kurą naudojančiam vienetai j tiekiamo kuro i nuotėkiu susijęs nuo bako iki kilvaterio išmetamų teršalų kiekis CO_2 ekvivalentu [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslippage,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ kai: C_{sfCO_2} ir C_{sfN_2O} yra lygūs nuliui. |
| $GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$ | CO_2, CH_4, N_2O visuotinio atšilimo potencialas per 100 metų, kaip apibrėžta Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalies 4 punkte |

Šio reglamento tikslais 1 lygties $\sum_k^C E_k \times CO_{2eq\,electricity,k}$ skaitiklio dėmuo yra lygus nuliui.

[M_i] nustatymo metodas

Remiantis bendrovės pasirinkta stebėjimo metodika, reisų, kuriems taikomas šis reglamentas, kuro masė [M_i] nustatoma pagal kiekį, nurodytą ataskaitoje pagal Reglamente (ES) 2015/757 nustatytą ataskaitų teikimo sistemą.

Nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorių nustatymo metodas

Nuo žaliavos iki bako išmetamų teršalų kiekis nustatomas pagal šiame priede nurodytą metodiką, kaip nurodyta 1 lygties apraše.

Nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorių ($CO_{2eq\,WT,i}$) standartinės vertės nurodytos II priede.

Iškastinio kuro atveju naudojamos tik II priede nurodytos standartinės vertės.

Gali būti naudojamos faktinės vertės, jei jos yra sertifikuotos pagal schemą, kurią Komisija pripažino pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 30 straipsnio 5 ir 6 dalis biodegalų, biodujų, iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro ir perdirbtos anglies kuro atžvilgiu, taikant 9 straipsnio 3 dalį.

Bunkerio atsargų papildymo važtaraštis

Pagal galiojančias MARPOL konvencijos VI priedo taisykles bunkerio atsargų papildymo važtaraštis yra privalomas ir nurodoma informacija, kuri turi būti įtraukta į bunkerio papildymo važtaraštį.

Šio reglamento tikslais:

0) laive naudojamo kuro, išskyrus iškastinį kurą, bunkerio atsargų papildymo važtaraščiuose pateikiama ši papildoma informacija apie tą kurą:

- apatinis šilumingumas [MJ/g].
- Biodegalų atveju – *E* vertės, nustatytos pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalyje ir VI priedo B dalyje nustatytą metodiką [gCO₂eq/MJ], ir susiję įrodymai, kad tie degalai atitinka toje direktyvoje nustatytas taisykles, nurodant kuro gamybos scenarijų,
- kuro, išskyrus iškastinį kurą ir biodegalus, atveju – nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktorius CO₂eq [gCO₂eq/gFuelMJ] ir susijęs sertifikatas, kuriame nurodomas kuro gamybos scenarijus,

[Jei produktai maišomi, informacija, kurios reikalaujama pagal šį reglamentą, pateikiama apie kiekvieną produktą].

Elektros energijos tiekimo dokumentas (EDN)

Šio reglamento tikslais atitinkamuose laivui tiekiamos elektros energijos dokumentuose pateikiama bent jau ši informacija:

tiekėjas: pavadinimas, adresas, telefonas, e. paštas, atstovas;

priimantis laivas: IMO numeris (MMSI), laivo pavadinimas, laivo tipas, vėliava, laivo atstovas;

uostas: pavadinimas, vietovė (LOCODE), terminalas / krantinė;

nuo kranto tiekiamos elektros prijungimo taškas: prijungimo taško duomenys;

nuo kranto tiekiamos elektros tiekimo laikas: pradžios / pabaigos data ir laikas;

pateikta energija: tiekimo taškui priskirta galios dalis (jeigu taikytina) [kW], elektros suvartojimas (kWh) sąskaitos išrašymo laikotarpiu, informacija apie pikinę galią (jeigu turima);

skaitiklių rodmenys.

Nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktorių nustatymo metodas

Nuo bako iki kilvaterio teršalų kiekis nustatomas pagal šiame priede nurodytą metodiką, kaip nurodyta 1 lygties ir 2 lygties apraše.

Nuo bako iki kilvaterio išmetamų ŠESD faktorių ($CO_{2eq,TtW,j}$) standartinės vertės nurodytos II priede.

