

Briselē, 4.2.2019.
COM(2019) 38 final

2019/0017 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

**ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai pienācīgi ņemtu vērā kuģu degvielleļas patēriņa
datu vākšanas globālo sistēmu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2019) 20 final} - {SWD(2019) 10 final} - {SWD(2019) 11 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Klimata pārmaiņas ir ievērojama problēma, kas jārisina nekavējoties. Tāpēc Parīzes nolīguma mērķis ir temperatūras pieaugumu pasaulē ierobežot krietni zem 2 °C salīdzinājumā ar līmeni pirms rūpniecības laikmeta sākuma un tiekties temperatūras pieaugumu ierobežot līdz 1,5 °C, visās valstīs ievērojami samazinot siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas.

Ņemot vērā to ievērojamo fosilā kurināmā patēriņu, nozīmīgu SEG emisiju daudzumu rada un tādējādi klimata pārmaiņas veicina globālie kuģu pārvadājumi. Aplēstais starptautiskā jūras transporta SEG emisiju apmērs ir aptuveni 2–3 % no SEG kopējām pasaules emisijām. Tas ir vairāk nekā jebkuras ES dalībvalsts emisijas. Ja kuģu pārvadājumu nozare būtu valsts, tā emisiju ziņā būtu sestajā vietā pasaulē. Tikpat ievērojama ir nozares ietekme ES līmenī — 2015. gadā 13 % no kopējām ES siltumnīcefekta gāzu emisijām veidoja transporta nozare¹. Taču jūras transports ir vienīgā nozare, kas nav īpaša ES emisiju samazināšanas mērķa vai īpašu mazināšanas pasākumu.

Nākotnē ar jūras pārvadājumiem saistītās tirdzniecības apmērs, visticamāk, pieaugs, un, ja strauji netiks ieviesti mazināšanas pasākumi, tas ievērojami palielinās attiecīgās SEG emisijas. Saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) veiktu pētījumu² globālās kravu pārvadājumu emisijas atkarībā no turpmākās ekonomiskās un enerģētiskās attīstības līdz 2050. gadam varētu pieaugt par 50 līdz 250 %. ES līmenī jūras transporta radītās CO₂ emisijas no 1990. līdz 2008. gadam pieauga par 48 %, un ir gaidāms, ka, kaut arī SJO 2011. gadā pieņēma kuģu efektivitātes standartu minimumu attiecībā uz jauniem kuģiem³, salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni tās līdz 2050. gadam pieaugs par 86 %. Ja nekas netiks darīts, lai šādas emisijas mazinātu, pastāv risks vājināt Parīzes nolīguma mērķus un citās nozarēs veiktos centienus.

Ņemot vērā 2011. gada ES Balto grāmatu par transportu, ES 2013. gadā pieņēma stratēģiju pakāpeniskai jūras transporta izraisīto emisiju integrēšanai ES siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanas politikā⁴. Vispirms Eiropas Parlaments un Padome 2015. gada aprīlī pieņēma Regulu (ES) 2015/757⁵ par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju ("ES MZV regula"), ko 2016. gadā papildināja divas deleģētās⁶ un divas īstenošanas regulas⁷. ES MZV regula tika veidota, lai:

¹ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-10>.

² <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Greenhouse-Gas-Studies-2014.aspx>.

³ SJO Rezolūcija MEPC.203(62).

⁴ COM(2013) 479.

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.).

⁶ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2016/2072 par verifikācijas darbībām un verificētāju akreditāciju saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 (OV L 320, 26.11.2016., 5. lpp.) un Komisijas 2016. gada 22. septembra Deleģētā regula (ES) 2016/2071, ar ko groza Eiropas Parlamenta

- vāktu robustus un pārbaudītus CO₂ emisiju datus par visiem kuģiem (ar bruto tilpību virs 5000 tonnām), kas piestāj Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostās, tostarp par šādu kuģu CO₂ emisijām ostās;
- sniegtu robustu informāciju turpmāku rīcībpolitikas veidošanas lēmumu atbalstam un rīcībpolitisko instrumentu izmantošanai, kā arī ļautu īstenot starptautiskus mērķus vai pasākumus (piem., attiecībā uz energoefektivitāti);
- attiecībā uz datiem sniegtu nepieciešamo pārredzamību, lai stimulētu jaunu tehnoloģiju un operacionālo pasākumu izplatīšanos nolūkā padarīt kuģus “zaļākus”.

