EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 07 30
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto antrojoje neeilinėje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) pakeitimų priėmimo

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO DALYKAS

Šis pasiūlymas teikiamas dėl sprendimo, kuriuo nustatoma pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto (MEPC/ES.2) antrojoje neeilinėje sesijoje, kurią numatyta surengti 2025 m. spalio 14–17 d.

Tos sesijos metu MEPC numatoma priimti Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) VI priedo pakeitimus.

2. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

2.1. Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija

Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija įsteigta Tarptautinė jūrų organizacija (IMO). IMO tikslas – būti forumu, kuriame bendradarbiaujama reguliuojant ir pritaikant praktikoje įvairiausius su tarptautine prekyba susijusios laivybos techninius aspektus. Be to, ji siekia skatinti visuotinai priimti aukščiausius praktiškai įmanomus standartus tokiose srityse kaip saugi laivyba, efektyvi navigacija ir jūros taršos iš laivų prevencija bei kontrolė ir užtikrinti visiems vienodas veiklos sąlygas. Ji taip pat sprendžia atitinkamus administracinius ir teisinius klausimus.

Konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.

Visos valstybės narės yra Konvencijos šalys. Sąjunga nėra Konvencijos šalis.

1973 m. sudaryta Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencija) yra IMO konvencija, įsigaliojusi 1983 m. spalio 2 d. Visos valstybės narės yra MARPOL konvencijos šalys, o 25 valstybės narės taip pat yra pasirašiusios VI priedą[1], kuris įsigaliojo 2005 m. gegužės 18 d. Sąjunga nėra MARPOL konvencijos šalis.

2.2. Tarptautinė jūrų organizacija

Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) yra Jungtinių Tautų specializuotoji agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros taršos iš laivų prevenciją. Ji nustato pasaulinius tarptautinės laivybos saugos, saugumo ir aplinkosauginio veiksmingumo standartus. Pagrindinis jos uždavinys – sukurti visuotinai pripažintą ir visuotinai įgyvendinamą objektyvią ir veiksmingą laivybos pramonės reguliavimo sistemą.

IMO narėmis gali tapti tik valstybės. Šiuo metu Europos Komisijos santykiai su IMO grindžiami IMO rezoliucija A.1168(32), kurioje nustatytos IMO ir tarpvyriausybinių organizacijų bendradarbiavimo procedūros ir sąlygos. Remdamasi šia IMO rezoliucija ir tolesniais nuo 1974 m. taikomais susitarimais, Europos Komisija stebėtojos teisėmis dalyvauja visuose IMO komiteto ir pakomitečio posėdžiuose.

IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetą (MEPC) sudaro visos IMO narės ir jis posėdžiauja bent kartą per metus. Jis sprendžia šios organizacijos kompetencijai priskirtus aplinkosaugos klausimus, susijusius su taršos iš laivų, kuriai taikoma MARPOL konvencija, įskaitant taršą nafta, balkeriais gabenamomis cheminėmis medžiagomis, nuotekomis, šiukšlėmis ir iš laivų į orą išmetamais teršalais (be kita ko, oro teršalais ir išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis), kontrole ir prevencija. Kiti šio komiteto svarstomi klausimai – balastinio vandens tvarkymas, apsaugos nuo užsiteršimo sistemos, laivų perdirbimas,

[1] Austrija ir Vengrija MARPOL konvencijos VI priedo dar neratifikavo.

pasirengimas taršos įvykiams ir reagavimas į juos, taip pat specialių teritorijų ir ypač jautrių jūros rajonų nustatymas.

Pagal IMO konvencijos 38 straipsnio a punktą, Jūrų aplinkos apsaugos komitetas vykdo visas pareigas, jam pavestas IMO konvencija, IMO asamblėjos ar IMO tarybos, arba visas pirmiau nurodytai sričiai priskiriamas pareigas, kurias jam gali būti pavesta vykdyti bet kuriuo kitu tarptautiniu dokumentu arba juo remiantis ir kurias pripažįsta IMO. Jūrų aplinkos apsaugos komiteto ir jo pagalbinių komitetų sprendimai priimami jų narių balsų dauguma.

MEPC/ES. 2 priims MARPOL konvencijos pakeitimus pagal Konvencijos 16 straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus. Šiose nuostatose nustatyta, kad:

b) kiekvienas taip pasiūlytas ir išsiuntinėtas pakeitimas pateikiamas svarstyti tam tikram Organizacijos padaliniui;

c) Konvencijos Šalys, nesvarbu, ar jos yra Organizacijos narės ar ne, turi teisę dalyvauti pakeitimą nagrinėjančio padalinio posėdžiuose;

d) pakeitimai priimami dalyvaujančių ir balsuojančių Konvencijos Šalių dviejų trečdalių balsų dauguma.

Pagal 16 straipsnio 2 dalies f punktą, laikoma, kad pakeitimui pritarta, šiomis aplinkybėmis:

ii) laikoma, kad Konvencijos priedo pakeitimui pritarta f punkto iii papunktyje nustatyta tvarka, jei Organizacijos padalinys, priimdamas tą pakeitimą, nenustatė, kad laikytina, jog pakeitimui pritarta nuo tos dienos, kai jam pritarė du trečdaliai Konvencijos Šalių, kurių prekybos laivynai kartu sudaro ne mažiau kaip 50 proc. pasaulio prekybos laivyno bruto talpos. Nepaisant to, bet kuriuo metu iki Konvencijos priedo pakeitimo įsigaliojimo Konvencijos Šalis gali pranešti Organizacijos generaliniam sekretoriui, kad prieš pakeitimo įsigaliojimą tai Šaliai ji turi specialiai tą pakeitimą patvirtinti. Generalinis sekretorius paskelbia Konvencijos Šalims apie tokį pranešimą ir jo gavimo datą;

iii) laikoma, kad Konvencijos priedo priedėlio pakeitimui pritarta, kai pasibaigia tą pakeitimą priimančio Organizacijos padalinio tuo metu nustatytas laikotarpis, kuris neturi būti trumpesnis kaip dešimt mėnesių, nebent tuo laikotarpiu ne mažiau kaip vienas trečdalis Konvencijos Šalių arba Šalys, kurių prekybos laivynai kartu sudaro ne mažiau kaip 50 proc. pasaulio prekybos laivyno bruto talpos, atsižvelgiant į tai, kuri iš šių dviejų sąlygų įvykdyta, praneštų Organizacijai, kad jos tam pakeitimui prieštarauja.