Vadovaujantis 7 straipsnyje nurodytu stebėsenos planu ir tikrintojui atlikus vertinimą, gali būti naudojami kiti metodai, pvz., tiesioginis CO_{2eq} matavimas, laboratoriniai bandymai, jeigu taip pagerinamas bendras apskaičiavimo tikslumas, taikant 9 straipsnio 4 dalį.

Nuo bako iki kilvaterio išmetamų nevaldomųjų ir nutekamųjų teršalų nustatymo metodas

Nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai yra teršalai, kurie išmetami, nes dalis kuro nepasiekia kurą deginančio vieneto degimo kameros arba nesunaudojama kurą naudojančiame vienete, t. y. nesudega, išleidžiama arba nuteka iš sistemos. Šio reglamento tikslais nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai į apskaitą įtraukiami kaip kurą naudojančio vieneto sunaudojamo kuro masės procentinė dalis. Standartinės vertės nurodytos II priede.

Su pakaitiniais energijos šaltiniais susijusio atlyginimo koeficiento nustatymo metodai

Jeigu laive įrengta pakaitinių energijos šaltinių technologija, galima taikyti atlyginimo už pakaitinius energijos šaltinius koeficientą. Kai naudojama vėjo energija, toks atlyginimo koeficientas nustatomas taip:

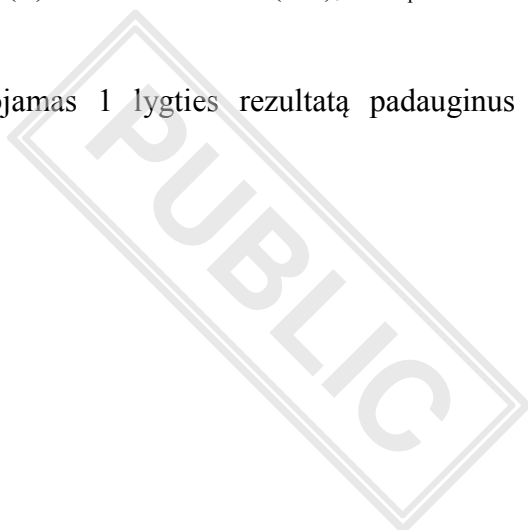
| Atlyginimo už pakaitinius energijos šaltinius WIND (f_{wind}) koeficientas | $\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$ |
|--|-----------------------------|
| 0,99 | 0,05 |
| 0,97 | 0,1 |
| 0,95 | $\geq 0,15$ |

Kur:

- P_{Wind} – vėjo pagalba varomų sistemų turima efektyvioji galia, atitinkanti $f_{eff} * P_{eff}$, apskaičiuota pagal 2021 m. *Gaires dėl inovatyvių energijos vartojimo efektyvumo technologijų taikymo apskaičiuojant ir tikrinant pasiektus EEDI ir EEXI* (MEPC.1/Circ.896);
- P_{Prop} – laivo varomoji galia, atitinkanti P_{ME} , kaip apibrėžta 2018 m. *Naujų laivų pasiekto energijos vartojimo efektyvumo dizaino rodiklio (angl. EEDI) apskaičiavimo metodikos gairėse* (IMO rezoliucija MEPC.308(73) su padarytais pakeitimais) ir 2021 m. *gairėse dėl pasiekto esamo laivų energijos vartojimo efektyvumo indekso (EEXI) apskaičiavimo metodo*

(IMO rezoliucija MEPC.333(76)). Jei įrengtas (-i) veleno variklis (-iai), $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(i),shaft}$.

Tada taršos ŠESD intensyvumo indeksas apskaičiuojamas 1 lygties rezultatą padauginus iš atlyginimo koeficiento.



NUMATYTIEJI IŠMETAMŲJŲ TERŠALŲ FAKTORIAI

Toliau pateiktoje lentelėje nurodyti numatytieji išmetamųjų teršalų faktoriai naudojami šio reglamento I priede nurodytam taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo indeksui nustatyti, išskyrus atvejus, kai bendrovės, taikydamos 9 straipsnio 3 ir 4 dalis, nukrypsta nuo šių numatytųjų išmetamųjų teršalų faktorių.

Lentelėje:

TBM reiškia „turi būti išmatuota“;

N/A reiškia „nėra duomenų“;

brūkšnelis (-) reiškia „netaikytina“.