Saskaņā ar ES MZV regulu kuģniecības uzņēmumiem ir jāziņo savas CO₂ emisijas gadā un cita attiecīga informācija par to kuģu reisiem uz EEZ ostām un no tām, kā arī EEZ ostās. Kuģniecības uzņēmumu pienākumi sākās 2017. gadā ar monitoringa plānu sagatavošanu un iesniegšanu akreditētiem verificētājiem. Degvielas patēriņa, CO₂ emisiju un energoefektivitātes monitorings tika sākts 2018. gadā, un pirmie emisiju ziņojumi ir gaidāmi 2019. gada aprīlī.

2016. gadā pēc Parīzes nolīguma stāšanās spēkā un ES MZV regulas pieņemšanas SJO Jūras vides aizsardzības komiteja (MEPC) pieņēma grozījumus MARPOL konvencijā par kuģu izraisīta piesārņojuma novēršanu, ar ko izveido tiesisko regulējumu globālai datu vākšanas sistēmai par kuģu degvielas patēriņu (“globālā SJO DVS”). Detalizēta globālā SJO DVS un tās īstenošanas kārtība tika apstiprināta vēlāk ar vadlīnijām, ko pieņēma 70. MEPC 2016. gada oktobrī un 71. MEPC 2017. gada jūlijā. Saskaņā ar globālo SJO DVS monitoringa pienākumi sākās 2019. gadā un ziņošana — 2020. gadā.

Tā rezultātā no 2019. gada janvāra kuģiem, kas veic ar EEZ saistītas jūras transporta darbības, būs jāpilda monitoringa un ziņošanas prasības gan saskaņā ar ES MZV regulu, gan ar globālo SJO DVS.

Abu minēto monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu līdzāspastāvēšana un globālais līmenis bija paredzēts ES MZV regulā. Regulas 22. pantā minēts: “*Gadījumā, ja ir panākta starptautiska vienošanās par siltumnīcefekta gāzu emisiju globālu monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu (..), Komisija šo regulu pārskata un attiecīgā gadījumā ierosina grozījumus šajā regulā, lai nodrošinātu saskaņošanu ar minēto starptautisko vienošanos.*”

Tāpēc šā priekšlikuma galvenais mērķis ir grozīt ES MZV regulu, lai pienācīgi ņemtu vērā jauno globālo SJO DVS nolūkā pēc iespējas racionalizēt un samazināt administratīvo slogu uzņēmumiem un administrācijām, vienlaikus saglabājot ES MZV regulas mērķus.

• **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā rīcībpolitikas jomā**

⁷ un Padomes Regulu (ES) 2015/757 attiecībā uz oglekļa dioksīda emisiju monitoringa metodēm un noteikumiem par citas attiecīgās informācijas monitoringu (OV L 320, 26.11.2016., 1. lpp.). Komisijas 2016. gada 4. novembra Īstenošanas regula (ES) 2016/1927 par monitoringa plānu, emisiju ziņojumu un atbilstības dokumentu veidlapām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verificāciju (OV L 299, 5.11.2016., 1.–21. lpp.) un Komisijas 2016. gada 4. novembra Īstenošanas regula (ES) 2016/1928 par to, kā nosaka pārvadāto kravu kuģu kategorijām, kas nav pasažieru kuģi, ro-ro kuģi un konteinerkuģi, saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verificāciju (OV L 299, 5.11.2016., 22.–25. lpp.).

Ierosinātās izmaiņas ES MZV regulā atbilst pašreizējiem rīcībpolitiskajiem noteikumiem šajā jomā, jo tām nevajadzētu būt pretrunā ES MZV sistēmas galvenajiem mērķiem, un plašākā ziņā tās ir saskanīgas ar ES klimata rīcībpolitiku. Konkrēti, priekšlikuma mērķis ir saglabāt paredzamo ES MZV regulas labvēlīgo ietekmi attiecībā uz robustu un verificētu datu iegūšanu, informācijas ieguvī turpmāku rīcībpolitikas veidošanas lēmumu pieņemšanai un energoefektivitātes pasākumu un rīcības modeļu izplatīšanās stimulēšanu kuģu pārvaļājumos.

Turklāt priekšlikumā ievērota citās ar emisiju samazināšanu saistītās ES rīcībpolitikas noteiktā pieeja, kurā siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringam, ziņošanai un verificācijai ir būtiski svarīga nozīme efektīvā ES klimata rīcībpolitiku īstenošanā, piemēram, siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas ietvaros. Priekšlikums ir saskanīgs ar ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas pārredzamības noteikumiem, tostarp par trešo personu veiktu verificāciju.

