



EUROPOS
KOMISIJA

Bruselis, 2026 07 28
COM(2026) 409 final

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**dėl Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir ES jūrų transporto SATT reglamento
sąveikos ir suderinamumo**

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

dėl Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir ES jūrų transporto SATT reglamento sąveikos ir suderinamumo

I. Įvadas

ES priėmė įvairių teisėkūros procedūra priimamų aktų, kuriais skatinama mažinti jūrų sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro. Šiais aktais siekiama užtikrinti, kad į ES uostus įplaukiantys laivai daugiau naudotų mažo anglies dioksido pėdsako ir tvarų kurą ir technologijas. Šioje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama dviem iš šių teisės aktų:

- 1) 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui (ES) 2023/1805¹ dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, (Reglamentas dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“) – jis įsigaliojo 2023 m. spalio 12 d. ir visapusiškai taikomas nuo 2025 m. sausio 1 d. Jame reikalaujama laipsniškai mažinti dideliuose laivuose naudojamos energijos taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis (ŠESD) intensyvumą ir įpareigojama nuo 2030 m. tam tikruose Europos uostuose naudoti nuo kranto tiekiamą elektrą.
- 2) 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2015/757² dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, (Jūrų transporto SATT reglamentas) reikalaujama, kad dideli laivai, įplaukiantys į Europos ekonominės erdvės (EEE) uostus, stebėtų ir kasmet teiktų patikrintus išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekio ir kitus energijos vartojimo efektyvumo duomenis. Išplėtus ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos taikymo sritį, kad ji apimtų jūrų transporto išmetamus teršalus, 2023 m. Jūrų transporto SATT reglamentas buvo peržiūrėtas. ATLPS³.

Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ 30 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad Europos Komisija pateiktų Parlamentui ir Tarybai ataskaitą, kurioje būtų išnagrinėta to reglamento ir Jūrų transporto SATT reglamento sąveika ir suderinamumas.

Todėl Komisija atliko pirmąją Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir Jūrų transporto SATT reglamento bei susijusių deleguotųjų ir įgyvendinimo aktų lyginamąją analizę. Atsižvelgta ir į pradinę patirtį, įgytą faktiškai įgyvendinant šiuos aktus.

Atsižvelgiant į tai, kad Jūrų transporto SATT reglamente nustatyta ES ATLPS direktyvos⁴ jūrinių elementų duomenų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema, kai aktualu, į šią ataskaitą įtraukti ir šios direktyvos elementai.

2024 m. sausio mėn. ES ATLPS pradėta taikyti ir jūrų sektoriui. Nuo tada reikalaujama, kad laivybos bendrovės pirktų ES ATLPS taršos leidimus už kiekvieną pranešto išmetamo CO₂ kiekio (arba CO₂ ekvivalento) toną, kuriai taikoma ES ATLPS, ir jų atsisakytų.

Rengiant Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ projektą ir 2023 m. persvarstant Jūrų transporto SATT reglamentą, taip pat derantis su Parlamentu ir Taryba, buvo dedamos pastangos kuo labiau suderinti abu aktus ir sukurti sistemą, pagal kurią reguliuojamiesiems subjektams, tikrintojams ir valstybių narių administruojančiosioms institucijoms būtų užtikrintas atitikties supaprastinimas.

Abu reglamentai yra susiję tarpusavyje, nes pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tikrinant, ar laikomasi Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, prireikus turėtų būti naudojamosi visais duomenimis, kurie jau yra pateikti Jūrų transporto SATT reglamento tikslais, kad būtų sumažinta bendrovėms, tikrintojams ir kompetentingoms institucijoms tenkanti administracinė našta.

Tačiau abiejuose reglamentuose yra atskirų stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo aspektų, nes Komisijos pasiūlymų dėl Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, Jūrų transporto SATT reglamento persvarstymo ir jūrų sektoriaus įtraukimo į ES ATLPS projektai buvo rengiami, taip pat ir atitinkamos derybos su Parlamentu ir Taryba vyko atskirai, nors laikas iš dalies sutapo.

Todėl verta toliau nagrinėti ir analizuoti šiuos aktus, siekiant:

- įvertinti reglamentų pagrindinių nuostatų skirtumus ir neatitikimus,
- įvertinti sunkumus, kylančius dėl pareigos kartu laikytis abiejų reglamentų, ir
- pateikti galimus būdus, kaip juos dar labiau suderinti ir padidinti nuoseklumą.