E nustatomas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalyje ir VI priedo B dalyje nustatytą metodiką

Jei langelyje nurodoma TBM arba N/A, naudojama toje pačioje skiltyje nurodyta didžiausia numatytoji kuro klasės vertė. Jei tam tikrai kuro klasei visuose tos pačios skilties langeliuose nurodoma TBM arba N/A, naudojama mažiausiai palankaus iškastinio kuro scenarijaus numatytoji vertė.

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|------------------|--|---------------|---|--------------------------------|---|---|---|---|
| | | | Nuo žaliavos iki bako (WtT) | Nuo bako iki kilvaterio (TtW) | | | | |
| Kuro klasė | Teršalų išmetimo scenarijaus pavadinimas | LCV [MJ/g] | CO _{2eq} WtT [gCO _{2eq} /MJ] | Kurą naudojančio vieneto klasė | C _{fCO₂} [gCO ₂ /gFuel] | C _{fCH₄} [gCH ₄ /gFuel] | C _{fN₂O} [gN ₂ O/gFuel] | C _{slip} Kaip variklio sunaudojam o kuro masės procentinė dalis |
| Iškastinis kuras | HFO ISO 8217, nuo RME iki RMK markių | 0,0405 | 13,5 | Visi vidaus degimo varikliai | 3.114 | 0,00005 | 0,00018 | - |
| | LSFO | 0,0405 | 13,2 (žaliavinis) 13,7 (mišinys) | Visi vidaus degimo varikliai | 3.151 | 0,00005 | 0,00018 | - |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|---|---|--------|-----------------------------|--|-------------------------------------|---------|---------|-----|
| | | | Nuo žaliavos iki bako (WtT) | Nuo bako iki kilvaterio (TtW) | | | | |
| | ULSFO | 0,0405 | 13,2 | Visi vidaus degimo varikliai | 3.114 | 0,00005 | 0,00018 | - |
| | VLSFO | 0.041 | 13,2 | Visi vidaus degimo varikliai | 3.206 | 0,00005 | 0,00018 | - |
| | LFO ISO 8217, nuo RMA iki RMD markių | 0.041 | 13,2 | Visi vidaus degimo varikliai | 3.151 | 0,00005 | 0,00018 | - |
| | MDO MGO ISO 8217, nuo DMX iki DMB markių | 0,0427 | 14,4 | Visi vidaus degimo varikliai | 3.206 | 0,00005 | 0,00018 | - |
| | SGD | 0,0491 | 18,5 | SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio) | 2.750 | 0 | 0,00011 | 3,1 |
| SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, mažo greičio) | | | | 1,7 | | | | |
| SGD dyzeliniai varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio) | | | | 0,2 | | | | |
| LBSI | | | | N/A | | | | |
| | SND | 0.046 | 7,8 | Visi vidaus degimo varikliai | 3,030 (butanas) 3,000 (propanas) | TBM | TBM | N/A |
| | H2 | 0,12 | 132 | Kuro | 0 | 0 | - | = |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
|----------------------|---|--|-----------------------------|--|-------|---------|---------|-----|-----|
| | | | Nuo žaliavos iki bako (WtT) | Nuo bako iki kilvaterio (TtW) | | | | | |
| | (gamtinės dujos) | | | elementai | | | | | |
| | | | | Vidaus degimo variklis | 0 | 0 | TBM | | |
| | NH3 (gamtinės dujos) | 0,0186 | 121 | Nėra variklio | 0 | 0 | TBM | - | |
| | Metanolis (gamtinės dujos) | 0,0199 | 31,3 | Visi vidaus degimo varikliai | 1.375 | | TBM | TBM | - |
| Skystieji biodegalai | Etanolio gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 | Direktyvos (ES) 2018/2001 III priede nustatyta vertė | $E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$ | Visi vidaus degimo varikliai | 1.913 | | TBM | TBM | - |
| | Biodyzelinas Gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 | | | Visi vidaus degimo varikliai | 2.834 | | TBM | TBM | - |
| | Hidrinimu valytas augalinis aliejus (HVO) Gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 | | | Visi vidaus degimo varikliai | 3.115 | 0,00005 | 0,00018 | | - |
| | Suskystintas biometanas kaip kuras (Biologinės kilmės SGD) | | | SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio) | 2.750 | 0 | 0,00011 | | 3,1 |
| | Gamybos scenarijai pagal | | | SGD Oto varikliai (dvirūšio) | | | | | 1,7 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
|--|--|--|-----------------------------|--|--|---------|---------|---------|-----|
| | | | Nuo žaliavos iki bako (WtT) | Nuo bako iki kilvaterio (TtW) | | | | | |
| | Direktyva (ES) 2018/2001 | | | kuro, mažo greičio) | | | | 0,2 | |
| | | | | SGD dyzeliniai varikliai (dvirūšio kuro) | | | | | N/A |
| | | | | LBSI | | | | | |
| | Biometanolio gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 | | | Visi vidaus degimo varikliai | 1.375 | TBM | TBM | - | |
| | Kiti gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 | | | Visi vidaus degimo varikliai | 3.115 | 0,00005 | 0,00018 | - | |
| Dujiniai biodegalai | Biologinės kilmės H2 | Direktyvos (ES) 2018/2001 III priede nustatyta vertė | N/A | Kuro elementai | 0 | 0 | 0 | - | |
| | Gamybos scenarijai pagal Direktyvą (ES) 2018/2001 | | | Vidaus degimo variklis | 0 | 0 | TBM | | |
| Iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintas nebiologinės kilmės kuras | Elektrosintetinis dyzelinas | 0,0427 | N/A | Visi vidaus degimo varikliai | 3.206 | 0,00005 | 0,00018 | - | |
| | Elektrosintetinis metanolis | 0,0199 | N/A | Visi vidaus degimo varikliai | 1.375 | 0,00005 | 0,00018 | - | |
| | Elektrosintetinis kuras | Sintetinės SGD | 0,0491 | N/A | SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, vidutinio greičio) | 2.750 | 0 | 0,00011 | 3,1 |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
|----------------|--------------------------------|--------|-----------------------------|---|-----|-----|-----|-----|--|
| | | | Nuo žaliavos iki bako (WtT) | Nuo bako iki kilvaterio (TtW) | | | | | |
| | | | | SGD Oto varikliai (dvirūšio kuro, mažo greičio) | | | | 1,7 | |
| | | | | SGD dyzeliniai varikliai (dvirūšio kuro) | | | | 0,2 | |
| | | | | LBSI | | | | N/A | |
| | Elektrolizinis H ₂ | 0,12 | N/A | Kuro elementai | 0 | 0 | 0 | - | |
| | | | | Vidaus degimo variklis | 0 | 0 | TBM | | |
| | Elektrolizinis NH ₃ | 0,0186 | N/A | Kuro elementai | 0 | N/A | TBM | N/A | |
| | | | | Vidaus degimo variklis | 0 | N/A | TBM | N/A | |
| Sintetinės SGD | N/A | N/A | | N/A | N/A | N/A | N/A | | |
| E-DME | N/A | N/A | | N/A | N/A | N/A | - | | |
| Kitas | Elektra | - | ES ENERGIJOS RŪŠIŲ DERINYS | Nuo kranto tiekiamą elektra | - | - | - | - | |