- **Saskanība ar citām Savienības rīcībpolitikām**

ES 2015. gada martā iesniedza UNFCCC ES un tās dalībvalstu nacionāli noteikto devumu ("NND"), apņemoties ievērot saistošo mērķrādītāju līdz 2030. gadam ES tautsaimniecības SEG emisijas samazināt vismaz par 40 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni, kā paredz klimata un enerģētikas politikas satvars laikposmam līdz 2030. gadam, ko 2014. gada oktobrī apstiprināja Eiropadome un kas pēc tam pieņemts tiesību aktos⁸. Pāreja uz mazoglekļa ekonomiku un Parīzes nolīguma ievērošana jāsekmē visām nozarēm.

Priekšlikums atbilst mazemisiju mobilitātes stratēģijai, kurā paredzētas darbības, kuru mērķis plašāku ES veiktu un solītu dekarbonizācijas centienu ietvaros vēl vairāk samazināt SEG emisijas transportā, tostarp 2030. gada perspektīvā⁹.

ES MZV regula sniedz robustu informāciju par atsevišķu kuģu CO₂ emisijām, tāpēc tā atvieglos turpmāku lēmumu pieņemšanu ES līmenī un palīdzēs pārvaldīt iespējamās turpmākās klimata rīcībpolitikas šajā nozarē. Priekšlikumā šis būtiskais princips aizsargāts. ES MZV regula kā esošs ES politikas instruments ir pirmais solis pareizajā virzienā, un tā jāliek par pamatu turpmākai rīcībpolitikas attīstībai.

Priekšlikums ir saskanīgs arī ar enerģētikas savienības principu "energoefektivitāte pirmajā vietā", jo tam būtu jāuzlabo energoefektivitātes pasākumu īstenošana kuģniecības nozarē.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

ES kompetences klimata pārmaiņu jomā ir apstiprinātas un precizētas Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 191.–193. pantā. Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir LESD 192. pants.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

⁸ Direktīva (ES) Nr. 2018/410, Regula (ES) Nr. 2018/842 un Regula (ES) Nr. 2018/841 par zemes izmantošanu.

⁹ COM(2016) 501.

Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu priekšlikuma mērķus var sasniegt tikai ar Komisijas priekšlikumu ES līmenī, jo priekšlikuma nolūks ir grozīt esošu ES tiesību aktu.

Kuģu emisiju un energoefektivitātes datu vākšanai un publicēšanai ES līmenī ir tāda priekšrocība, ka rezultāti ir pilnībā salīdzināmi, jo ir balstīti uz vienotu prasību kopumu. Tas palīdz novērst tirgus šķēršļus, ko rada informācijas trūkums.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums atbilst proporcionalitātes principam, jo tas nepārsniedz ES MZV regulas mērķu sasniegšanai nepieciešamo, vienlaikus nodrošinot pienācīgu iekšējā tirgus darbību un Eiropas kuģniecības nozares konkurētspēju.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Priekšlikumā regulas grozīšanai ņemts vērā fakts, ka priekšlikuma nolūks ir grozīt esošo ES MZV regulu.

3. EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Ir vietā norādīt, ka ES MZV regulas pārskatīšana tiek veikta bez iepriekšējas izvērtēšanas, jo tas būtu iespējams tikai 2019. gada beigās pēc pirmā atbilstības cikla noslēgšanās. Tāpēc sagatavošanās darbos neietilpa esošās ES MZV regulas izvērtēšana un rīcībpolitisko variantu novērtēšanā tā nav izmantota.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ierosinātie grozījumi ES MZV regulā plaši saskan ar ieinteresēto personu atbildēs uz sabiedrisko apspriešanu tiešsaistē un īpašajā e-aptaujā paustajām interesēm. Pilsoniskās sabiedrības organizācijas, valstu akreditācijas struktūras, pētniecības iestādes un iedzīvotāji/privātpersonas plaši atbalsta to, ka, grozot ES MZV regulu, ir jāsaglabā daži nozīmīgi mērķi. Tie ietver informētības vairošanu par emisiju samazināšanu, robustas informācijas par degvielas patēriņu un energoefektivitāti sniegšanu tirgus dalībniekiem un datu vākšanu informētai rīcībpolitikas veidošanai. Savukārt kuģniecības nozarē galvenā prioritāte ir administratīvā sloga samazināšana. Arī EEZ dalībvalstis un ES MZV verificētāji plaši atbalsta šos mērķus, jo īpaši uzticamu datu vākšanu turpmāko rīcībpolitiku veidošanai un administratīvo pūļu mazināšanu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Emisiju prognožu pētījumu pamatā ir attiecīgie SJO 3. SEG pētījuma¹⁰ dati, un tie ir ņemti vērā, jo īpaši saistībā ar emisijām un emisiju prognozēm starptautiskajos kuģu pārvadājumos, kā arī emisiju samazināšanas potenciālu, kas izriet no tehniskiem un operacionāliem starptautisko kuģu pārvadājumu pasākumiem.