Remiantis toliau išdėstytomis 16 straipsnio 2 dalies g punkto nuostatomis, pakeitimas įsigalioja šiomis sąlygomis:

i) tuo atveju, kai Konvencijos straipsnio, II protokolo, I protokolo arba Konvencijos priedo pakeitimui netaikoma f punkto iii papunktyje nustatyta tvarka, pagal pirmiau išdėstytas nuostatas priimtas pakeitimas įsigalioja Konvencijos Šalims, kurios pareiškė jam pritariančios, praėjus šešiems mėnesiams po pritarimo;

ii) tuo atveju, kai Konvencijos I protokolo, priedo priedėlio arba Konvencijos priedo pakeitimui taikoma f punkto iii papunktyje nustatyta tvarka, pakeitimas, kuriam yra pritarta pagal pirmiau išdėstytas sąlygas, įsigalioja praėjus šešiems mėnesiams nuo to laiko, kai jam pritarė visos Konvencijos Šalys, išskyrus tas, kurios iki to laiko pareiškė apie savo nepritarimą tam pakeitimui arba pagal f punkto ii papunkčio sąlygas pareiškė, kad jos turi specialiai tą pakeitimą patvirtinti.

2.3. Numatomas IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto aktas

2025 m. spalio 14–17 d. antrojoje neeilinėje sesijoje MEPC turi priimti MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimus, susijusius su:

šiaurės rytų Atlanto paskelbimu nauju išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu (MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklės ir VII priedėlis);

IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu ir trumpalaikės ŠESD kiekio mažinimo priemonės peržiūros nuostata (20, 25, 27 ir 28 taisyklės) ir

IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistema (naujas 5 skyrius).

3. POZICIJA, KURIOS SĄJUNGOS VARDU TURI BŪTI LAIKOMASI NEEILINĖJE JŪRŲ APLINKOS APSAUGOS KOMITETO SESIJOJE

3.1. MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai

ES valstybės narės ir Europos Komisija kartu su Jungtine Karalyste, Islandija, Danija (Grenlandija) ir Farerų Salomis MEPC 83-iajai sesijai pateikė dokumentą, kuriame siūloma šiaurės rytų Atlantą paskirti sieros oksidų, kietųjų dalelių ir azoto oksidų išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu pagal MARPOL konvencijos VI priedą. Komisija aktyviai dalyvavo parengiamajame darbe kartu su pakrantės valstybėmis, koordinuojant Portugalijos delegacijai.

Techninė grupė dėl ypač jautrių jūros rajonų ir specialiųjų teritorijų nustatymo nustatė, kad siūlomas išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonas atitinka MARPOL konvencijos VI priedo III priedėlio 3 skirsnyje nustatytus kriterijus. Atkreipus dėmesį į techninės grupės darbo rezultatus, MEPC 83-iojoje sesijoje pritarta tam, kad būtų paskirtas išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonas, skirtas SO_x, kietųjų dalelių ir NO_x kontrolei šiaurės rytų Atlante, siekiant atitinkamą pakeitimą priimti 2025 m. spalio mėn. vyksiančioje neeilinėje MEPC sesijoje (MEPC/ES.2). Šie pakeitimai buvo išplatinti 2025 m. balandžio 11 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5005.

Sąjunga turėtų pritarti persvarstytame pakeitimų projekte išdėstytam pasiūlymui šiaurės rytų Atlantą paskirti sieros oksidų, kietųjų dalelių ir azoto oksidų išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu pagal MARPOL konvencijos VI priedą, nes tai padės užkirsti kelią NO_x, SO_x ir kietųjų dalelių išmetimui iš laivų, mažinti šių teršalų kiekį ir jį kontroliuoti, kad būtų užtikrinta su tuo susijusi nauda sveikatai ir aplinkai, kartu užtikrinant, kad ekonominį poveikį jūrų sektoriui būtų galima valdyti.

3.2. MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai

MEPC 82-ojoje sesijoje buvo įsteigta trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros ryšių palaikymo grupė, kurią bendrai koordinuoja Brazilija, Japonija ir Europos Komisija.

1-ajame posėdyje Tarpsesinė oro taršos ir energijos vartojimo efektyvumo darbo grupė (ISWG-APEE) apsvarstė, be kita ko, IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) duomenų prieinamumą analizei ir trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros nuostatą.

Kalbant apie IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų prieinamumą, ISWG-APEE 1-ajame posėdyje apsvarstyta ryšių palaikymo grupės, kuri sutiko pagerinti IMO duomenų rinkimo sistemos duomenų prieinamumą 1 etape, ataskaita. Atsižvelgdama į svarstymus, grupė parengė MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės pakeitimų projektą.

MEPC 83-iojoje sesijoje, be kita ko, buvo nurodyta APEE darbo grupei užbaigti MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimų projektą ir susijusias gaires dėl IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės prieinamumo.

Atkreipusi dėmesį į tai, kad darbo grupė toliau svarstė MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės ir atitinkamų IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės prieinamumo gairių pakeitimų projektą, kuris buvo parengtas ISWG-APEE 1-ajame posėdyje, MEPC 83-iojoje sesijoje patvirtintas MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės dėl IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės prieinamumo pakeitimų projektas, kad jį būtų galima priimti 2025 m. spalio mėn. vyksiančioje neeilinėje MEPC sesijoje (MEPC/ES.2). Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. balandžio 11 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5005.