Išvadose siekiama pateikti įžvalgų apie galimybes supaprastinti administracinius reikalavimus laikantis ES konkurencingumo kelrodyje nustatytų įsipareigojimų dėl bendro administracinio supaprastinimo.

Reglamentų taikymo sritis

Dydžio ribos

Kalbant apie laivų, kurie patenka į analizuojamų reglamentų taikymo sritį, dydį, Reglamentas dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ taikomas laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000 tonų ir kurie naudojami keleiviams arba kroviniams vežti komerciniais tikslais. Panašiai Jūrų transporto SATT reglamente nustatyta, kad jis taikomas 5 000 tonų ir didesnės bendrosios talpos laivams, o nuo 2025 m. sausio 1 d. – bendrosios paskirties kroviniams laivams, kurių bendroji talpa mažesnė kaip 5 000 tonų, bet ne mažesnė kaip

¹ 2023 m. rugsėjo 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, OL L 234, 2023 9 22, p. 48–100, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

² 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. 55–76, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

³ 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2023/957, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2015/757 siekiant numatyti, kad į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemą būtų įtraukta jūrų transporto veikla, ir numatyti papildomų šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo ir teršalų iš papildomų laivų tipų išmetimo stebėseną, ataskaitų teikimą ir tikrinimą, OL L 130, 2023 5 16, p. 105–114, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

⁴ 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, OL L 275, 2003 10 25, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

400 tonų, ir jūrinės veiklos laivams, kurių bendroji talpa 400 tonų ir didesnė ir kurie priskiriami vienai iš reglamento⁵ I priede išvardytų kategorijų.

Geografinė taikymo sritis

Pagal Jūrų transporto SATT reglamentą teikiamos ataskaitos apima visų ES vidaus ir išorės tarptautinių reisų (reisų tarp ES ir ne ES uostų) ir laivo veiklos ES uostuose kuro sąnaudas ir išmetamą ŠESD kiekį. Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ataskaitų teikimo apimtis yra tokia pati, tačiau, siekiant teisingai atspindėti ES išmetamųjų teršalų dalį, turi būti atsižvelgiama tik į pusę (50 proc.) ES išorės tarptautiniams reisams sunaudojamo kuro ir (arba) energijos kiekio. Ta pati taisyklė taikoma pagal ES ATLPS direktyvą.

Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ reisai tarp ES ir bet kurios ES valstybės narės atokiausių regionų prilyginami tarptautiniams reisams į EEE nepriklausančias šalis ir iš jų (taigi atsižvelgiama į 50 proc. sunaudojamo kuro ir (arba) energijos kiekio). Pagal Jūrų transporto SATT reglamentą tokie reisai laikomi ES vidaus reisais (taigi taikymo sritis apima 100 proc. išmetamųjų teršalų). Tačiau pagal ES ATLPS direktyvą laivybos bendrovės neprivalo iki 2030 m. gruodžio mėn. mokėti už teršalus, išmetamus vykdant reisu tarp valstybės narės atokiausiame regione esančio uosto ir toje pačioje valstybėje narėje esančio uosto, įskaitant reisu tarp tos pačios valstybės narės uostų atokiausiame regione ir reisu tarp tos pačios valstybės narės atokiausiuose regionuose esančių uostų [žr. skirsnį dėl išimčių toliau].

Teršalai, kuriems taikomi reglamentai

Kalbant apie naudojant kurą išmetamų teršalų kiekio apskaitą, ES ATLPS direktyva ir Jūrų transporto SATT reglamentas apima pro išmetamąjį vamzdį išmetamą ŠESD kiekį, dar vadinamą galutinės grandies arba nuo bako iki kilvaterio išmetamu teršalų kiekiu. Taip yra todėl, kad pradinės grandies išmetamieji teršalai (dar vadinami nuo žaliavos iki bako), susiję su kuro gamyba, jau įtraukti į kitus ATLPS sektorius, o juos įtraukus į laivybos sektoriui skirtus apyvartinius taršos leidimus galėtų atsirasti dviguba apskaita, prekyba ir pretenzijos. Reglamentas dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ apima tiek nuo žaliavos iki bako, tiek nuo bako iki kilvaterio išmetamus teršalus, siekiant užtikrinti, kad būtų atsižvelgta į visą įvairių energijos šaltinių išmetamą teršalų kiekį.

Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, Jūrų transporto SATT reglamente ir ES ATLPS direktyvoje kliaujamasi tvarumo kriterijais, įskaitant Atsinaujinančiųjų išteklių energijos direktyvoje⁶ nustatytas minimalias išmetamo ŠESD kiekio ribines vertes, taikomas atsinaujinančiųjų išteklių žaliavas paverčiant kuru, taip pat atitinkama sertifikavimo sistema. Reglamentu dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ dar labiau apribojamas reikalavimus atitinkantis kuras, neįtraukiant žaliavų iš maistinių ir pašarinių augalų. Iš tų žaliavų pagamintas kuras pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ laikomas iškastiniu kuru.

Energijos šaltiniai

Laivų iš tam tikrų šaltinių, išskyrus kurą, pvz., elektros energijos nuo kranto ir vėjo energijos, suvartojamam energijos kiekiui, kurio negalima stebėti reisų metu, tačiau kuris prisideda prie laivo energijos vartojimo, taigi ir jo priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo tikslų, taikomas Reglamentas dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, bet ne Jūrų transporto SATT reglamentas. Todėl pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ reikia atlikti papildomą nuo kranto tiekiamos elektros energijos ir vėjo energijos stebėseną ar skaičiavimus.

Išimtys

Kalbant apie taikymo sritį, esama skirtumų tarp išimčių, kurias leidžiama taikyti pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir pagal ES ATLPS direktyvą.

Tiek pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek pagal ES ATLPS direktyvą valstybėms narėms leidžiama taikyti išimtį reisams, kuriuos keleiviniai laivai vykdo į salas, kuriose yra mažiau nei 200 000 nuolatinių gyventojų. Tačiau esama skirtumų. ATLPS išimtys gali būti taikomos reisams tarp prašančiosios valstybės narės jurisdikcijai priklausančios salos, kuri neturi kelių ar geležinkelių jungčių su žemynine dalimi ir kurioje yra mažiau nei 200 000 nuolatinių gyventojų, uosto ir tos pačios valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto. Pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ išimtys gali būti taikomos keleivinių laivų, išskyrus kruizinius keleivinius laivus, vykdomiems 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. Šios išimtys taikomos ir atitinkamų laivų uoste vykdomai veiklai, susijusiai su reisais, kuriems taikoma išimtis.

Tiek pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek pagal ES ATLPS direktyvą, valstybės narės gali taikyti išimtį keleiviniams laivams ir ro-ro keleiviniams laivams ES ATLPS direktyvos atveju, vykdančioms tarpvalstybinius reisu pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus arba viešųjų paslaugų sutartis tam tikriems reisams.

Valstybės narės taip pat gali netaikyti Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ keleiviniams laivams, teikiantiems jūrų transporto paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus arba viešųjų paslaugų sutartis maršrutais tarp jų žemyninės dalies uostų ir uostų, esančių saloje arba Seutos ir Meliljos miestuose. ES ATLPS direktyvoje tokių išimčių nenumatyta.

Galiausiai pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ valstybės narės gali nustatyti išimtis reisams tarp atokiausiuose regionuose esančių uostų. Pagal ES ATLPS direktyvą reisams tarp valstybės narės atokiausiame regione esančio uosto ir toje pačioje valstybėje narėje esančio uosto, įskaitant tame pačiame atokiausiame regione esančius uostus ir kitame tos pačios valstybės narės atokiausiame regione esančius uostus, iki 2030 m. pabaigos taikoma automatinė (t. y. pranešti nereikia) laikina nukrypti leidžianti nuostata.

⁵ 2024 m. spalio 16 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2024/3214, kuriuo dėl jūrinės veiklos laivų išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos ir tvaraus kuro laikymo netaršiu taisyklių iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757.

OL L, 2024/3214, 2024 12 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj.

⁶ 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. 82–209, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>.

Visoms pirmiau minėtoms išimtims Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir ES ATLPS direktyvoje nustatytos skirtingos galiojimo pabaigos datos. Pagal pirmąjį leidžiama taikyti išimtis, kurios gali galioti iki 2029 m. gruodžio 31 d., o pagal pastarąją – iki 2030 m. gruodžio 31 d.