¹⁰ <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>.

- **Dienestu darba dokuments — ietekmes novērtējums**

Ir izstrādāts ietekmes novērtējums, kurā analizēts, kurus ES MZV regulas elementus varētu saskaņot ar globālās SJO DVS elementiem. Šis dokuments papildina 2013. gadā priekšlikumam pievienoto ietekmes novērtējumu, kas ietvēra ar ES MZV regulu saistīto izmaksu aplēses. Turklāt jaunā dienestu darba dokumenta, kas ietver šo ietekmes novērtējumu, pamatā ir 2017. gada jūnijā publicētais sākotnējais ietekmes novērtējums un 2017. gada decembrī noslēgtā sabiedriskā apspriešana.

Ietekmes novērtējuma projekta versiju izvērtēja Eiropas Komisijas Regulējuma kontroles padome, kas 2018. gada 13. jūlijā sniedza labvēlīgu atzinumu. Padome sniedza ieteikumus, kā ziņojumu vēl uzlabot, un tie ir aplūkoti pārskatītajā ziņojumā. Ietekmes novērtējuma kopsavilkums un Regulējuma kontroles padomes atzinums ir pieejams Komisijas tīmekļa vietnē¹¹.

Ņemot vērā vajadzību saglabāt ES MZV regulas galvenos mērķus, divas kandidatūras uz saskaņošanu tika noraidītas jau uzreiz — pārvaldība un ziņošana par CO₂. Pārvaldības saskaņošana netika apsvērta, jo tā nozīmētu, ka ES un dalībvalstis var vākt datus tikai par tādu kuģu emisijām, kuri kuģo ar ES karogu, neņemot vērā SEG emisijas, ko, reisos pieturot EEZ ostās, rada kuģi, kas kuģo ar citu valstu karogiem. Turklāt CO₂ ziņošanas saskaņošana nozīmētu, ka kuģi neziņotu CO₂ emisiju datus. Tas būtu pilnīgā pretrunā pašam ES MZV regulas mērķim, kas ir saistīts ar kuģu CO₂ emisiju rezultātiem un to ietekmi uz klimatu.

Ņemot vērā šos ierobežojumus, ietekmes novērtējumā tika novērtēti trīs rīcībpolitiskie varianti:

1. variants — pamatscenārijs

Šis risinājums atspoguļo, kas notiktu, ja nekas netiktu darīts.

2. variants — racionalizācija

Šā scenārija ietvaros tika izvērtēti dažādi saskaņošanas varianti attiecībā uz darbības jomu, definīcijām, monitoringa parametriem, monitoringa plāniem un veidnēm, verifikāciju un pārredzamību.

3. variants — augsta konverģence

Atbilstoši šim variantam ES MZV regula tiktu grozīta tā, lai visus tās tehniskos aspektus saskaņotu ar globālo SJO DVS, riskējot vājināt tās gaidāmo ietekmi uz tirgu.

Visus triju variantus salīdzinot, tika gūti tālāk minētie secinājumi.

Definīciju, monitoringa parametru un monitoringa plānu un veidņu attiecīga saskaņošana palīdz samazināt administratīvo slogu kuģniecības uzņēmumiem un valstu iestādēm, veicinot atbilstību ziņošanas pienākumiem abās sistēmās.

¹¹ <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/?fuseaction=ia>.

Tajā pašā laikā tas neapdraud pašreizējās ES MZV regulas mērķus un tās gaidāmo labvēlīgo ietekmi.

Turpretī tādu aspektu kā darbības joma, verifikācija un pārredzamība saskaņošana nopietni skartu ES MZV regulas mērķus, iespējams, nemaz nesekmējot administratīvā sloga ievērojamu samazināšanu. Ja tiktu veikta pārredzamības saskaņošana, tiktu zaudēta priekšrocība, ko sniedz energoefektivitātes datu pieejamība kuģu līmenī, kas stimulē šādu pasākumu izplatīšanos. Verifikācijas prasību saskaņošana nozīmētu atteikties no viendabīgas un neatkarīgas trešo personu veiktas verifikācijas sistēmas. Visbeidzot, darbības jomas saskaņošana novestu pie nepilnīgas informācijas par emisijām, kas saistītas ar EEZ.