Sąjunga pateikė pasiūlymą šiuo klausimu (ISWG-GHG 13/7), prašydama iš dalies pakeisti laivų kuro sąnaudų duomenų bazę dėl duomenų detalumo, papildomų duomenų ir prieinamumo. Pakeitimų projektas dera su ISWG-GHG 13/7 dėl didesnio prieinamumo.

Sąjungos pozicija ISWG-APEE 1-ajame posėdyje ir MEPC 83-iojoje sesijoje buvo pritarti 27 reglamento pakeitimų projektui.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jais bus dar labiau pagerintas IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės duomenų prieinamumas, siekiant užtikrinti patikimą taršos anglies dioksidu intensyvumo rodiklio sistemos įgyvendinimą ir palengvinti jos peržiūrą.

Kalbant apie nuostatas dėl trumpalaikės priemonės peržiūros, ISWG-APEE 1-ajame posėdyje parengtas MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25 ir 28 taisyklių pakeitimų projektas, remiantis dokumento MEPC 83/6/11 priedu dėl nuorodos į IMO strategiją atnaujinimo ir dėl trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros, kurį parengė ryšių palaikymo grupė.

MEPC 83-iojoje sesijoje patvirtintas MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25 ir 28 taisyklių pakeitimų projektas, kad jį būtų galima priimti 2025 m. spalio mėn. vyksiančioje neeilinėje MEPC sesijoje (MEPC/ES.2). Šiuos pakeitimus IMO sekretoriatas išplatino 2025 m. balandžio 11 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5005.

Sąjungos pozicija ISWG-APEE 1-ajame posėdyje ir MEPC 83-iojoje sesijoje buvo pritarti MEPC 83/6/11 pateiktam pakeitimų projektui.

Sąjunga turėtų pritarti šiems pakeitimams, nes jie yra susiję su 2023 m. ŠESD IMO strategijos priėmimu, taip pat su IMO atliktos trumpalaikės priemonės peržiūros užbaigimu ir sudaro sąlygas toliau peržiūrėti šias taisykles.

3.3. Naujo 5 skyriaus įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą

2021 m. MEPC 76-ojoje sesijoje komitetas patvirtino vidutinės trukmės ir ilgalaikių priemonių darbo planą. Tolesnėse MEPC ir Tarpsesinės ŠESD darbo grupės (ISWG-GHG) sesijose vykusiose diskusijose delegatų skirtingos nuomonės dėl likusių aspektų, pvz., dėl tvarkaraščio, per kurį tarptautinė laivyba turi pasiekti nulinį išmetamą ŠESD kiekį, galimo pradinės grandies išmetamųjų teršalų, susijusių su kuro gamyba ir skirstymu, įtraukimo, dėl priemonių pobūdžio (ekonominio ar techninio) ir priemonių, būtinų bet kokiam pagrindiniam tikslui pasiekti, skaičiaus ir galimo jų derinio, palaipsniui sutapo.

MEPC 80-ojoje sesijoje sutarta inicijuoti laikotarpio vidurio priemonių rengimo darbo plano III etapą, kad jį patvirtintų MEPC 83-iojoje sesijoje (2025 m. pavasarį). Susitarta dėl priėmimo neeilinėje MEPC sesijoje (šeši mėnesiai po MEPC 83-iosios sesijos 2025 m. rudenį), kad jis įsigaliotų praėjus 16 mėnesių po priėmimo (2027 m.).

Prieš MEPC 81-ąją sesiją surengtame ISWG-GHG 16-ajame posėdyje aptarti būdai, kaip parengti galimų laikotarpio vidurio priemonių krepšelį, kad būtų pasiekti 2023 m. IMO ŠESD strategijos tikslai. ISWG-GHG 17-ajame posėdyje toliau plėtotas galimos (-ų) laikotarpio vidurio priemonės (-ių) krepšelis ir visų pirma susitarta per tolesnį svarstymą remtis galimu MARPOL konvencijos VI priedo dėl poveikio klimatui neutralizavimo sistemos pakeitimų projektu. Į šią pažangą buvo atkreiptas dėmesys MEPC 82-ojoje sesijoje.

ISWG-GHG 18-ajame posėdyje buvo toliau diskutuojama, kaip parengti galimų laikotarpio vidurio priemonių krepšelį, kad būtų pasiekti 2023 m. IMO ŠESD strategijos tikslai, toliau plėtojant MARPOL konvencijos VI priedo dėl IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos pakeitimų projektą. Nors norėta pasiekti bendrą sutarimą, kai kurie klausimai liko neišspręsti ir vis dar labai nesutariama dėl ekonominio aspekto. Dauguma delegacijų, be kita ko, Sąjungos, pasisakė už apmokestinimo mechanizmą, o kitos delegacijos pasisakė už lankstų ekonominį mechanizmą, kuris apimtų kuro taršos ŠESD intensyvumo lygius. ISWG-GHG 18-ajame posėdyje ir iš karto po jo IMO šalys pateikė du atskirus pasiūlymus dėl skirtumų nustatymo.

ISWG-GHG 19-ajame posėdyje tęstas darbas, susijęs su IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos kūrimu, kuris buvo tęsiamas MEPC 83-ojoje sesijoje Laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo darbo grupėje. Po išsamių diskusijų darbo grupė baigė rengti MARPOL konvencijos VI priedo dėl IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos pakeitimų projektą ir jam pritarė.

Svarstydama ISWG-GHG 19-tojo posėdžio ir Laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo darbo grupės ataskaitas, viena IMO Šalis paprašė surengti vardinį balsavimą dėl MARPOL konvencijos VI priedo dėl IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos pakeitimų projekto patvirtinimo. Po vardinio balsavimo buvo gauti 63 balsai „už“, 16 balsų „prieš“, o apie 25 susilaikė.