1 skiltyje nurodoma kuro klasė, t. y. iškastinis kuras, skystieji biodegalai, dujiniai biodegalai, elektrosintetinis kuras.

2 skiltyje nurodomas atitinkamos kuro klasės pavadinimas arba tos klasės kuro teršalų išmetimo scenarijai.

3 skiltyje nurodomas kuro apatinis šilumingumas [MJ/g]. Skystųjų biodegalų energinės vertės pagal masę vertės (apatinis šilumingumas, MJ/kg), nustatytos Direktyvos (ES) 2018/2001 III priede, perskaičiuojamos į MJ/g ir naudojamos.

4 skiltyje nurodomi nuo žaliavos iki bako išmetamų ŠESD faktoriai [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$]. Skystųjų biodegalų numatytosios vertės apskaičiuojamos naudojant E vertes, nustatytas pagal Direktyvos (ES) 2018/2001 V priedo C dalyje visiems skystiesiems biodegalams, išskyrus biologinės kilmės SGD, ir VI priedo B dalyje biologinės kilmės SGD nustatytas metodikas, ir pagal numatytąsias vertes, susijusias su konkrečiais biodegalais, naudojamais kaip transporto kuras, ir jų gamybos scenarijų, nustatytas tos direktyvos V priedo D ir E dalyse visiems skystiesiems biodegalams, išskyrus biologinės kilmės SGD, ir VI priedo D dalyje biologinės kilmės SGD. Tačiau E vertes reikia pakoreguoti atimant 6 skiltyje ($c_{f_CO_2}$) ir 3 skiltyje (LCV) nurodytų verčių santykį. To reikalaujama šiame reglamente, kuriame atskiriami WtT ir TtW apskaičiavimai, kad būtų išvengta dvigubo išmetamųjų teršalų apskaičiavimo.