Attiecīgi — vēlmais variants ir 2. variants (racionalizācija), un tiek ierosināts pēc vajadzības saskaņot tādus elementus kā definīcijas, monitoringa parametri un monitoringa plāni un veidnes.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Ierosinātā racionalizācijas pieeja samazinātu atbilstības nodrošināšanas centienus salīdzinājumā ar ierastās darbības scenāriju. Kā paskaidrots iepriekš, tas palīdzētu samazināt administratīvo slogu kuģniecības uzņēmumiem un veicinātu atbilstību ziņošanas pienākumiem saskaņā ar abām monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmām. Šajā kontekstā tiek uzskatīts, ka ES MZV regulas ierosinātā pārskatīšana nosegs *REFIT* vajadzības — izskatīt vienkāršošanas iespējas un uzlabot ES tiesību aktu efektivitāti.

- **Pamattiesības**

Šajā priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā. Konkrētāk, tas veicina mērķi sasniegt augstu vides aizsardzības līmeni saskaņā ar Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 37. pantā noteikto ilgtspējīgas attīstības principu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums Savienības budžetu neietekmē.

5. CITI IZSTRĀDĀJAMIE ELEMENTI

- **Detalizēts skaidrojums par konkrētajiem priekšlikuma noteikumiem**

Atbildot uz Jūras vides aizsardzības komitejas (*MEPC*) gūto progresu 2016. gada oktobra un 2017. gada jūlija sanāsmēs, pieņemot attiecīgas globālās SJO DVS vadlīnijas, Komisija veica analīzi saskaņā ar ES MZV regulas 22. pantu.

Šā priekšlikuma mērķis ir samazināt administratīvo slogu kuģiem, kas veic jūras transporta darbības, uz kurām attiecas gan ES MZV regula, gan globālā SJO DVS, vienlaikus saglabājot ES darbības konkrētos mērķus šajā jomā.

Tāpēc tiek ierosināti tālāk norādītie grozījumi.

1. “Uzņēmuma” un “ziņošanas perioda” definīcijās, kā arī monitoringa un ziņošanas pienākumu noteikšanā “uzņēmuma maiņas” gadījumā ir jāņem vērā globālās SJO DVS paralēlie noteikumi. Tas nodrošinās, ka tās pašas juridiskās personas par saviem

kuģiem, kas veic ar EEZ saistītas jūras transporta darbības saskaņā ar ES MZV regulu un saskaņā ar globālo SJO DVS, veic monitoringu un ziņo saskaņā ar līdzīgi aprēķinātiem ziņošanas periodiem. Lai to nodrošinātu, tiks grozīts ES MZV regulas 3. pants un 11. panta 2. punkts.

2. Lai nodrošinātu, ka dati par kuģu darbībām, uz kurām ir attiecināmas abas sistēmas, tiek vākti racionalizēti, būtu jāņem vērā globālās SJO DVS noteikumi par datiem, kas jāmonitorē un par kuriem jāziņo katru gadu. Lai to nodrošinātu, būtu jādefinē “kravnesība” un tā jāziņo kā obligāts parametrs, savukārt “pārvadātā krava” paliek brīvprātīgs monitoringa parametrs uzņēmumiem, kas vēlas sniegt aprēķinu par savu kuģu vidējo energoefektivitāti, pamatojoties uz pārvadāto kravu. ES kuģu pārvadājumu pašreizējais parametrs “jūrā pavadītais laiks” būtu jāaizstāj ar globālo SJO DVS definēto terminu “ceļā pavadītās stundas”. Visbeidzot, “noietā attāluma” aprēķina pamatā būtu jāizmanto saskaņā ar attiecīgajām SJO DVS vadlīnijām saglabātie risinājumi. Lai to nodrošinātu, tiks grozīts ES MZV regulas 6. panta 3. punkts, 9. panta 1. punkts, 10. pants, 11. panta 3. punkts, 21. panta 2. punkts un II pielikuma A daļas 1. punkts.
3. Monitoringa plānu satura minimums būtu jāracionalizē, lai ņemtu vērā SJO “Kuģu energoefektivitātes pārvaldības plāna izstrādes vadlīnijas”, izņemot tos noteikumus, kas ir nepieciešami, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar ES MZV regulu tiek monitorēti un ziņoti tikai ar ES saistīti dati. Lai to nodrošinātu, tiks grozīts Regulas 6. panta 3. punkts.