Todėl MEPC 83-iojoje sesijoje patvirtintas MARPOL konvencijos VI priedo dėl IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos pakeitimų projektas, kad jį būtų galima priimti 2025 m. spalio mėn. vyksiančioje neeilinėje MEPC sesijoje (MEPC/ES.2). Šie pakeitimai buvo išplatinti 2025 m. balandžio 11 d. IMO aplinkraštyje Nr. 5005.

Sąjunga padėjo rengti ir pateikė įvairius dokumentus, kuriuose siūloma parengti šiltnamio efektą sukeliančių dujų standartą ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų apmokestinimo mechanizmą. Sąjunga atliko svarbų vaidmenį derybose per įvairias MEPC sesijas ir ISWG-GHG posėdžius dėl poveikio klimatui neutralizavimo sistemos kūrimo. IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistema apima naują pasaulinį laivų kuro standartą ir pasaulinį išmetamųjų teršalų apmokestinimo mechanizmą.

Sąjunga turėtų pritarti naujajam 5 skyriui, nes į jį įtrauktos nuostatos, kuriomis siekiama sumažinti tarptautinės laivybos išmetamą ŠESD kiekį, kad iki 2050 m. būtų pasiektas nulinis grynasis išmetamas ŠESD kiekis. Tai taip pat bus tvirtas pagrindas reikiamai energetikos pertvarkai laivybos sektoriuje. Jos tikslas – pasiekti 2023 m. IMO laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategijoje nustatytus tikslus, paspartinti nulinio ir beveik nulinio ŠESD kiekio kuro, technologijų ir energijos šaltinių diegimą ir remti teisingą ir sąžiningą pertvarką.

4. SUSIJĘ ES TEISĖS AKTAI IR ES KOMPETENCIJA

4.1. Susiję ES teisės aktai

4.1.1. MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai

Direktyva (ES) 2016/802 siekiama sumažinti sieros dioksido kiekį tam tikrose skystojo kuro rūšyse[2]. Ja siekiama užkirsti kelią oro taršai, kurią sukelia kenksmingi teršalai, išmetami deginant skystąjį kurą, kuriame yra daug sieros, ir kuri kenkia žmonių sveikatai, aplinkai ir skatina rūgščiųjų kritulių susidarymą, ir ją kontroliuoti. 6 ir 13 straipsniuose bei I priede

[2] OL L 132, 2016 5 21, p. 58.

pateikiamos nuorodos į MARPOL konvencijos VI priede nustatytas didžiausio sieros kiekio laivų kure ir SO_x išmetimo iš laivų ES vandenyse taisykles.

Jūrų strategijos pagrindų direktyvoje[3] nustatyta, kad valstybės narės turi imtis būtinų priemonių, kad ne vėliau kaip iki 2020 m. užtikrintų arba išlaikytų gerą jūrų aplinkos būklę. Gera aplinkos būklė – „jūros vandenų aplinkos būklė, kai tie vandenys sudaro ekologiniu požiūriu įvairius ir dinamiškus vandenynus bei jūras, kurie yra švarūs, sveiki ir produktyvūs jiems būdingomis sąlygomis, o jūrų aplinkos naudojimas neperžengia tausaus naudojimo lygio, ir tokiu būdu išsaugomas potencialas ja naudotis dabartinėms ir būsimoms kartoms“ (Jūrų strategijos pagrindų direktyvos 3 straipsnio 5 dalis). Siekiant nustatyti gerą aplinkos būklę, be kita ko, reikia kuo labiau sumažinti žmogaus sukeltą eutrofikaciją, ypač jos neigiamą poveikį, pvz., biologinės įvairovės nykimą, ekosistemų būklės blogėjimą, kenksmingų dumblių žydėjimą ir deguonies trūkumą dugno vandenyse. Paskelbus šiaurės rytų Atlantą teršalų kiekio kontrolės rajonu, būtų taikomi III lygmens reikalavimai, taigi sumažėtų iš jūrų laivybos sektoriaus patenkančio azoto kiekiai, o tai padėtų su tomis jūromis besiribojančioms ES valstybėms narėms siekti geros aplinkos būklės pagal Jūrų strategijos pagrindų direktyvą.

Aplinkos oro kokybės direktyvoje[4] (persvarstytoje 2024 m.) nustatytos, *inter alia*, NO_2 ribinės vertės siekiant išvengti oro taršos sukeliamo žalingo poveikio žmonių sveikatai ir (arba) aplinkai, užkirsti jam kelią arba jį sumažinti. Aplinkos oro kokybės direktyvoje pripažįstama, kad siekiant šioje direktyvoje nustatytų tikslų ypač svarbu kovoti su teršalų išmetimu jų atsiradimo vietoje, visų pirma priemonėmis, kurios padėtų mažinti iš įvairių mobilių ir stacionarių šaltinių variklių išmetamų teršalų kiekį taikant variklių ar kuro kokybės standartus. Sąjunga yra parengusi įvairių teisės aktų, kuriais reguliuojamas išmetamųjų teršalų kiekis, – tai standartai, skirti įvairių kelių transporto rūšių (automobilių, sunkvežimių ir lengvųjų komercinių transporto priemonių atveju – Europos standartai[5]) ir ne keliais judančių mechanizmų (vidaus vandenų laivų ir lokomotyvų atveju – Ne keliais judančių mašinų direktyva varikliams[6]).

Todėl MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai dėl išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajono patvirtinimo gali daryti lemiamą poveikį Direktyvos (ES) 2016/802 turiniui. Taip yra todėl, kad ES valstybėse narėse nustačius išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajoną būtų daromas poveikis šios direktyvos taikymui, nes jos 6, 13 straipsniuose ir I priede pateikiamos nuorodos į MARPOL konvencijos VI priede nustatytas didžiausio sieros kiekio laivų kure ir SO_x išmetimo iš laivų ES vandenyse taisykles.