Iš atsinaujinančiųjų išteklių pagaminto nebiologinės kilmės kuro numatytosios vertės apskaičiuojamos taikant deleguotojo akto, priimto remiantis Direktyvos (ES) 2018/2001³⁰ 28 straipsnio 5 dalimi, metodiką.

5 skiltyje nurodomi pagrindiniai kurą naudojančio vieneto tipai / klasės, pvz., dvitakčiai ir keturtakčiai vidaus degimo varikliai, dyzeliniai arba Oto varikliai, lieso mišinio kibirkštinio uždegimo varikliai, dujų turbinos, kuro elementai ir kt.

6 skiltyje nurodomas išmetamo CO_2 faktorius C_f [gCO_2/g kuro]. Naudojamos faktorių vertės, nurodytos Reglamente (ES) 2015/757. Visų rūšių kuro, nenurodyto Reglamente (ES) 2015/757, standartinės vertės nurodytos lentelėje.

7 skiltyje nurodomas išmetamo metano faktorius C_f [gCH_4/g kuro]. Laikoma, kad SGD atveju metano C_f yra lygus nuliui.

8 skiltyje nurodomas išmetamo azoto suboksido faktorius C_f [$\text{gN}_2\text{O}/\text{g}$ kuro].

9 skiltyje nurodoma kuro dalis, prarasta kaip nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai (C_{slip}), išreiškiama kaip konkretaus kurą naudojančio vieneto sunaudojamo kuro masės procentinė dalis. Tokio kuro kaip SGD, kuriam būdingi nevaldomieji ir nutekamieji išmetamieji teršalai, nevaldomųjų ir nutekamųjų išmetamųjų teršalų kiekis, nurodytas lentelėje, išreiškiamas kaip sunaudoto kuro masės procentinė dalis (9 skiltis). Lentelėje nurodytos C_{slip} vertės apskaičiuotos 50 proc. visos variklio apkrovos sąlygomis.

³⁰ Arba remiantis atitinkamomis iš dalies pakeistos direktyvos nuostatomis, atsižvelgiant į abiejų teisėkūros institucijų padarytą pažangą.

ATITIKTIES BALANSO IR 20 straipsnio 1a dalyje nustatytos TAISOMOSIOS BAUDOS
APSKAIČIAVIMO FORMULĖS

A. FORMULĖ LAIVO ATITIKTIES BALANSUI APSKAIČIUOTI

Laivo atitikties balansas apskaičiuojamas pagal šią formulę:

| | |
|---------------------------------------|--|
| Atitikties balansas [gCO_{2eq}] = | $(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$ |
|---------------------------------------|--|

Kur:

| | |
|------------------|--|
| gCO_{2eq} | |
| $GHGIE_{target}$ | Laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo riba pagal šio reglamento 4 straipsnio 2 dalį |
| $GHGIE_{actual}$ | Apskaičiuotas ataskaitinio laikotarpio laive sunaudojamai energijai tenkančios taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo metinis vidurkis |

Iki 2029 m. gruodžio 31 d. bet kurio laivo, kurio ledo klasė yra IC, IB, IA arba IA Super arba lygiavertė ledo klasė, atveju bendrovė gali prašyti neįtraukti papildomos energijos dėl plaukiojimo ledo sąlygomis ir (arba) dėl ledo klasės IA arba IA Super. Šiuo atveju, apskaičiuojant pirmiau nurodytą atitikties balansą, M_i vertės pakeičiamos pakoreguota kuro MiA mase, apibrėžta IV priede, o $GHGIE_{actual}$ vertė, naudojama atitikties balansui apskaičiuoti, perskaičiuojama pagal atitinkamas MiA vertes.