Nuostatos dėl ledo klasės ir laivybos ledo sąlygomis

Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, Jūrų transporto SATT reglamente ir ES ATLPS direktyvoje yra nuostatų dėl laivo ledo klasės ir laivybos ledo sąlygomis, tačiau jų formatas skiriasi. Siekiant sumažinti papildomas išlaidas ledo klasės laivams, pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ bendrovėms leidžiama prašyti į atitikties balansą neįtraukti papildomos energijos, sunaudotos dėl laivo ledo klasės ir dėl plaukiojimo ledo sąlygomis. Pagal ES ATLPS direktyvą laivybos bendrovės iki 2030 m. gruodžio 31 d. gali atsisakyti 5 proc. mažiau apyvartinių taršos leidimų nei bendras patikrintas jų ledo klasės laivų išmetamas teršalų kiekis.

Kaimyniniai konteinerių perkrovimo uostai

Siekiant sumažinti įplaukimo uostų vengimo ir perkrovimo veiklos perkėlimo riziką, tiek Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek ES ATLPS direktyvoje reikalaujama, kad Komisija nustatytų ir atnaujintų kaimyninių konteinerių perkrovimo uostų sąrašą. SATT tikslais sustojimai šiuose uostuose neįtraukiami į įplaukimo uosto apibrėžtį. Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir ES ATLPS direktyvoje nustatyti šių uostų nustatymo kriterijai yra vienodi. Tačiau sąrašų atnaujinimo terminai nėra suderinti. Taigi dėl duomenų skirtumų taikomi sąrašai gali skirtis.

Išvados

- Dauguma reglamentų taikymo srities skirtumų yra pagrįsti Parlamento ir Tarybos sprendimais. Bet kokie taikymo srities pakeitimai, pvz., susiję su laivo tipu, turėtų būti toliau nagrinėjami, atsižvelgiant į pirmiau aprašytų taisyklių didesnio nuoseklumo naudą.
- Būtų galima išnagrinėti galimybę padidinti suderinamumą, susijusį su atitiktimi reikalavimams, laivuose naudojamo kuro išmetamųjų teršalų kiekio nustatymu ir taršos ŠESD intensyvumo nustatymu pagal pirmiau aprašytas taisykles.
- Siekiant palengvinti įgyvendinimą, būtų galima išnagrinėti galimybę toliau derinti nuostatas dėl išimčių, taikytinų pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir ES ATLPS direktyvą. Tačiau reikėtų atsižvelgti į tai, kad šie skirtumai yra konkretūs teisėkūros institucijų sprendimai.
- Siekiant supaprastinti įgyvendinimą, būtų galima suderinti kaimyninių konteinerių perkrovimo uostų sąrašo peržiūros terminus.

II. Atsakingi subjektai

Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, ES ATLPS direktyvoje ir Jūrų transporto SATT reglamente apibrėžtos už jų įgyvendinimą atsakingos įstaigos. Šios apibrėžtys yra panašios, bet ne identiškos, todėl galėtų susidaryti padėtis, kai laivybos bendrovė nuspręstų turėti kitą subjektą, atsakingą už ES ATLPS ir Jūrų transporto SATT reglamentą, palyginti su Reglamentu dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“.

Pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ atsakingas subjektas visada turi būti ISM bendrovė – juridinis asmuo, valdantis laivą pagal Tarptautinį saugaus valdymo (ISM) kodeksą. Priklausomai nuo sutartinių ir veiklos susitarimų, ISM bendrovė turėtų būti laivo savininkas arba kita nei laivo savininkas organizacija ar asmuo, kuris (kuri) sutiko perimti visas ISM kodeksu nustatytas pareigas ir atsakomybę. Jei laivo savininkas yra atsakingas už savo laivo atitiktį ISM kodeksui, jis yra ir ISM bendrovė, ir subjektas, atsakingas už Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ laikymąsi. Tais atvejais, kai laivo savininkas pareigas laikytis ISM kodekso perdavė kitai organizacijai ar asmeniui (sutikusiems prisiimti tokias pareigas), ta organizacija arba asmuo taps ISM bendrove ir subjektu, atsakingu už Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ laikymąsi.