4.1.2. MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai

Reglamentu (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo[7] (ES SATT reglamentas) nustatyta ES išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemos teisinė sistema. Reglamentu siekiama teikti

---

3 OL L 164, 2008 6 25, p. 19.

4 OL L 152, 2008 6 11, p. 1.

5 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 715/2007 dėl variklinių transporto priemonių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į išmetamųjų teršalų kiekį iš lengvųjų keleivinių ir komercinių transporto priemonių (Euro 5 ir Euro 6) ir dėl transporto priemonių remonto ir priežiūros informacijos prieigos [OL L 171, 2007 6 29, p. 1], ir 2009 m. birželio 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 595/2009 dėl motorinių transporto priemonių ir variklių tipo patvirtinimo atsižvelgiant į sunkiųjų transporto priemonių išmetamų teršalų kiekį (euro VI) ir dėl galimybės naudotis transporto priemonių remonto ir priežiūros informacija [OL L 188, 2009 7 18, p. 1].

6 OL L 59, 1998 2 27, p. 1.

7 OL L 123, 2015 5 19, p. 55.

patikimus ir patikrinamus išmetamo ŠESD kiekio duomenis ir energijos vartojimo efektyvumo rodiklius, informuoti politikos formuotojus ir skatinti rinkoje energiją taupančias technologijas ir atitinkamą elgesį. Tai daroma šalinant tokias rinkos kliūtis kaip informacijos trūkumas. Ji įsigaliojo 2015 m. liepos 1 d.; Gerinant IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumą plačiajai visuomenei ir įtraukiant nuostatą dėl trumpalaikės ŠESD kiekio mažinimo priemonės peržiūros, siekiama sumažinti tarptautinės laivybos taršos anglies dioksidu intensyvumą tokiu būdu, kuris atitiktų IMO laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategijoje nustatytą užmojų lygį. Duomenų, teikiamų IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazėje pagal duomenų rinkimo sistemą, nuoseklumo ir kokybės gerinimas ir plačiosios visuomenės prieigos prie duomenų išplėtimas turi įtakos laivų mazuto sąnaudų duomenų rinkimui ir ataskaitų teikimui, todėl galėtų turėti įtakos laivybos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio stebėsenai, tikrinimui ir ataskaitų teikimui pagal ES SATT reglamentą.

ES klimato teisės akte[8] nustatyti privalomi Sąjungos klimato srities tikslai (palyginti su 1990 m.) – iki 2030 m. grynąjį išmetamą ŠESD kiekį, atėmus absorbuojamą ŠESD kiekį, sumažinti bent 55 proc., o iki 2040 m. – 90 proc. (Komisijos pasiūlymas). Jame taip pat numatytas tikslas iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą ir didelio masto tikslas dėl grynojo neigiamo išmetamo ŠESD kiekio po šio laikotarpio.

Remdamiesi Komisijos pasiūlymais dėl Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio, kuriuo siekiama sumažinti išmetamą ŠESD kiekį, ES teisės aktų leidėjai priėmė šiuos teisės aktus, konkrečiai susijusius su laivybos sektoriaus išmetamu ŠESD kiekiu:

- ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) direktyvos 2003/87/EB[9] persvarstymas Direktyva (ES) 2023/959[10], siekiant išplėsti ES ATLPS taikymą jūrų transporto sektoriui, kad ji būtų taikoma nuo 2024 m. sausio 1 d. (kartu su būtinais ES SATT reglamento pakeitimais[11], siekiant persvarstyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisykles, be kita ko, persvarstant atitinkamus įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus).
- Reglamente (ES) 2023/1805 daugiausia dėmesio skiriama atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimui jūrų transporto sektoriuje[12] (Reglamentas „FuelEU Maritime“) ir įpareigojama, kad į ES uostus įplaukiantys laivai jį naudotų nuo 2025 m. sausio 1 d.

Naujų įpareigojimų, susijusių su ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) taikymo išplėtimu įtraukiant jūrų transportą ir Reglamentu „FuelEU Maritime“, laikymasis bus grindžiamas ES SAT reglamentu nustatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema.

---

[8] 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999, (Europos klimato teisės aktas); OL L 243, 2021 7 9, p. 1–17.

[9] 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, (Tekstas svarbus EEE), OL L 275, 2003 10 25, p. 32–46.

[10] 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/959, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo, OL L 130, 2023 5 16, p. 134–202.

[11] 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.

[12] OL L 234, 2023 9 22, p. 48.

Šie ES aktai savo ruožtu yra glaudžiai susiję su IMO priemonėmis dėl ŠESD, pvz., IMO duomenų rinkimo sistema, laivo energijos vartojimo efektyvumo indeksu (EEXI) ir taršos anglies dioksidu intensyvumo rodikliu (CII), kuriais siekiama rinkti ir skelbti informaciją apie kuro suvartojimą ir techninį bei eksploatacinį laivų energijos vartojimo efektyvumą pagal kiekvieną laivą.

Bet kokia su ŠESD klausimais susijusi TJO priemonė, kurią įgyvendinant reikės stebėti ir tikrinti laivybos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį ir teikti atitinkamas ataskaitas, galėtų daryti poveikį ES SAT reglamentui, taip pat ES ATLPS direktyvai ir Reglamentui „FuelEU Maritime“.

Todėl MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimai, susiję su IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu, ir trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros nuostata gali labai paveikti reikalavimus, taikomus pagal Reglamentą (ES) 2015/757, Reglamentą (ES) 2023/1805 ir Direktyvą (ES) 2023/959.

4.1.3. Naujo 5 skyriaus įtraukimas į MARPOL konvencijos VI priedą

Reglamentu (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB[13], nustatomas laivybos sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio ir energijos vartojimo efektyvumo stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo ES sistemos teisinis pagrindas (SATT reglamentas). Reglamentu siekiama teikti patikimus ir patikrinamus išmetamo ŠESD kiekio duomenis, informuoti politikos formuotojus ir skatinti rinkoje efektyvaus energijos vartojimo technologijas ir atitinkamą elgesį. Tai daroma šalinant tokias rinkos kliūtis kaip informacijos trūkumas.