B. FORMULĖ 20 STRAIPSNIO 1A DALYJE NUSTATYTAI TAISOMAJAI BAUDAI APSKAIČIUOTI

20 straipsnio 1a dalyje nustatytos taisomosios baudos suma apskaičiuojama taip:

| | |
|----------------------|---|
| Taisomoji bauda = | $\frac{ (Compliancebalance) }{GHGIE_{actual} \times 41000} \times 2400$ |
|----------------------|---|

| | |
|-------------------------------------|---|
| 1. Taisomoji bauda | 2. Išreikšta EUR |
| 3. abs (atitikties balansas) | 4. Yra absoliučioji atitikties balanso vertė |
| 5. 41000 | 6. Yra 1 metrinė VLSFO tona, atitinkanti 41000 MJ; |
| 7. 2400 | 8. Yra mokėtina suma eurais už lygiavertę VLSFO metrinę toną |

PAKOREGUOTOS LAIVYBAI LEDO SĄLYGOMIS SKIRTOS KURO MASĖS
APSKAIČIAVIMAS

Šiame priede aprašoma, kaip apskaičiuoti:

- papildomą energiją dėl laivo, kurio ledo klasė yra IA arba IA Super arba lygiavertė ledo klasė, techninių charakteristikų;
- papildomą energiją, kurią sunaudojo IC, IB, IA arba IA Super arba lygiavertės ledo klasės laivas plaukiodamas ledo sąlygomis;
- pakoreguotą masę [MiA], atėmus papildomą energiją, priskirtą kiekvienam kuro *i* atvejui.

Papildoma energija dėl ledo klasės

Papildomas energijos sunaudojimas dėl laivo, kurio ledo klasė yra IA arba IA Super arba lygiavertė ledo klasė, techninių charakteristikų apskaičiuojamas taip:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

kur *E_{voyages, total}* reiškia bendrą energijos kiekį, sunaudotą per visus reisus, o *E_{additional due to ice conditions}* – papildomą energijos sunaudojimą dėl plaukiojimo ledo sąlygomis.

Bendras per visus reisus sunaudotos energijos kiekis apskaičiuojamas naudojant:

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

kur *M_{i, voyages, total}* reiškia kuro *i*, sunaudoto per visus reisus, patenkančius į šio reglamento taikymo sritį, masę, o *LCV_i* – apatinį kuro *i* šilumingumą.

Papildoma energija dėl plaukiojimo ledo sąlygomis

Papildomos energijos sunaudojimas dėl plaukiojimo ledo sąlygomis apskaičiuojamas taip:

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

kur *E_{voyages, open water}* reiškia energiją, sunaudotą per reisus atviruose vandenyse, o *E_{voyages, ice conditions, adjusted}* – pakoreguotą energijos kiekį, sunaudotą ledo sąlygomis.

E_{additional due to ice conditions} negali būti didesnis kaip $1,3^* E_{\text{voyages, open water}}$

Reisų, per kuriuos plaukiojama tik atviruose vandenyse, sunaudotos energijos kiekis apskaičiuojamas taip:

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

kur *Evoyages, ice conditions* reiškia energiją, sunaudotą plaukiojant ledo sąlygomis, kuri apskaičiuojama taip:

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

kur *Mi, voyages, ice conditions* reiškia kuro *i*, sunaudoto plaukiojimui ledo sąlygomis, masę.

Pakoreguota energija, sunaudota dėl ledo sąlygų apskaičiuojama taip:

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

Kur:

Dice conditions reiškia suminį nukeliatą atstumą plaukiojant ledo sąlygomis, patenkanti į šio reglamento taikymo sritį.

(E/D)open water – energijos sunaudojimas per atstumą, nukeliatą plaukiojant atviruose vandenyse, apskaičiuojamas taip:

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

Kur:

E voyages, ice conditions reiškia energijos sunaudojimą plaukiojant ledo sąlygomis.

D total yra suminis metinis nukeliatas atstumas, patenkantis į šio reglamento taikymo sritį.

Bendra papildoma ledo energija dėl ledo klasės ir plaukiojimo ledo sąlygomis

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

Pakoreguota masė [*Mi A*]

Visą papildomą ledo energiją $E_{\text{additional ice}}$ bendrovė paskirsto įvairiems naudojamam kuro *i* atvejams per metus tokiomis sąlygomis:

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

$$\text{Kiekvienam kurui } i, E_{\text{additional ice}} \leq Mi * LCVi$$

[*Mi A*] pakoreguota kuro masė apskaičiuojama taip:

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