No otras puses, dažas relevantas ES MZV regulas iezīmes būtu jāsaglabā. Tās ir šādas.

1. Darbības joma attiecībā uz ES MZV regulas aptvertajiem kuģiem un darbībām tiks saglabāta (un tāpat aptvers lielāko daļu kuģu, kuru bruto tilpība ir virs 5000 tonnām un kuri piedāvā ES ostās jūras transporta nolūkos). Monitoringa un ziņošanas prasības arī turpmāk neattieksies uz kuģu darbībām, kas netiek uzskatītas par jūras transportu, piemēram, bagarēšanu, cauruļvadu izvietojumu un atkrastes iekārtu uzstādīšanas palīgdarbībām.
2. Arī kuģu CO₂ emisijas ES ostās ir jāmonitorē un par tām jāziņo atsevišķi, lai stimulētu pieejamo CO₂ emisiju samazināšanas pasākumu izmantošanu ES ostās un uzlabotu informētību par kuģu pārvadājumu emisijām. Arī dati par iekšējiem reisiem jebkurā ES dalībvalstī ir jāmonitorē un par tiem jāziņo, lai sniegtu dalībvalstu iestādēm robustus un salīdzināmus datus par valsts kuģu pārvadājumu emisijām. Pašreizējie MZV noteikumi par datu verifikāciju, ko veic akreditētas trešās puses, ir jāatstāj spēkā, lai saglabātu ES mērķi nodrošināt laika griezumā salīdzināmu un robustu informāciju turpmāku lēmumu pieņemšanai ES vai pasaules līmenī.
3. ES MZV regulas noteikumi par atsevišķu kuģu CO₂ emisiju un energoefektivitātes datu publicēšanu ir jāsaglabā, lai mazinātu tirgus šķēršļus, kas kavē energoefektīvāku tehnoloģiju un rīcības modeļu izplatīšanos nozarē.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai pienācīgi ņemtu vērā kuģu degvielleļļas patēriņa datu vākšanas globālo sistēmu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 192. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹³,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru¹⁴,

tā kā:

- (1) Kuģu pārvadājumos radīto oglekļa dioksīda (CO₂) emisiju dēļ jūras transports ietekmē pasaules klimatu. 2015. gadā 13 % no kopējām ES siltumnīcefekta gāzu emisijām radīja transports¹⁵. Starptautiskā jūras kuģniecība joprojām ir vienīgais transporta veids, uz ko neattiecas Savienības apņemšanās mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas.
- (2) Saskaņā ar likumdevēju apņemšanos, kas pausta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2018/842¹⁶ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā (ES) 2018/410¹⁷, siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā būtu jāiesaistās visām ekonomikas nozarēm
- (3) Eiropas Parlaments savā 2014. gada februāra rezolūcijā par klimata un enerģētikas politikas satvaru 2030. gadam aicināja Komisiju un dalībvalstis 2030. gadam izvirzīt saistošu ES mērķrādītāju, kas paredzētu siltumnīcefekta gāzu emisijas salīdzinājumā ar

¹² OV C [...], [...], [...]. lpp.

¹³ XXX

¹⁴ XXX

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

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

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 14. marta Direktīva (ES) 2018/410, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, lai sekmētu emisiju izmaksefektīvu samazināšanu un investīcijas mazoglekļa risinājumos, un Lēmumu (ES) 2015/1814 (OV L 76, 19.3.2018., 3. lpp.).

1990. gada līmeni samazināt vismaz par 40 %. Eiropas Parlaments norādīja arī to, ka, lai Savienība dotu pienācīgu artavu pasaules mēroga centienos, ieguldījums siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā jādod visām tautsaimniecības nozarēm.

- (4) 2014. gada 24. oktobra secinājumos Eiropadome apstiprināja saistošu ES mērķrādītāju Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni samazināt vismaz par 40 %. Eiropadome minēja arī to, ka ir svarīgi transporta nozarē mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un riskus, kas saistīti ar atkarību no fosilā kurināmā, un aicināja Komisiju izskatīt vēl citus instrumentus un pasākumus, kas atbalstītu visaptverošu un tehnoloģiski neitrālu pieeju, arī — transporta nozarē veicinātu emisiju samazināšanas, atjaunojamo energoresursu izmantošanu un energoefektivitāti.
- (5) Izmantojot 2011. gada ES Balto grāmatu par transportu¹⁸, Komisija 2013. gadā pieņēma stratēģiju pakāpeniskai jūrniecības emisiju iekļaušanai ES politikā siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai¹⁹.
- (6) 2015. gada aprīlī Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju²⁰ ("ES MZV regula"), ko 2016. gadā papildināja divas deleģētās²¹ un divas īstenošanas regulas²². ES MZV regulas mērķis ir vākt datus par kuģu pārvadājumu emisijām turpmākai politikas veidošanai un stimulēt emisiju samazināšanu, sniedzot attiecīgajiem tirgiem informāciju par kuģu efektivitāti. ES MZV regula liek uzņēmumiem katru gadu, sākot no 2018. gada, veikt monitoringu par savu kuģu degvielas patēriņu, CO₂ emisijām un energoefektivitāti reisos uz Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostām un no tām, kā arī attiecīgos datus ziņot un verificēt. Tas attiecas arī uz CO₂ emisijām EEZ ostās. Pirmie emisiju ziņojumi ir jāsniedz līdz 2019. gada 30. aprīlim.
- (7) ES MZV regulas 22. pantā ir minēts, ka, ja tiks panākta starptautiska vienošanās par globālu siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, Komisija ES MZV regulu pārskatīs un attiecīgā gadījumā ierosinās grozījumus, lai nodrošinātu saskaņošanu ar minēto starptautisko vienošanos.

¹⁸ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf.

¹⁹ COM(2013) 479.

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

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

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

- (8) Saskaņā ar Parīzes nolīgumu, kas 2015. gada decembrī tika pieņemts ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (*UNFCCC*) Pušu konferences 21. sesijā²³, ES un dalībvalstis ir uzņēmušās tautsaimniecības mēroga samazinājumu mērķrādītāju. Notiek centieni ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) starpniecību samazināt starptautiskā jūras transporta emisijas, un tie būtu jāveicina. SJO 2016. gada oktobrī pieņēma²⁴ kuģu degvielleļļas patēriņa datu vākšanas sistēmu (“globālā SJO DVS”).
- (9) Ņemot vērā abu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu līdzāspastāvēšanu, Komisija saskaņā ar ES MZV regulas 22. pantu izvērtēja, kā abas sistēmas saskaņot, lai mazinātu administratīvo slogu kuģiem, vienlaikus saglabājot ES MZV regulas mērķus.
- (10) Ietekmes novērtējums liecināja, ka abu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu daļēja saskaņošana varētu palīdzēt samazināt administratīvo slogu kuģniecības uzņēmumiem, vienlaikus saglabājot ES MZV regulas galvenos mērķus. Taču šādi daļējai saskaņošanai nevajadzētu mainīt ES MZV regulas pārvaldību, darbības jomu, verifikāciju, pārredzamību vai CO₂ ziņošanas prasības, jo tas ievērojami vājinātu tās mērķus un ietekmētu tās spēju sniegt informāciju, kas vajadzīga turpmākiem rīcībpolitikas veidošanas lēmumiem, un stimulēt energoefektivitātes pasākumu un rīcības modeļu izplatīšanos kuģu pārvadājumu nozarē. Tāpēc ES MZV regulas grozījumiem saskaņošanā ar globālo SJO DVS būtu jāaprobežojas ar definīcijām, monitoringa parametriem, monitoringa plāniem un veidnēm.
- (11) ES MZV regulas grozījumiem būtu jānodrošina, ka, ja uz kuģa darbībām ir attiecināmas abas sistēmas, vienas un tās pašas juridiskās personas ir atbildīgas par monitoringu līdzīgi aprēķinātos ziņošanas periodos. Tāpēc definīcijas attiecībā uz uzņēmumiem un ziņošanas periodiem, tostarp ziņošanu uzņēmumu maiņas gadījumā, būtu jāgroza, lai ņemtu vērā SJO noteikumus.
- (12) Lai nodrošinātu, ka racionalizēti tiek vākti dati par kuģu darbībām, uz kurām ir attiecināmas abas sistēmas, būtu jāņem vērā globālās SJO DVS noteikumi par datiem, kas jāmonitorē un par kuriem jāziņo katru gadu. Lai to nodrošinātu, parametrs “kravnesība” būtu jāziņo, savukārt parametram “pārvadātā krava” būtu jāpaliek brīvprātīgam. “Jūrā pavadītais laiks” būtu jāaizstāj ar globālās SJO DVS definēto terminu “ceļā pavadītās stundas”. Visbeidzot, lai samazinātu administratīvo slogu, “noietā attāluma” aprēķina pamatā būtu jābūt globālajai SJO DVS²⁵.
- (13) Monitoringa plānu saturs būtu jāracionalizē, lai ņemtu vērā globālo SJO DVS, izņemot tās plāna daļas, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu, ka saskaņā ar ES MZV regulu tiek monitorēti un ziņoti tikai ar ES saistīti dati. Tāpēc visiem noteikumiem “par katru reisu” arī turpmāk būtu jābūt monitoringa plāna daļai.
- (14) Atliktais piemērošanas datums ir nepieciešams, lai nodrošinātu, ka notiekošais monitorings, ziņošana un verifikācija ziņošanas periodā tiek īstenoti konsekventi.
- (15) Regulas (ES) 2015/757 mērķis ir monitorēt, ziņot un verificēt CO₂ emisijas no kuģiem, kas piestāj EEZ ostās, un tas ir pirmais solis pakāpeniskā pieejā siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai. To pietiekamā apmērā nevar nodrošināt dalībvalstis; mēroga un ietekmes dēļ to labāk var panākt ES līmenī. Globālā SJO DVS būtu jāņem vērā, un šī Regula nodrošina vākto datu pastāvīgu salīdzināmību un