Pagal Jūrų transporto SATT reglamentą, tas pats subjektas turi būti atsakingas ir už ES ATLPS direktyvą, ir už Jūrų transporto SATT reglamentą. Pagal ES ATLPS direktyvą ir Jūrų transporto SATT reglamentą, už konkretaus laivo išmetamųjų teršalų kiekio reikalavimų laikymąsi atsakingas subjektas gali būti laivo savininkas (t. y. registruotasis savininkas) arba ISM bendrovė. Jei ISM bendrovė skiriasi nuo laivo savininko, registruotasis savininkas ir ISM bendrovė turi sutartimi susitarti dėl subjekto, kuris prisiims atsakomybę už ES ATLPS direktyvos ir Jūrų transporto SATT reglamento įpareigojimų laikymąsi. Jei aiškaus registruotojo savininko ir ISM bendrovės sprendimo nėra, registruotasis savininkas bus laikomas atsakingu už ES ATLPS direktyvoje ir Jūrų transporto SATT reglamente nustatytų pareigų vykdymą.

Atsakingos institucijos

Su bendrove, atsakinga už iniciatyvos „FuelEU“ vykdymo užtikrinimą, susijusi administruojančioji valstybė, kaip apibrėžta Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, nustatoma pagal tas pačias taisykles, kurios taikomos nustatant už ES ATLPS direktyvą atsakingą laivybos bendrovės administruojančiąją instituciją. Tačiau, atsižvelgiant į tai, kad tam tikrais atvejais pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ už laivą atsakinga bendrovė ir pagal Jūrų transporto SATT reglamentą ir ES ATLPS direktyvą (žr. pirmiau) atsakinga bendrovė gali skirtis, gali būti, kad tą patį laivą administruos dvi skirtingos valstybės narės: viena – pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, kita – pagal ES ATLPS direktyvą ir Jūrų transporto SATT reglamentą.

Vienoje valstybėje narėje gali būti paskirtos skirtingos už Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ administravimą ir Jūrų transporto SATT reglamento bei ES ATLPS direktyvos administravimą atsakingos institucijos, tačiau valstybė narė turi nuspręsti, ar tą atsakomybę būtų geriausia suteikti tai pačiai institucijai.

Išvados

- Reikėtų toliau nagrinėti atsakingus subjektus pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, ES ATLPS direktyvą ir Jūrų transporto SATT reglamentą, siekiant nustatyti, ar suderintas reguliuojamojo subjekto aiškinimas ir apibrėžtis padėtų dar labiau supaprastinti procedūras ir kam. Šiomis aplinkybėmis reikėtų atsižvelgti į tai, kad ES ATLPS direktyvoje vertinama atitiktis bendrovės lygmeniu, o Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ numatytos su laivais susijusios pareigos.

III. Stebėseną, registravimą ir ataskaitų teikimas

Stebėsenos planai

Tiek pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek pagal Jūrų transporto SATT reglamentą bendrovės turi tikrintojui pateikti kiekvieno savo laivo stebėsenos planą, kuriame nurodoma informacija, reikalinga ataskaitų teikimo reikalavimams įvykdyti. Dėl skirtingų reikalavimų veiklos vykdytojai turi pateikti du atskirus stebėsenos planus: vieną – pagal Jūrų transporto SATT reglamentą, o kitą – pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“. Abiejų planų struktūra panaši ir jie gali būti parengti THETIS SATT IT sistemoje. Pateikus abu stebėsenos planus, jų darbo eigos procesai vyksta atskirai.

Praktiškai THETIS SATT sistema veikia kaip vieno langelio sistema laivybos bendrovėms, leidžianti papildomai pateikti duomenis tiek Jūrų transporto SATT reglamento ir (arba) ES ATLPS direktyvos, tiek Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ tikslais. Visi pagal Jūrų transporto SATT reglamentą stebimi ir registruojami duomenys iš tiesų gali būti naudojami Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ skaičiavimams atlikti, jei tai patvirtina „FuelEU“ tikrintojas, kai jis skiriasi nuo SATT tikrintojo. Tie patys jūrų SATT duomenys gali būti naudojami ir rengiant suvestinius duomenis, aktualius bendrovių lygmens ataskaitoms pagal ES ATLPS direktyvą.

Duomenų apie kiekvieną reisą teikimas

Tiek pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek pagal Jūrų transporto SATT reglamentą iš esmės stebimi kiekvieno reiso duomenys. Tačiau pagal Jūrų transporto SATT reglamentą duomenų apie kiekvieną reisą teikti neprivaloma, o tai reiškia, kad bendrovės gali teikti reikalaujamus metinius suvestinius duomenis. Tačiau praktiškai THETIS SATT sistema suteikia galimybę pagal Jūrų transporto SATT reglamentą savanoriškai registruoti ir teikti duomenis apie kiekvieną reisą.