ES klimato teisės akte[14] nustatyti privalomi Sąjungos klimato srities tikslai (palyginti su 1990 m.) – iki 2030 m. grynąjį išmetamą ŠESD kiekį, atėmus absorbuojamą ŠESD kiekį, sumažinti bent 55 proc., o iki 2040 m. – 90 proc. (Komisijos pasiūlymas). Jame taip pat numatytas tikslas iki 2050 m. užtikrinti poveikio klimatui neutralumą ir didelio masto tikslas dėl grynojo neigiamo išmetamo ŠESD kiekio po šio laikotarpio.

Remdamiesi Komisijos pasiūlymais dėl Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio, kuriuo siekiama sumažinti išmetamą ŠESD kiekį, ES teisės aktų leidėjai priėmė šiuos teisės aktus, konkrečiai susijusius su laivybos sektoriaus išmetamu ŠESD kiekiu:

- ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) direktyvos 2003/87/EB[15] persvarstymas Direktyva (ES) 2023/959[16], siekiant išplėsti ES ATLPS taikymą jūrų transporto sektoriui, kad ji būtų taikoma nuo 2024 m. sausio 1 d. (kartu su būtinais ES SATT reglamento pakeitimais[17], siekiant

[13] OL L 123, 2015 5 19, p. 55.

[14] 2021 m. birželio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2021/1119, kuriuo nustatoma poveikio klimatui neutralumo pasiekimo sistema ir iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 401/2009 ir (ES) 2018/1999, (Europos klimato teisės aktas); OL L 243, 2021 7 9, p. 1–17.

[15] 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, (Tekstas svarbus EEE), OL L 275, 2003 10 25, p. 32–46.

[16] 2023 m. gegužės 10 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/959, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas (ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo, OL L 130, 2023 5 16, p. 134–202.

[17] 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

persvarstyti stebėsenos ir ataskaitų teikimo taisykles, be kita ko, persvarstant atitinkamus įgyvendinimo ir deleguotuosius aktus).

- Reglamente (ES) 2023/1805[18] (Reglamentas „FuelEU Maritime“) daugiausia dėmesio skiriama atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimui jūrų transporto sektoriuje ir įpareigojama, kad į ES uostus įplaukiantys laivai jį naudotų nuo 2025 m. sausio 1 d.

Naujų įpareigojimų, susijusių su ES ATLPS taikymo srities išplėtimu įtraukiant jūrų transportą ir Reglamentą „FuelEU Maritime“, laikymasis bus grindžiamas ES SAT reglamentu nustatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema;

Tiek ES ATLPS direktyvoje, tiek Reglamente „FuelEU Maritime“ numatytos peržiūros nuostatos, taikomos tuo atveju, jei IMO priimtų pasaulinį kuro standartą arba rinkos priemonę. Konkrečiau:

- „FuelEU Maritime“ reglamento 30 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad, IMO priėmus laivuose sunaudojamai energijai taikomą pasaulinį ŠESD kiekio standartą arba pasaulines taršos ŠESD intensyvumo ribas, Komisija pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai. Toje ataskaitoje Komisija išnagrinėja tą pasaulinę priemonę, kiek tai susiję su jos užmoju atsižvelgiant į Paryžiaus susitarimo tikslus ir jos bendru aplinkosauginiu naudingumu. Ji taip pat išnagrinėja visus klausimus, susijusius su galimu šio reglamento patikslinimu arba suderinimu su ta pasauline priemone, įskaitant poreikį išvengti jūrų transporto sektoriuje išmetamo ŠESD kiekio dvigubo reglamentavimo Sąjungoje bei tarptautiniu lygmeniu. Kai tikslinga, kartu su ta ataskaita gali būti pateikiamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo būtų iš dalies keičiamas šis reglamentas, laikantis visos Sąjungos ekonomikos išmetamo ŠESD kiekio mažinimo įsipareigojimų ir siekiant išsaugoti Sąjungos klimato politikos aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą.
- ES ATLPS direktyvos 3gg straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad IMO priėmus pasaulinę rinkos priemonę, skirtą jūrų transporto išmetamam ŠESD kiekiui mažinti, Komisija peržiūri šią direktyvą atsižvelgdama į tą priimtą priemonę. Tuo tikslu Komisija pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai per 18 mėnesių nuo tokios pasaulinės rinkos priemonės priėmimo dienos ir prieš pradedant ją įgyvendinti ar taikyti. Toje ataskaitoje Komisija išnagrinėja pasaulinę rinkos priemonę, atsižvelgdama į: a) priemonės užmojį, palyginti su Paryžiaus susitarimo tikslais; b) priemonės bendrą aplinkosauginį naudingumą, be kita ko, palyginti su šios direktyvos nuostatomis, apimančiomis jūrų transportą, ir c) visus klausimus, susijusius su ES ATLPS ir tos priemonės suderinamumu. Kai tikslinga, Komisija kartu su ataskaita gali pateikti pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiama ši direktyva taip, kad ji atitiktų Sąjungos 2030 m. klimato politikos tikslą ir Reglamente (ES) 2021/1119 nustatytą poveikio klimatui neutralumo tikslą ir siekiant išsaugoti Sąjungos klimato politikos veiksmų aplinkosauginį naudingumą ir veiksmingumą, kad būtų užtikrintas pasaulinės rinkos

---

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.

[18] 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.

priemonės ir ES ATLPS įgyvendinimo suderinamumas, kartu išvengiant bet kokios didelės dvigubos naštos.

Bet kokia su ŠESD klausimais susijusi TJO priemonė, kurią įgyvendinant reikės stebėti ir tikrinti laivybos sektoriuje išmetamą ŠESD kiekį ir teikti atitinkamas ataskaitas, galėtų daryti poveikį ES SAT reglamentui, taip pat ES ATLPS direktyvai ir Reglamentui „FuelEU Maritime“.