²³ Parīzes nolīgums (*OVL 282, 19.10.2016., 4.–18. lpp.*).

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

²⁵ SJO Rezolūcija *MEPC 282 (70)*.

uzticamību, pamatojoties uz vienotu prasību kopumu. Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

(16) Tāpēc Regula (ES) 2015/757 būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

(1) Regulas 3. pantu groza šādi:

(a) panta d) punktu aizstāj ar šādu:

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

(b) panta m) punktu aizstāj ar šādu:

“m) “ziņošanas laikposms” ir laikposms no 1. janvāra līdz 31. decembrim ieskaitot. Attiecībā uz reisiem, kas sākas un beidzas divos dažādos kalendārajos gados, noteiktos datus uzskaita attiecīgajā pirmajā kalendārajā gadā;”

(c) pievieno jaunu p) punktu:

“p) “kravnesība” ir tonnās izteikta starpība starp tukša kuģa svaru un kuģa ūdensizspaidu ūdenī ar relatīvo blīvumu 1025 kg/m³ vasaras kravas iegrimē. Vasaras kravas iegrimē ir maksimālā vasaras iegrimē, kas sertificēta Administrācijas vai tās atzītas organizācijas apstiprinātā stabilitātes brošūrā.”

(2) Regulas 6. pantu groza šādi:

(a) panta 3. punktu groza šādi:

i) punkta a), b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“a) kuģa informācija, tostarp nosaukums, SJO identifikācijas numurs, kuģa tips un uzņēmuma nosaukums;”

“b) kuģa dzinēju un citu degvielleļļas patērētāju un degvielleļļas veidu apraksts;”

“c) emisijas faktori;”.

ii) punkta d) apakšpunktu svītros;

iii) punkta g) apakšpunktu svītros;

iv) punkta h) apakšpunkta iii) punktu aizstāj ar šādu:

- “iii) procedūras, pienākumi, formulas un datu avoti ceļā pavadīto stundu noteikšanai un reģistrēšanai;”
- v) i) punktu aizstāj ar šādu:
- “i) datu kvalitāte, tostarp procedūras datu nepilnību konstatēšanai un novēršanai;”
- (3) Regulas 9. panta 1. punktu groza šādi:
- (a) punkta e) un f) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “e) ceļā pavadītās stundas;”
- “f) pārvadātā krava (brīvprātīgi);”.
- (4) Regulas 10. pantu groza šādi:
- (a) panta h) punktu aizstāj ar šādu:
- “h) kopējās ceļā pavadītās stundas;”
- (5) Regulas 11. pantu groza šādi:
- (a) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:
- “2. Ja tiek mainīts uzņēmums, iepriekšējais uzņēmums pēc iespējas tuvāk maiņas pabeigšanas datumam un ne vēlāk kā trīs mēnešus pēc tā iesniedz Komisijai un attiecīgās karoga valsts iestādēm ziņojumu, kas ietver tādas pašus elementus kā emisiju ziņojums, taču attiecas tikai uz laikposmu, kurā tas bijis atbildīgs par veiktajām darbībām.”;
- (b) 3. punkta a) apakšpunktā pievieno jaunu xi) punktu:
- “xi) kuģa kravnesība;”.
- (6) Regulas 21. panta 2. punkta g) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “g) gada kopējo ceļā pavadīto stundu skaitu;”.
- (7) Regulas II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

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

To piemēro no nākamā gada 1. janvāra pēc šā akta stāšanās spēkā. Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —

priekšsēdētājs

Padomes vārdā —

priekšsēdētājs