Nuostatos, leidžiančios nukrypti nuo kiekvieno reiso stebėsenos

Pagal nukrypti leidžiančią nuostatą, Jūrų transporto SATT reglamentu bendrovėms leidžiama stebėti tik metines tam tikrų laivų kuro sąnaudas ir išmetamą ŠESD kiekį. Nukrypti leidžianti nuostata taikoma laivams, kurie vykdo tik ES vidaus reisus ir per metus atlieka daugiau kaip 300 reisų. Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ tokių nukrypti leidžiančių nuostatų nėra.

Kuro ir (arba) energijos sąnaudų paskirstymas pagal geografinę taikymo sritį

Reglamentu dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ leidžiama laisvai paskirstyti ir (arba) perskirstyti per visą ataskaitinį laikotarpį sunaudotą kurą ES viduje arba už jos ribų nuplaukto atstumo daliai, nepriklausomai nuo to, ar kuras ir (arba) energija buvo faktiškai sunaudoti per tą konkretų reisą. Jūrų transporto SATT reglamente ir ES ATLPS direktyvoje reikalaujama nurodyti atitinkamą kuro rūšį pagal tikslų reiso, per kurį kuras buvo sunaudotas, tipą. Tai turi įtakos mažiausio ŠESD intensyvumo kuro paskirstymui (ir netaršumo reitingui pagal ES ATLPS direktyvą).

Išvados

- THETIS SATT sistemoje taikomais IT sprendimais sumažinama dviejų atskirų stebėsenos planų pateikimo našta. Tačiau būtų galima išnagrinėti galimybę sujungti abu stebėsenos planus ir ar tai galėtų dar labiau supaprastinti ataskaitų teikimą.
- Ataskaitų apie uostuose ir reisų metu sunaudotą energiją teikimo reikalavimai skiriasi. Be to, kitaip nei Jūrų transporto SATT reglamente, Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ nėra nukrypti leidžiančių nuostatų, pagal kurias tam tikriems laivams būtų leidžiama stebėti metines savo kuro sąnaudas ir išmetamą teršalų kiekį, o ne kiekvieno atskiro reiso. Būtų galima išnagrinėti galimybę toliau derinti šiuos elementus.

IV. Patikra

Pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ taikoma patikros sistema iš esmės grindžiama Jūrų transporto SATT reglamentu nustatyta sistema, tačiau yra tam tikrų skirtumų – jie išanalizuoti toliau.

Bendrosios tikrintojų pareigos, veiklos principai ir patikros procedūros

Tikrintojų pareigos ir principai bei patikros procedūros, kaip nurodyta įgyvendinimo ir deleguotuosiuose aktuose, priimtuose pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir Jūrų transporto SATT reglamentą, yra iš esmės suderinti⁷. Vienas skirtumas yra tai, kad, priešingai nei Jūrų transporto SATT reglamente, pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, jei tikrintojas pasikeičia, naujasis tikrintojas turi iš naujo įvertinti stebėsenos planus.

Akreditavimas

Tikrintojų akreditavimo pagal Jūrų transporto SATT reglamentą ir Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ taisyklių specifikacijos nustatytos deleguotuosiuose aktuose⁸. Šių aktų nuostatos yra identiškos arba iš esmės panašios.

Išvados

- Patikros ir tikrintojų akreditavimo taisyklės nustatytos abiejuose reglamentuose – Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir Jūrų transporto SATT reglamente – ir išsamiau išdėstytos atskiruose deleguotuosiuose ir įgyvendinimo aktuose. Taisyklių skirtumai yra minimalūs ir daugiausia susiję su skirtinga tikrintojų darbo eiga ir vaidmenimis pagal skirtingus aktus.

V. Vykdyimo užtikrinimas

Draudimo įplaukti nurodymas / sulaikymas

⁷ 2024 m. liepos 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2024/2027 dėl patikros veiklos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, OL L, 2024/2027, 2024 7 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj, ir 2023 m. spalio 20 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2023/2917 dėl tikrinimo veiklos, tikrintojų akreditavimo ir administruojančiųjų institucijų atliekamo stebėsenos planų tvirtinimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo panaikinamas Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2016/2072, OL L, 2023/2917, 2023 12 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj.