Todėl naujas MARPOL konvencijos VI priedo 5 skyrius dėl IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos gali labai paveikti reikalavimus, taikytinus pagal Reglamentą (ES) 2015/757, Reglamentą (ES) 2023/1805 ir Direktyvą (ES) 2023/959.

4.2. ES kompetencija

Numatomo akto dalykas yra susijęs su sritimi, kurioje Sąjunga pagal SESV 3 straipsnio 2 dalies paskutinę sakinio dalį turi išimtinę išorės kompetenciją, nes numatomi aktai gali padaryti poveikį bendrosioms taisyklėms arba pakeisti jų taikymo sritį.

5. TEISINIS PAGRINDAS

5.1. Procedūrinis teisinis pagrindas

5.1.1. Principai

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 218 straipsnio 9 dalyje numatyti sprendimai, kuriais „nustatomos pozicijos, kurios Sąjungos vardu priimamos susitarimu įsteigtame organe, kai tam organui reikia priimti teisinę galią turinčius aktus, išskyrus aktus, papildančius arba pakeičiančius susitarimo institucinę struktūrą“.

SESV 218 straipsnio 9 dalis taikoma neatsižvelgiant į tai, ar Sąjunga yra organo narė arba susitarimo šalis[19].

Sąvoka „teisinę galią turintys aktai“ apima aktus, turinčius teisinę galią pagal aptariamą organą reglamentuojančias tarptautinės teisės normas. Ji visų pirma susijusi su situacija, kai tarptautiniame susitarime, kuriuo įsteigiamas organas, numatyta, kad jo sprendimai šalims yra privalomi. Taip yra, pvz., kai tarptautiniu susitarimu organui suteikiami įgaliojimai iš dalies keisti tam tikrus susitarimo ar jo priedų aspektus.

5.1.2. Taikymas aptariamuoju atveju

IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas yra susitarimu – Tarptautinės jūrų organizacijos konvencija – įsteigta institucija.

Numatomi aktai, kuriuos IMO komitetas raginamas priimti, yra MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimai. Vadovaujantis MARPOL konvencijos 1 straipsniu, tokie pakeitimai bus privalomi pagal tarptautinę teisę.

Numatomais aktais susitarimo institucinė struktūra nepapildoma ir nekeičiama.

Todėl siūlomo sprendimo procedūrinis teisinis pagrindas yra SESV 218 straipsnio 9 dalis.

5.2. Materialinis teisinis pagrindas

5.2.1. Principai

Sprendimo pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį materialinis teisinis pagrindas pirmiausia priklauso nuo numatomo akto, dėl kurio Sąjungos vardu nustatoma pozicija, tikslo ir turinio.

[19] Sprendimas *Vokietija prieš Tarybą* (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 punktas.

Jeigu numatomu aktu siekiama dviejų tikslų arba jį sudaro dvi dalys ir jeigu vieną iš tų tikslų ar dalių galima laikyti pagrindiniu tikslu arba pagrindine dalimi, o kita dalis ar kiti tikslai yra tik papildomi, sprendimas pagal SESV 218 straipsnio 9 dalį turi būti grindžiamas tik vienu materialiniu teisiniu pagrindu – tuo, kurio reikalauja pagrindinis ar svarbesnis tikslas arba dalis.

5.2.2. Taikymas aptariamuoju atveju

IMO yra Jungtinių Tautų specializuota agentūra, įsteigta pagal Konvenciją, IMO konvenciją ir atsakinga už laivybos saugą ir saugumą bei jūrų ir atmosferos taršos iš laivų prevenciją.

Pagal IMO konvenciją Organizacijos tikslas – suteikti vyriausybių bendradarbiavimo mechanizmą vyriausybinio reguliavimo ir praktikos, susijusios su visų rūšių techniniais klausimais, turinčiais įtakos tarptautinei prekybai užsiimančiai laivybai, srityje; skatinti ir sudaryti sąlygas visuotinai priimti aukščiausius praktiškai įmanomus standartus tokiose srityse kaip saugi laivyba, efektyvi navigacija ir jūros taršos iš laivų prevencija bei kontrolė.

IMO MEPC komitetas priims MARPOL konvencijos VI priedo, kuris yra pagrindinė tarptautinė konvencija, apimanti jūrų aplinkos taršos nuo laivų eksploatavimo ar atsitiktinių priežasčių prevenciją, pakeitimus.

Šiais pakeitimais daugiausia dėmesio skiriama tarptautinės laivybos sektoriuje išmetamų teršalų prevencijai, mažinimui ir kontrolei, kartu skatinant pasaulinį junglumą pasitelkiant jūrų transportą.

Minėtais MARPOL konvencijos VI priedo pakeitimais siekiama kelių tikslų jūrų transporto ir aplinkos srityse, kurie yra neatskiriamai susiję ir nė vienas iš jų nėra antraeilis ir netiesioginis kito atžvilgiu. Todėl sprendimo materialinis teisinis pagrindas turi apimti atitinkamus materialinius teisinius pagrindus, t. y. SESV 100 straipsnio 2 dalį ir 192 straipsnio 1 dalį.

5.3. Išvada

Siūlomo sprendimo teisinis pagrindas turėtų būti SESV 100 straipsnio 2 dalis ir 192 straipsnio 1 dalis kartu su SESV 218 straipsnio 9 dalimi.

2025/0242 (NLE)

Pasiūlymas

TARYBOS SPRENDIMAS

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos Jūrų aplinkos apsaugos komiteto antrojoje neeilinėje sesijoje, dėl Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) pakeitimų priėmimo

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį ir 192 straipsnio 1 dalį kartu su 218 straipsnio 9 dalimi,

atsižvelgdama į Europos Komisijos pasiūlymą,

kadangi:

(1) Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) konvencija įsigaliojo 1958 m. kovo 17 d.;

(2) IMO yra specializuotoji Jungtinių Tautų agentūra, atsakinga už laivybos saugą ir saugumą ir už jūros ir oro taršos iš laivų prevenciją. Visos Sąjungos valstybės narės yra IMO narės. Sąjunga nėra IMO narė;

(3) pagal IMO konvencijos 38 straipsnio a punktą, Jūrų aplinkos apsaugos komitetas (MEPC) vykdo funkcijas, kurios priskirtos arba gali būti priskirtos IMO tarptautinėmis konvencijomis dėl jūrų taršos iš laivų prevencijos ir kontrolės, visų pirma kiek tai sietina su taisyklių ar kitų nuostatų priėmimu ir keitimu. Per MEPC antrąją neeilinę sesiją bus priimti MARPOL konvencijos pakeitimai pagal 16 straipsnio 2 dalies b, c ir d punktus;

(4) IMO Jūrų aplinkos apsaugos komitetas savo antrojoje neeilinėje sesijoje 2025 m. spalio 14–17 d. turi priimti Tarptautinės konvencijos dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL konvencijos) VI priedo pakeitimus dėl šiaurės rytų Atlanto nustatymo nauju išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu (13 ir 14 taisyklės ir VII priedėlis), dėl IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumo ir dėl trumpalaikės ŠESD kiekio mažinimo priemonės (20, 25, 27 ir 28 taisyklės) ir dėl IMO poveikio klimatui neutralizavimo sistemos (naujas 5 skyrius);

(5) MEPC aktai, kuriuos numatoma priimti, turės teisinę galią;

(6) todėl tikslinga nustatyti poziciją, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi IMO Jūrų apsaugos aplinkos komiteto neeilinėje sesijoje, nes numatyti aktai gali labai paveikti Sąjungos teisės aktų, t. y. Direktyvos (ES) 2016/802 dėl sieros kiekio tam tikrose skystojo kuro rūšyse mažinimo[1], Reglamento (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos[2], ataskaitų teikimo ir tikrinimo, Direktyvos (ES) 2023/959, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Sąjungoje, ir Sprendimas

[1] OL L 132, 2016 5 21, p. 58.
[2] OL L 123, 2015 5 19, p. 55.

(ES) 2015/1814 dėl Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos rinkos stabilumo rezervo sukūrimo ir veikimo[3], ir Reglamento (ES) 2023/1805 dėl atsinaujinančiųjų energijos išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimo jūrų transporto sektoriuje[4] turinį;

(7) todėl Sąjunga turėtų pritarti MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimams, nes jie padės užkirsti kelią NO_x, SO_x ir kietųjų dalelių iš išmetimui iš laivų, sumažinti šių teršalų kiekį ir jį kontroliuoti, kad būtų užtikrinta su tuo susijusi nauda sveikatai ir aplinkai, kartu užtikrinant, kad ekonominį poveikį jūrų sektoriui būtų galima valdyti. Sąjunga taip pat pritaria MARPOL konvencijos VI priedo 27 taisyklės pakeitimams, nes jais bus dar labiau pagerintas IMO DCS duomenų prieinamumas, siekiant užtikrinti patikimą taršos anglies dioksidu intensyvumo rodiklio sistemos įgyvendinimą ir palengvinti jos peržiūrą. Sąjunga pritaria MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių pakeitimams, nes jie yra susiję su 2023 m. ŠESD IMO strategijos priėmimu ir IMO atliktos trumpalaikių priemonių peržiūros užbaigimu ir sudaro sąlygas toliau peržiūrėti šias taisykles. Sąjunga taip pat turėtų pritarti tam, kad į MARPOL konvencijos VI priedą būtų įtrauktas naujas 5 skyrius, nes į jį įtrauktos nuostatos, kuriomis siekiama sumažinti tarptautinės laivybos išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį, kad iki 2050 m. būtų pasiektas nulinis grynasis išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekis; Tai taip pat bus tvirtas pagrindas reikiamai energetikos pertvarkai laivybos sektoriuje. Jos tikslas – pasiekti 2023 m. IMO laivų išmetamo ŠESD kiekio mažinimo strategijoje nustatytus klimato tikslus, paspartinti nulinio ir beveik nulinio ŠESD kiekio kuro, technologijų ir energijos šaltinių diegimą ir remti teisingą ir sąžiningą pertvarką;

(8) Sąjungos poziciją turi pareikšti Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO narės, ir Komisija, veikdamos kartu Europos Sąjungos interesų labui,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Sąjungos vardu turi būti laikomasi Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) Jūrų aplinkos apsaugos komiteto antrojoje neeilinėje sesijoje, yra pritarti, kad būtų priimti:

(a) MARPOL konvencijos VI priedo 13 ir 14 taisyklių ir VII priedėlio pakeitimai, susiję su šiaurės rytų Atlanto paskyrimu nauju išmetamų teršalų kiekio kontrolės rajonu;

(b) MARPOL konvencijos VI priedo 20, 25, 27 ir 28 taisyklių, susijusių su IMO laivų kuro sąnaudų duomenų bazės (IMO DCS) prieinamumu, pakeitimai ir trumpalaikės ŠESD mažinimo priemonės peržiūros nuostata, ir

(c) į MARPOL konvencijos VI priedą įtrauktas naujas 5 skyrius, susijęs su TJO poveikio klimatui neutralizavimo sistema.

2 straipsnis

1 straipsnyje nurodytą poziciją, veikdamos kartu Sąjungos interesų labui, pareiškia Komisija ir Sąjungos valstybės narės, kurios yra IMO Jūrų aplinkos apsaugos komiteto narės.

[3] OL L 130, 2023 5 16, p. 134.
[4] OL L 234, 2023 9 22, p. 48.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Komisijai ir valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Tarybos vardu
Pirmininkas / Pirmininkė