⁸ 2024 m. rugsėjo 9 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2025/192 dėl tikrintojų akreditavimo tvarkos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje, kuriuo iš dalies keičiama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB, OL L, 2025/192, 2025 1 29, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj ir pirmiau nurodytas Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2023/2917.

Jei laivas du ar daugiau ataskaitinių laikotarpių iš eilės nevykdo savo pareigų, pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ valstybės narės gali paskelbti draudimo įplaukti nurodymą, o pagal Jūrų transporto SATT reglamentą – įsakymą išvykti. Tačiau vėliavos valstybė negali neleisti įplaukti į uostą laivams, plaukiojantiems su jos vėliava.

Prieivolė laive turėti galiojantį atitikties patvirtinimo dokumentą

Pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ laivai, kurie ataskaitiniu laikotarpiu nevykdė jokių į jo taikymo sritį patenkančių reisų, vis tiek privalo patikros laikotarpiu laive turėti galiojantį atitikties patvirtinimo dokumentą (konkrečiam laivui skirtą dokumentą, kurį bendrovei išdavė tikrintojas ir kuriuo patvirtinama, kad tas laivas konkrečiu ataskaitiniu laikotarpiu laikėsi Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“). Jūrų transporto SATT reglamente nustatyta pareiga laive turėti galiojantį atitikties patvirtinimo dokumentą tik tiems laivams, kurie ataskaitiniu laikotarpiu vykdė į jo taikymo sritį patenkančius reišus. Neaktyvių laivų (t. y. kurie nevykdo veiklos, kuriai taikomas Jūrų transporto SATT reglamentas) atveju tuo reglamentu nedraudžiama pateikti patikrintos išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitos, kurioje nurodytas nulinis išmetamųjų teršalų kiekis, kad būtų gautas galiojantis atitikties patvirtinimo dokumentas.

Vėliavos valstybės pareiga

Jūrų transporto SATT reglamente nustatyta, kad kiekviena valstybė narė turi imtis visų būtinų priemonių užtikrinti, kad su jos vėliava plaukiojantys laivai laikytųsi stebėsenos ir ataskaitų teikimo reikalavimų. Tačiau pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ valstybės narės neprivalo tikrinti su jų vėliava plaukiojančių laivų.

„FuelEU“ atitikties patvirtinimo dokumento išdavimas

Pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir Jūrų transporto SATT reglamentą, už atitikties patvirtinimo dokumento išdavimą iš principo yra atsakingas tikrintojas. Tačiau pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, jei turi būti sumokėta „FuelEU“ bauda, dokumentą turi išduoti administruojančiosios valstybės kompetentinga institucija. Be to, pagal iniciatyvą „FuelEU“ kompetentinga institucija gali panaikinti anksčiau išduotus atitikties patvirtinimo dokumentus, jei nustatomi pateiktų duomenų netikslumai ar neatitiktis, o pagal Jūrų transporto SATT reglamentą taip nėra.

Patikrinimai

Tiek Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek Jūrų transporto SATT reglamente reikalaujama, kad uosto valstybės kontrolės institucijos į savo inspektavimus (atliekamus pagal Direktyvą 2009/16/EB)⁹ įtrauktų atitikties patvirtinimo dokumento patikrinimą.

Sankcijos

Tiek pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek pagal Jūrų transporto SATT reglamentą valstybės narės turi nustatyti atskirą taisyklių dėl sankcijų, taikomų už reglamentų pažeidimus, rinkinį.

Išvados

- Tiek Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek Jūrų transporto SATT reglamente nustatytos vykdymo užtikrinimo taisyklės yra orientuotos į laivą ir apima daug identiškų ar panašių nuostatų, tačiau yra skirtumų. Siekiant supaprastinti tam tikrą veiklą ir sumažinti valstybių narių valdžios institucijoms tenkančią naštą, būtų galima išnagrinėti galimybę nustatyti bendrą vykdymo užtikrinimo tvarką.

VI. Atitikties pareigų įvykdymo terminai

Palyginus Jūrų transporto SATT reglamente ir Reglamente dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ nustatytas atitikties pareigas matyti, kad abiejų reglamentų terminai yra nuoseklūs.

Jei ateityje bus nuspręsta parengti vieną išsamų abiejų reglamentų stebėsenos planą, reikėtų suderinti tam tikrus terminus. Pavyzdžiui, šiuo metu laivai, pirmą kartą įplaukiantys į valstybės narės uostą po 2024 m. rugpjūčio 31 d., stebėsenos planą turi pateikti ne vėliau kaip per du mėnesius nuo pirmojo įplaukimo į uostą pagal Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, bet ne vėliau kaip per tris mėnesius nuo kiekvieno laivo pirmojo įplaukimo į valstybės narės uostą pagal Jūrų transporto SATT reglamentą.

Iki patikros laikotarpio sausio 31 d. „FuelEU“ ataskaita turi būti pateikta tikrintojui, o iki patikros laikotarpio kovo 31 d. tikrintojas privalo užregistruoti patikrintą „FuelEU“ ataskaitą „FuelEU“ duomenų bazėje. Tačiau Jūrų transporto SATT reglamente nustatyta, kad, priklausomai nuo atsakingos administruojančiosios institucijos taisyklių, patikrinta išmetamųjų teršalų kiekio ataskaita turi būti pateikta atitinkamoms institucijoms patikros laikotarpio vasario 28 d. – kovo 31 d. Dėl tikslios ataskaitos pateikimo per tą laikotarpį datos sprendžia kiekviena administruojančioji institucija.

Išvados

- Terminų ir procedūrų, kurių reikia laikytis, kad būtų įvykdyti abiejų reglamentų reikalavimai, struktūra yra panaši, tačiau skiriasi datos ir įpareigojimų formuluotės. Būtų galima apsvarstyti galimybę toliau derinti stebėsenos ir ataskaitų teikimo procesą.

VII. Bendros išvados

Iš palyginimo matyti, kad nors Reglamentas dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, Jūrų transporto SATT reglamentas ir ES ATLPS direktyva jau yra gerai suderinti daugeliu aspektų, atliekant būsimo aktų peržiūrą galima sumažinti esamus neatitikimus, siekiant supaprastinti įgyvendinimą ir sumažinti veiklos vykdytojams, tikrintojams ir valstybėms narėms tenkančią administracinę naštą.

Didžiausia nauda būtų bendros stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, kuri būtų naudojama tiek Reglamentui dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, tiek ES ATLPS direktyvai ir užtikrintų, kad bendrovės galėtų naudoti pagal Jūrų transporto SATT reglamentą surinktus, patikrintus ir praneštus duomenis atitikties ES ATLPS direktyvai ir Reglamentui dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ tikslais, sukūrimas.

⁹ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės, OL L 131, 2009 5 28, p. 57–100, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>.

Tokia Jūrų transporto SATT reglamentu grindžiama sistema turėtų: i) apimti visus stebėsenos reikalavimus pagal ES ATLPS direktyvą ir Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“; ii) kuo labiau sumažinti neatitikimus ir reikalavimų skirtumus; iii) suderinti ir galbūt sujungti ataskaitų dokumentus (t. y. stebėsenos planus, išmetamųjų teršalų ataskaitas) į vieną specialų šabloną; iv) sukurti vieną specialią tikrinimo ir akreditavimo sistemą ir v) suderinti reguliuojamo subjekto sąvoką pagal Jūrų transporto SATT reglamentą, Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ ir ES ATLPS direktyvą.

Be stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos, ateityje taip pat būtų galima apsvarstyti tolesnį Reglamento „FuelEU Maritime“ ir ES ATLPS direktyvos suderinimą kitose srityse, tokiose kaip geografinės išimtys, laivų tipai, energijos ir išmetamųjų teršalų aprėptis, laivyba ledo sąlygomis ir vykdymo užtikrinimo priemonės. Tačiau pasiekti didesnę šių nuostatų nuoseklumą būtų sudėtingiau nei suderinti stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemas; be to, esama pagrindų priežasčių išlaikyti esamus skirtumus, kurie buvo pagrįsti konkrečiais teisėkūros institucijų sprendimais.

Visi pirmiau minėtų klausimų pakeitimai turėtų būti koordinuojami ir jais turėtų būti atsižvelgiama į pakeitimų poveikį visuose trijuose teisės aktuose. Be to, atliekant bet kokią peržiūrą turėtų būti išnagrinėtas tolesnio derinimo įgyvendinamumas ir ekonominis, aplinkosauginis ir socialinis poveikis, siekiant išsaugoti Sąjungos klimato politikos veiksmų, įskaitant jos teisiškai privalomus įsipareigojimus, aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą.