EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 30.7.2025.
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskās jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas otrajā ārkārtējā sesijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) grozījumu pieņemšanu

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA PRIEKŠMETS

Šis priekšlikums attiecas uz lēmumu, kas nosaka, kāda nostāja Savienības vārdā jāpieņem Starptautiskās jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas otrajā ārkārtējā sesijā (*MEPC/ES*.2), kas plānota 2025. gada 14.–17. oktobrī.

Paredzēts, ka *MEPC* šajā sesijā pieņems grozījumus Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) VI pielikumā.

2. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

2.1. Konvencija par Starptautisko jūrniecības organizāciju

Ar Konvenciju par Starptautisko jūrniecības organizāciju (SJO) ir izveidota SJO. SJO mērķis ir nodrošināt forumu sadarbībai regulējuma un prakses jomā attiecībā uz visdažādākiem tehniskiem jautājumiem, kas ietekmē ar starptautisko tirdzniecību saistītu kuģošanu. Tās mērķis ir arī aicināt vispārēji ieviest augstākos iespējamos standartus jautājumos, kuri attiecas uz kuģošanas drošumu, navigācijas efektivitāti un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli, un tādējādi veicināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus. SJO risina arī attiecīgus administratīvus un juridiskus jautājumus.

Konvencija stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

Visas dalībvalstis ir konvencijas puses. Savienība nav konvencijas puse.

Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (“*MARPOL* konvencija”) tika noslēgta 1973. gadā, tā ir SJO konvencija, kas stājās spēkā 1983. gada 2. oktobrī. Visas dalībvalstis ir *MARPOL* puses, un 25 dalībvalstis ir arī puses attiecībā uz VI pielikumu[1], kas stājās spēkā 2005. gada 18. maijā. Savienība nav *MARPOL* konvencijas puse.

2.2. Starptautiskā jūrniecības organizācija

Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO) ir specializēta ANO aģentūra, kas atbild par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu. Tā ir iestāde, kas nosaka globālos standartus starptautiskās kuģniecības drošuma, drošības un vidiskās efektivitātes jomā. Tās galvenais uzdevums ir izveidot taisnīgu un iedarbīgu, vispārpieņemtu un vispārēji īstenotu kuģniecības nozares tiesisko regulējumu.

Par SJO loceklēm var kļūt tikai valstis. Eiropas Komisijas attiecības ar SJO patlaban nosaka SJO Rezolūcija A.1168(32), kurā ir paredzētas SJO un starpvaldību organizāciju sadarbības procedūras un noteikumi. Kopš 1974. gada Eiropas Komisija uz minētās SJO rezolūcijas un turpmāko vienošanos pamata novērotājas statusā piedalās visās SJO komitejas un apakškomitejas sanāksmēs.

SJO Jūras vides aizsardzības komitejā (*MEPC*) darbojas visas SJO locekles, un tās sanāksmes notiek vismaz reizi gadā. Komiteja risina SJO darbības jomā esošos vidiskos jautājumus, kuri saistīti ar kuģu izraisītā piesārņojuma kontroli un novēršanu, uz ko attiecas *MARPOL* līgums, un kas ietver piesārņojumu ar naftu, ķimikālijām, kas tiek pārvadātas bez taras, notekūdeņiem, atkritumiem un kuģu radītām emisijām gaisā, ieskaitot gaisa piesārņotājvielas un siltumnīcefekta gāzu emisijas. Citi risināmie jautājumi ir arī balasta ūdeņu pārvaldība,

[1] Austrija un Ungārija vēl nav ratificējušas *MARPOL* VI pielikumu.

pretapaugšanas sistēmas, kuģu reciklēšana, sagatavotība piesārņojuma gadījumā un reaģēšana uz to, un īpašu teritoriju un īpaši jutīgu jūras apgabalu identificēšana.

Atbilstīgi SJO konvencijas 38. panta a) punktam Jūras vides aizsardzības komiteja pilda visus pienākumus, kuri tai uzticēti SJO konvencijā, kurus tai uzticējusi SJO Asambleja vai SJO Padome, un visus pienākumus, kas ietilpst minētajā darbības jomā un kurus tai var uzticēt citā SJO atzītā starptautiskā aktā vai saskaņā ar to. Jūras vides aizsardzības komitejas un tās palīgstruktūru lēmumus pieņem ar locekļu balsu vairākumu.

MEPC/ES. 2 pieņems *MARPOL* grozījumus saskaņā ar konvencijas 16. panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktu. Šie noteikumi paredz, ka:

b) visus grozījumus, kas ierosināti un izplatīti, kā norādīts iepriekš, organizācija iesniedz izskatīšanai attiecīgajā struktūrā;

c) konvencijas puses neatkarīgi no tā, vai tās ir organizācijas locekles, ir tiesīgas piedalīties attiecīgās struktūras darbā;

d) grozījumus pieņem ar divu trešdaļu klātesošo un balsojošo konvencijas pušu balsu vairākumu.

Atbilstīgi 16. panta 2. punkta f) apakšpunktam grozījumu uzskata par pieņemtu šādos gadījumos:

ii) konvencijas pielikuma grozījumu uzskata par pieņemtu saskaņā ar f) apakšpunkta iii) daļā noteikto procedūru, ja vien attiecīgā struktūra grozījuma pieņemšanas laikā nenosaka, ka to uzskata par pieņemtu dienā, kad to pieņem divas trešdaļas pušu, kuru apvienotās tirdzniecības flotes veido ne mazāk kā piecdesmit procentus no pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības. Tomēr jebkurā laikā pirms konvencijas pielikuma grozījuma stāšanās spēkā puse var paziņot organizācijas ģenerālsekretāram, ka būs vajadzīga tās skaidri izteikta piekrišana, lai grozījums attiecībā uz to stātos spēkā. Ģenerālsekretārs informē puses par šādu paziņojumu un tā saņemšanas datumu;

iii) konvencijas pielikuma papildinājuma grozījumu uzskata par pieņemtu tā laikposma beigās, ko attiecīgā struktūra nosaka grozījuma pieņemšanas laikā, un šis laikposms nav īsāks par desmit mēnešiem, ja vien šajā laikposmā ne mazāk kā viena trešdaļa pušu vai puses, kuru apvienotās tirdzniecības flotes veido ne mazāk kā piecdesmit procentus no pasaules tirdzniecības flotes bruto tilpības, atkarībā no tā, kurš nosacījums ir izpildīts, nav paziņojušas organizācijai savus iebildumus.

Pamatojoties uz turpmāk minētajiem 16. panta 2. punkta g) apakšpunkta noteikumiem, grozījums stājas spēkā ar šādiem nosacījumiem:

i) ja kāds konvencijas pants, konvencijas II protokols vai I protokols, vai tās pielikums tiek grozīts, neievērojot f) apakšpunkta iii) daļā noteikto procedūru, grozījums, kas pieņemts saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem, stājas spēkā, kad ir pagājuši seši mēneši pēc tā pieņemšanas dienas attiecībā uz pusēm, kuras ir paziņojušas, ka ir tam piekritušas;

ii) ja konvencijas I protokols, pielikuma papildinājums vai pielikums tiek grozīts saskaņā ar f) apakšpunkta iii) daļā noteikto procedūru, grozījums, ko uzskata par pieņemtu saskaņā ar iepriekš minētajiem noteikumiem, stājas spēkā, kad ir pagājuši seši mēneši pēc tā pieņemšanas attiecībā uz visām pusēm, izņemot tās, kuras pirms minētās dienas ir paziņojušas, ka to nepieņem, vai kuras saskaņā ar f) apakšpunkta ii) daļu ir paziņojušas, ka ir vajadzīga to skaidri izteikta piekrišana.

2.3. Paredzētais SJO Jūras vides aizsardzības komitejas akts

2025. gada 14.–17. oktobrī otrajā ārkārtējā sesijā *MEPC* ir jāpieņem *MARPOL* VI pielikuma grozījumi attiecībā uz:

Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par jaunu emisijas kontroles zonu (*ECA*) (*MARPOL* VI pielikuma 13. un 14. noteikums un VII papildinājums);

SJO kuģu degvieleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) piekļūstamību un SEG īstermiņa samazināšanas pasākuma pārskatīšanas klauzulu (20., 25., 27. un 28. noteikums); un

SJO neto nulles emisiju satvaru (jauna 5. nodaļa).

3. NOSTĀJA, KAS SAVIENĪBAS VĀRDĀ JĀPIEŅEM JŪRAS VIDES AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS ĀRKĀRTĒJĀ SESIJĀ

3.1. *MARPOL* VI pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi

ES dalībvalstis un Eiropas Komisija kopā ar Apvienoto Karalisti, Islandi, Dāniju (Grenlandi) un Fēru salām iesniedza dokumentu *MEPC* 83, kurā ierosināts Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļu noteikt par sēra oksīdu, daļiņu un slāpekļa oksīdu emisijas kontroles zonu saskaņā ar *MARPOL* VI pielikumu. Portugāles delegācijas vadībā Komisija kopā ar piekrastes valstīm aktīvi piedalījās sagatavošanas darbā.

Īpaši jutīgu jūras apgabalu (*PSSA*) un īpašu teritoriju noteikšanas tehniskā grupa ir konstatējusi, ka ierosinātā *ECA* atbilst *MARPOL* VI pielikuma III papildinājuma 3. iedaļā izklāstītajiem kritērijiem. Ņemot vērā tehniskās grupas darba rezultātus, *MEPC* 83 apstiprināja Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par SO_x, PM un NO_x emisiju kontroles zonu, lai to pieņemtu *MEPC* ārkārtējā sesijā 2025. gada oktobrī (*MEPC/ES*.2). Šie grozījumi ir izplatīti ar SJO 2025. gada 11. aprīļa Apkārtrakstu Nr. 5005.

Savienībai būtu jāatbalsta pārskatītajā grozījumu projektā izklāstītais priekšlikums noteikt Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļu par sēra oksīdu, daļiņu un slāpekļa oksīdu emisijas kontroles zonu saskaņā ar *MARPOL* VI pielikumu, jo tas palīdzēs novērst, samazināt un kontrolēt NO_x, SO_x un PM emisijas no kuģiem, lai panāktu saistītus ieguvumus veselībai un videi, vienlaikus saglabājot pārvaldāmu ekonomisko ietekmi uz jūrniecības nozari.

3.2. *MARPOL* VI pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi

MEPC 82 sadarbībā ar Brazīliju, Japānu un Eiropas Komisiju izveidoja korespondences grupu SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanai.

Pirmajā sanāksmē Starpsesiju darba grupa gaisa piesārņojuma un energoefektivitātes jautājumos (*ISWG-APEE* 1) cita starpā izskatīja piekļūstamību SJO kuģu degvieleļļas patēriņa datubāzei (SJO DVS) datu analīzes veikšanai un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu.

Attiecībā uz piekļūstamību SJO DVS datiem *ISWG-APEE* 1 izskatīja ziņojumu, ko sniedza Korespondences grupa, kas bija piekritusi 1. posmā uzlabot SJO DVS datu piekļūstamību. Ņemot vērā minētos apsvērumus, darba grupa sagatavoja *MARPOL* VI pielikuma 27. noteikuma grozījumu projektu.

MEPC 83 uzdeva *APEE* darba grupai cita starpā pabeigt *MARPOL* VI pielikuma grozījumu projektu un saistītās pamatnostādnes attiecībā uz SJO DVS piekļūstamību.

Ņemot vērā to, ka darba grupa ir turpinājusi izskatīt *MARPOL* VI pielikuma 27. noteikuma un ar to saistīto pamatnostādņu par SJO DVS piekļūstamību projektu, ko sagatavojusi *ISWG-APEE* 1, *MEPC* 83 apstiprināja *MARPOL* VI pielikuma 27. noteikuma grozījumu projektu par

SJO DVS piekļūstamību, lai to pieņemtu *MEPC* ārkārtējā sesijā 2025. gada oktobrī (*MEPC*/*ES*.2) Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 11. aprīļa Apkārtrakstu Nr. 5005.

Savienība iesniedza priekšlikumu par šo jautājumu (*ISWG-GHG* 13/7) un lūdza veikt grozījumus attiecībā uz DVS datu detalizācijas pakāpi, papildu datiem un piekļūstamību. Grozījumu projekts ir saskaņots ar *ISWG-GHG* 13/7 attiecībā uz lielāku piekļūstamību.

Savienības nostāja *ISWG-APEE* 1 un *MEPC* 83 bija atbalstīt 27. noteikuma grozījumu projektu.

Savienībai būtu jāatbalsta šie grozījumi, jo tie vēl vairāk uzlabos SJO DVS datu piekļūstamību, lai nodrošinātu *CII* regulējuma stingru īstenošanu un atvieglotu tā pārskatīšanu.

Attiecībā uz īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulām *ISWG-APEE* 1 sagatavoja *MARPOL* VI pielikuma 20., 25. un 28. noteikuma grozījumu projektu, par pamatu izmantojot korespondences grupas sagatavotā dokumenta *MEPC* 83/6/11 pielikumu par atjauninātu atsauci uz SJO stratēģiju un par SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanu.

MEPC 83 apstiprināja *MARPOL* VI pielikuma 20., 25. un 28. noteikuma grozījumu projektu, lai to pieņemtu *MEPC* ārkārtējā sesijā 2025. gada oktobrī (*MEPC*/*ES*.2). Minētos grozījumus SJO Sekretariāts ir izplatījis ar SJO 2025. gada 11. aprīļa Apkārtrakstu Nr. 5005.

Savienības nostāja *ISWG-APEE* 1 un *MEPC* 83 bija atbalstīt *MEPC* 83/6/11 izklāstīto grozījumu projektu.

Savienībai šie grozījumi būtu jāatbalsta, jo tie izriet no SJO 2023. gada SEG stratēģijas pieņemšanas un SJO veiktās īstermiņa pasākumu pārskatīšanas pabeigšanas un ļauj turpināt šo noteikumu pārskatīšanu.

3.3. *MARPOL* VI pielikuma jaunās 5. nodaļas ieviešana

MEPC 76. sesijā 2021. gadā komiteja apstiprināja vidēja termiņa un ilgtermiņa pasākumu darba plānu. Diskusijās, kas noritēja turpmākajās *MEPC* un *ISWG-GHG* sesijās, delegātu atšķirīgie viedokļi pakāpeniski tuvinājās attiecībā uz neatrisinātajiem aspektiem, piemēram, laika grafiku, saskaņā ar kuru starptautiskā kuģniecība sasniegs SEG emisijas nulles līmeni, degvielas ražošanas un izplatīšanas augšupējo emisiju iespējamu iekļaušanu, pasākumu būtību (ekonomisko vai tehnisko) un to pasākumu skaitu un iespējamo kombināciju, kas vajadzīgi, lai sasniegtu jebkuru virsmērķi.

MEPC 80 piekrita sākt III posmu darba plānam par vidēja termiņa pasākumu izstrādi, lai to apstiprinātu *MEPC* 83 (2025. gada pavasarī). Ir panākta vienošanās par tā pieņemšanu ārkārtējās *MEPC* laikā (sešus mēnešus pēc *MEPC* 83 – 2025. gada rudenī), lai darba plāns stātos spēkā, kad būs pagājuši 16 mēneši pēc pieņemšanas (2027. gadā).

ISWG-GHG 16, kas notika pirms *MEPC* 81, apsprieda veidus, kā izstrādāt iespējamo vidēja termiņa pasākumu grozu, lai sasniegtu SJO 2023. gada SEG stratēģijas mērķus. *ISWG-GHG* 17 turpināja izstrādāt iespējamo vidēja termiņa pasākuma(-u) grozu un, konkrētāk, turpmāko izskatīšanu veikt, pamatojoties uz *MARPOL* VI pielikuma iespējamo grozījumu projektu par neto nulles emisiju satvaru. Šo progresu ņēma vērā *MEPC* 82.

ISWG-GHG 18 laikā turpinājās diskusijas par to, kā izstrādāt iespējamo vidēja termiņa pasākumu grozu SJO 2023. gada SEG stratēģijas mērķrādītāju sasniegšanai, vienlaikus turpinot pilnveidot *MARPOL* VI pielikuma grozījumu projektu par SJO neto nulles emisiju satvaru. Lai gan bija vēlme panākt vienprātību, vairāki jautājumi palika neatrisināti un joprojām bija lielas domstarpības par ekonomikas elementu. Vairums delegāciju, arī

Savienība, atbalstīja nodevas mehānismu, savukārt citas delegācijas atbalstīja elastīgu ekonomikas mehānismu, kura pamatā būtu degvielas SEG intensitātes līmeņi. *ISWG-GHG* 18 laikā un tūlīt pēc tam SJO locekles iesniedza divus atsevišķus priekšlikumus atšķirību noteikšanai.

ISWG-GHG 19 turpināja SJO neto nulles emisiju satvara izstrādi, kas turpinājās *MEPC* 83 kuģu radīto SEG emisiju samazināšanas darba grupā. Pēc plašām diskusijām darba grupa pabeidza *MARPOL* VI pielikuma grozījumu projektu par SJO neto nulles emisiju satvaru un vienojās par to.

ISWG-GHG 19 un kuģu radīto SEG emisiju samazināšanas darba grupas ziņojumu izskatīšanas laikā viena SJO locekle pieprasīja atklātu balsošanu attiecībā uz *MARPOL* VI pielikuma grozījumu projektu par SJO neto nulles emisiju satvara apstiprināšanu. Atklātajā balsošanā 63 balsis bija par, 16 – pret, bet 25 balsojušie atturējās.

Tādējādi *MEPC* 83 apstiprināja *MARPOL* VI pielikuma grozījumu projektu par SJO neto nulles emisiju satvaru, lai to pieņemtu *MEPC* ārkārtējā sesijā 2025. gada oktobrī (*MEPC*/*ES*.2). Šie grozījumi ir izplatīti ar SJO 2025. gada 11. aprīļa Apkārtrakstu Nr. 5005.

Savienība atbalstīja un iesniedza vairākus dokumentus, kuros ierosināts izstrādāt siltumnīcefekta gāzu degvielas standartu (*GFS*) un siltumnīcefekta gāzu cenu noteikšanas nodevu. Savienībai ir bijusi nozīmīga loma sarunās par neto nulles emisiju satvara izstrādi dažādās *MEPC* un *ISWG-GHG* sesijās. SJO neto nulles emisiju satvars ietver jaunu globālu degvielas standartu kuģiem un globālu emisiju cenu noteikšanas mehānismu.

Savienībai būtu jāatbalsta jaunā 5. nodaļa, jo tajā ir ietverti noteikumi, kuru mērķis ir samazināt starptautiskās kuģniecības radītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas un tādējādi līdz 2050. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu (SEG) neto nulles emisiju līmeni. Tas būs arī stingrs pamats nepieciešamajai kuģniecības enerģētikas pārkārtošanai. Tās mērķis ir sasniegt mērķrādītājus, kas noteikti SJO 2023. gada stratēģijā par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu, paātrināt nulles un gandrīz nulles SEG degvielu, tehnoloģiju un enerģijas avotu ieviešanu un atbalstīt taisnīgu un līdztiesīgu pārkārtošanos.

4. ATTIECĪGIE ES TIESĪBU AKTI UN ES KOMPETENCE

4.1. Attiecīgie ES tiesību akti

4.1.1. MARPOL VI pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi

Direktīvas (ES) 2016/802 mērķis ir sēra dioksīda emisijas samazināšana konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem[2]. Tās mērķis ir novērst un kontrolēt gaisa piesārņojumu, ko rada kaitīgas emisijas, kuras izraisa šķidrā kurināmā ar augstu sēra saturu sadedzināšana, kas kaitē cilvēku veselībai, videi un veicina skābju nosēdumus. Direktīvas 6. un 13. pantā, kā arī I pielikumā ir atsauce uz *MARPOL* VI pielikuma noteikumiem par maksimālo sēra saturu kuģa degvielā un SO_x emisijām no kuģiem ES ūdeņos.

Jūras stratēģijas pamatdirektīvā[3] dalībvalstīm prasīts veikt pasākumus, kas vajadzīgi, lai līdz 2020. gadam sasniegtu vai saglabātu "labu vides stāvokli" jūras vidē. Labs vides stāvoklis ir "jūras ūdeņu vides stāvoklis, kurā nodrošināti ekoloģiski daudzveidīgi un dinamiski okeāni un jūras, kas ir tīras, veselīgas un produktīvas sev raksturīgos apstākļos, un kurā jūras vidi izmanto ilgtspējīgi, tādējādi saglabājot izmantošanas un darbību potenciālu pašreizējām un turpmākajām paaudzēm" (Jūras stratēģijas pamatdirektīvas 3. panta 5. punkts). Lai noteiktu

[2] OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.
[3] OV L 164, 25.6.2008., 19. lpp.

labu vides stāvokli, cita starpā ir jāsamazina cilvēka izraisīta eitrofikācija, īpaši tās nelabvēlīgā ietekme, piemēram, bioloģiskās daudzveidības zudums, ekosistēmu degradācija, kaitīga aļģu ziedēšana un skābekļa trūkums grunts ūdeņos. Jūras kuģniecībā radītās slāpekļa ieneses samazināšana, piemērojot III līmeņa prasības, kas izriet no Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanas par slāpekļa emisijas kontroles zonu (*NECA*), ES dalībvalstīm, kurām ir attiecīgā jūras robeža, palīdzēs sasniegt labu vides stāvokli saskaņā ar Jūras stratēģijas pamatdirektīvu.

Lai novērstu, nepieļautu vai mazinātu gaisa piesārņojuma izraisīto kaitējumu cilvēka veselībai un/vai videi, Gaisa kvalitātes direktīvā[4] (pārskatīta 2024. gadā) cita starpā ir noteiktas NO_2 robežvērtības. Gaisa kvalitātes direktīvā ir atzīts: lai sasniegtu tajā noteiktos mērķus, ir īpaši svarīgi apkarot piesārņojošo vielu emisijas piesārņojuma avotā, sevišķi ar pasākumiem, kas, izmantojot dzinēja vai degvielas kvalitātes standartus, ierobežotu izplūdes gāzu emisiju no dzinējiem dažādos mobilajos un stacionārajos piesārņojuma avotos. Savienība ir ieviesusi dažādus tiesību aktus, kuri emisijas reglamentē ar dzinēju standartiem, kas paredzēti dažādu veidu autotransportam (vieglajām automašīnām, kravas automašīnām un furgoniem – ar "Euro" standartiem[5]) un autoceļiem neparedzētas mobilās tehnikas avotiem (iekšējo ūdensceļu kuģiem un lokomotīvēm – ar Visurgājējas tehnikas direktīvu[6]).

Tādējādi *MARPOL* VI pielikuma 13. un 14. noteikuma un VII papildinājuma grozījumi par emisijas kontroles zonas pieņemšanu var būtiski ietekmēt Direktīvas (ES) 2016/802 saturu, tāpēc, ka emisijas kontroles zonas izveide ES dalībvalstīs ietekmētu šīs direktīvas piemērošanu, jo tās 6. pantā, 13. pantā un I pielikumā ir atsauce uz *MARPOL* VI pielikuma noteikumiem par maksimālo sēra saturu kuģu degvielā un SO_x emisijām no kuģiem ES ūdeņos.

4.1.2. MARPOL VI pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi

Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju[7] (ES MZV regula) nosaka tiesisko regulējumu ES sistēmai SEG emisiju monitoringam, ziņošanai un verifikācijai (MZV). Regulas mērķis ir nodrošināt ticamus un pārbaudāmus datus par SEG emisijām un energoefektivitātes rādītājiem, informēt politikas veidotājus un veicināt energoefektīvu tehnoloģiju un energoefektivitātes prakses ieviešanu tirgū. Tas tiek panākts, novēršot tirgus šķēršļus, piemēram, informācijas trūkumu. Regula stājās spēkā 2015. gada 1. jūlijā. SJO kuģu degvielas patēriņa datubāzes (SJO DVS) piekļūstamības uzlabošana plašai sabiedrībai un īstermiņa SEG samazināšanas pasākuma pārskatīšanas klauzulas ieviešana ir vērsta uz to, lai samazinātu starptautiskās kuģniecības oglekļa intensitāti atbilstīgi vērienīguma līmenim, kas noteikts SJO stratēģijā par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu. To datu konsekvences/kvalitātes uzlabošana, kas no DVS paziņoti SJO DVS, un plašāka piekļuve datiem plašai sabiedrībai ietekmē kuģu degvieleļļas patēriņa datu vākšanu un ziņošanu, tāpēc tas varētu ietekmēt kuģošanas radīto SEG emisiju monitoringu, verifikāciju un ziņošanu saskaņā ar ES MZV regulu.

---

4 OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.

5 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 715/2007 (2007. gada 20. jūnijs) par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem (Euro 5 un Euro 6) un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai [OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.] un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 595/2009 (2009. gada 18. jūnijs) par mehānisko transportlīdzekļu un motoru tipa apstiprinājumu attiecībā uz lielas celtspējas/kravnesības transportlīdzekļu radītām emisijām (Euro VI), par piekļuvi transportlīdzekļu remonta un tehniskās apkopes informācijai [OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.].

6 OV L 59, 27.2.1998., 1. lpp.

7 OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.

ES Klimata aktā[8] ir noteikti saistoši Savienības klimata mērķrādītāji (salīdzinājumā ar 1990. gadu), t. i., līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas par vismaz 55 % un līdz 2040. gadam – par 90 % (Komisijas priekšlikums). Tas ietver arī klimatneitralitātes sasniegšanas mērķi līdz 2050. gadam un vēlamo mērķi attiecībā uz neto negatīvajām emisijām pēc minētā perioda.

Pamatojoties uz Komisijas priekšlikumiem par paketi *"Gatavi mērķrādītājam 55 %"* SEG emisiju samazināšanai, ES likumdevēji pieņēma tiesību aktus, kas attiecas tieši uz kuģniecības nozares radītajām SEG emisijām, proti:

- ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) Direktīvas 2003/87/EK[9] pārskatīšana ar Direktīvu (ES) 2023/959[10], lai paplašinātu ES ETS, attiecinot to arī uz jūras transporta nozari, un piemērotu to no 2024. gada 1. janvāra (kopā ar nepieciešamajiem grozījumiem ES MZV regulā[11], un pārskatītu monitoringa un ziņošanas noteikumus, arī pārskatot attiecīgos īstenošanas un deleģētos aktus).
- Regula (ES) 2023/1805 ir vērsta uz atjaunīgo energoresursu un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūrniecības nozarē[12] (*FuelEU Maritime* regula), un tā paredz, ka kuģiem, kas ierodas ES ostās, jānodrošina atbilstība šai regulai, sākot no 2025. gada 1. janvāra,

Atbilstība jaunajām saistībām, kas izriet no ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) attiecināšanas uz jūras transportu un *FuelEU Maritime* regulu, būs balstīta uz monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, kas izveidota ar ES MZV regulu.

Savukārt šie ES tiesību akti ir cieši saistīti ar SJO pasākumiem SEG jomā, piemēram, SJO datu vākšanas sistēmu, esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (*EEXI*) un oglekļa dioksīda emisiju intensitātes rādītāju (*CII*); šo pasākumu mērķis ir apkopot un publicēt informāciju par katra kuģa tehnisko un ekspluatācijas energoefektivitāti.

Ikviens SJO pasākums attiecībā uz SEG jautājumiem, kam būs nepieciešams monitorings, verifikācija un ziņošana, var ietekmēt ES MZV regulu, kā arī ES ETS direktīvu un *FuelEU Maritime* regulu.

Tāpēc *MARPOL* VI pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi attiecībā uz SJO kuģu degvieleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) piekļūstamību un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzula var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757, Regulu (ES) 2023/1805 un Direktīvu (ES) 2023/959.

---

[8] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts"); OV L 243, 9.7.2021., 1.–17. lpp.

[9] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (Dokuments attiecas uz EEZ), OV L 275, 25.10.2003., 32.–46. lpp.

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību, OV L 130, 16.5.2023., 134.–202. lpp.

[11] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/957 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai paredzētu jūras transporta darbību gāzu iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā un papildu siltumnīcefekta gāzu emisiju un emisiju no papildu kuģu veidiem monitoringu, ziņošanu un verifikāciju (Dokuments attiecas uz EEZ), OV L 130, 16.5.2023., 105.–114. lpp.

[12] OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp.

4.1.3. MARPOL VI pielikuma jaunās 5. nodaļas ieviešana

Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK[13] (MZV regula) nosaka tiesisko regulējumu ES sistēmai SEG emisiju monitoringam, ziņošanai un verifikācijai. Regulas mērķis ir nodrošināt ticamus un pārbaudāmus datus par SEG emisijām, informēt politikas veidotājus un veicināt energoefektīvu tehnoloģiju un energoefektivitātes prakses ieviešanu tirgū. Tas tiek panākts, novēršot tirgus šķēršļus, piemēram, informācijas trūkumu.

ES Klimata aktā[14] ir noteikti saistoši Savienības klimata mērķrādītāji (salīdzinājumā ar 1990. gadu), t. i., līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas par vismaz 55 % un līdz 2040. gadam – par 90 % (Komisijas priekšlikums). Tas ietver arī klimatneitralitātes sasniegšanas mērķi līdz 2050. gadam un vēlamo mērķi attiecībā uz neto negatīvajām emisijām pēc minētā perioda.

Pamatojoties uz Komisijas priekšlikumiem par paketi *"Gatavi mērķrādītājam 55 %"* SEG emisiju samazināšanai, ES likumdevēji pieņēma tiesību aktus, kas attiecas tieši uz kuģniecības nozares radītajām SEG emisijām, proti:

- ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) Direktīvas 2003/87/EK[15] pārskatīšana ar Direktīvu (ES) 2023/959[16] ar mērķi paplašināt ES ETS, attiecinot to arī uz jūras transporta nozari, un piemērot to no 2024. gada 1. janvāra (kopā ar nepieciešamajiem grozījumiem ES MZV regulā[17], lai pārskatītu monitoringa un ziņošanas noteikumus, arī pārskatot attiecīgos īstenošanas un deleģētos aktus).
- Regula (ES) 2023/1805[18] (*FuelEU Maritime* regula) ir vērsta uz atjaunīgo energoresursu un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūrniecības nozarē , un tā paredz, ka kuģiem, kas ierodas ES ostās, sākot no 2025. gada 1. janvāra ir jānodrošina atbilstība šai regulai.

Atbilstība jaunajām saistībām, kas izriet no ES ETS attiecināšanas uz jūras transportu, un *FuelEU Maritime* regula būs balstīta uz monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, kas izveidota ar ES MZV regulu.

Gan ES ETS direktīvā, gan *FuelEU Maritime* regulā ir ietvertas pārskatīšanas klauzulas gadījumam, ja SJO pieņemtu globālu degvielas standartu vai tirgus pasākumu. Konkrētāk,

---

13 OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.

14 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2021/1119 (2021. gada 30. jūnijs), ar ko izveido klimatneitralitātes panākšanas satvaru un groza Regulas (EK) Nr. 401/2009 un (ES) 2018/1999 ("Eiropas Klimata akts"); OV L 243, 9.7.2021., 1.–17. lpp.

15 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/87/EK (2003. gada 13. oktobris), ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Kopienā un groza Padomes Direktīvu 96/61/EK (Dokuments attiecas uz EEZ), OV L 275, 25.10.2003., 32.–46. lpp.

16 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/959 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību, OV L 130, 16.5.2023., 134.–202. lpp.

17 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/957 (2023. gada 10. maijs), ar ko groza Regulu (ES) 2015/757, lai paredzētu jūras transporta darbību gāzu iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā un papildu siltumnīcefekta gāzu emisiju un emisiju no papildu kuģu veidiem monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, OV L 130, 16.5.2023., 105.–114. lpp.

18 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/1805 (2023. gada 13. septembris) par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK, OV L 234, 22.9.2023., 48.–100. lpp.

- *FuelEU Maritime* regulas 30. panta 5. punktā ir noteikts, ka gadījumā, ja SJO pieņem globālu SEG degvielas standartu vai globālas SEG intensitātes robežvērtības uz kuģiem patērētajai enerģijai, Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei. Šajā ziņojumā Komisija izskata minēto globālo pasākumu attiecībā uz tā vērienīgumu, ņemot vērā Parīzes nolīguma mērķus, un pasākuma vispārējo vidisko veselumu. Tā arī izskata visus jautājumus, kas saistīti ar šīs regulas iespējamo sasaisti vai saskaņošanu ar minēto globālo pasākumu, arī vajadzību izvairīties no jūras transporta radīto SEG emisiju regulējuma dublēšanās Savienības, kā arī starptautiskā līmenī. Attiecīgā gadījumā minētajam ziņojumam var pievienot tiesību akta priekšlikumu šīs regulas grozīšanai saskaņā ar Savienības ekonomikas mēroga SEG emisiju saistībām un ar mērķi saglabāt Savienības klimatiskās rīcības vidisko veselumu un efektivitāti.
- ES ETS direktīvas 3.gg panta 1. punktā ir noteikts, ka tad, ja Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO) pieņem globālu tirgus pasākumu, kura mērķis ir samazināt jūras transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, Komisija šo direktīvu pārskata, ņemot vērā pieņemto pasākumu. Šajā nolūkā Komisija 18 mēnešu laikā pēc šāda globālā tirgus pasākuma pieņemšanas un, pirms tas sācis darboties, iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei. Minētajā ziņojumā Komisija analizē šādus globālā tirgus pasākuma aspektus: a) vērienīgums, ņemot vērā Parīzes nolīguma mērķus; b) vispārējais vidiskais veselums, arī salīdzinājumā ar šīs direktīvas noteikumiem par jūras transportu, un c) ikvienu jautājumu, kas attiecas uz saskanību starp ES ETS un minēto pasākumu. Attiecīgā gadījumā Komisija ziņojumam var pievienot leģislatīvā akta priekšlikumu, ar ko groza šo direktīvu, lai tā atbilstu Savienības 2030. gada klimata mērķrādītājam, Regulā (ES) 2021/1119 noteiktajam klimatneitralitātes mērķuzdevumam un mērķim saglabāt Savienības klimatiskās rīcības vidisko veselumu un efektivitāti, lai nodrošinātu saskanību starp globālā tirgus pasākuma īstenošanu un ES ETS, vienlaikus izvairoties no liela divkārša sloga.

Jebkurš SJO pasākums attiecībā uz SEG jautājumiem, kam būs nepieciešams monitorings, verifikācija un ziņošana, var ietekmēt ES MZV regulu, kā arī ES ETS direktīvu un *FuelEU Maritime* regulu.

Tāpēc *MARPOL* VI pielikuma jaunā 5. nodaļa par SJO neto nulles emisiju satvaru var būtiski ietekmēt prasības, kas piemērojamas saskaņā ar Regulu (ES) 2015/757, Regulu (ES) 2023/1805 un Direktīvu (ES) 2023/959.

4.2. Eiropas Savienības kompetence

Paredzēto aktu priekšmets attiecas uz jomu, kurā saskaņā ar LESD 3. panta 2. punkta pēdējo teikuma daļu Savienībai ir ekskluzīva ārējā kompetence, jo paredzētie akti var "ietekmēt kopīgos noteikumus vai mainīt to darbības jomu".

5. JURIDISKAIS PAMATS

5.1. Procesuālais juridiskais pamats

5.1.1. Principi

Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 218. panta 9. punktā ir paredzēti lēmumi, ar kuriem nosaka "nostāju, kas Savienības vārdā jāapstiprina kādā ar nolīgumu izveidotā

struktūrā, ja šāda struktūra ir tiesīga pieņemt lēmumus ar juridiskām sekām, izņemot lēmumus, kas papildina vai groza attiecīgajā nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu".

LESD 218. panta 9. punktu piemēro neatkarīgi no tā, vai Savienība ir attiecīgās struktūras dalībniece vai nolīguma puse[19].

Jēdziens "lēmumi ar juridiskām sekām" ietver aktus, kam ir juridiskas sekas saskaņā ar starptautisko tiesību normām, kuras reglamentē attiecīgo struktūru. Tas it īpaši attiecas uz situāciju, kad starptautiskajā nolīgumā, ar ko izveido struktūru, ir paredzēts, ka tās lēmumi pusēm ir saistoši. Piemēram, gadījumā, kad starptautiskais nolīgums piešķir struktūrai pilnvaras grozīt konkrētus nolīguma vai tā pielikumu aspektus.

5.1.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

SJO Jūras vides aizsardzības komiteja ir ar nolīgumu, t. i., ar Konvenciju par Starptautisko jūrniecības organizāciju, izveidota struktūra.

Paredzētie akti, kurus šī SJO komiteja ir aicināta pieņemt, ir *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumi. Šie grozījumi būs saistoši saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem atbilstīgi *MARPOL* konvencijas 1. pantam.

Paredzētie akti nepapildina un negroza nolīgumā noteikto iestāžu sistēmu.

Tāpēc ierosinātā lēmuma procesuālais juridiskais pamats ir LESD 218. panta 9. punkts.

5.2. Materiālais juridiskais pamats

5.2.1. Principi

Lēmumam, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, materiālais juridiskais pamats galvenokārt ir atkarīgs no tā, kāds mērķis un saturs ir paredzētajam aktam, par kuru Savienības vārdā tiek pieņemta nostāja. Ja paredzētajam aktam ir divi mērķi vai divi komponenti un viens no tiem ir atzīstams par galveno, bet otram ir pakārtota nozīme, tad, lēmums, ko pieņem saskaņā ar LESD 218. panta 9. punktu, jābalsta uz viena materiālā juridiskā pamata, proti, tā, kas nepieciešams galvenā jeb dominējošajā mērķa vai komponenta īstenošanai.

5.2.2. Piemērošana konkrētajā gadījumā

SJO ir specializēta ANO aģentūra, kas izveidota ar konvenciju – SJO konvenciju – un atbild par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras un gaisa piesārņojuma novēršanu.

Saskaņā ar SJO konvenciju organizācijas mērķis ir nodrošināt mehānismu valdību sadarbībai valdības regulējuma un prakses jomā attiecībā uz dažādiem tehniskiem jautājumiem, kuri ietekmē ar starptautisko tirdzniecību saistītu kuģošanu; veicināt un atvieglot vispārēju iespējami augstāko standartu ieviešanu jautājumos, kuri attiecas uz kuģošanas drošību, navigācijas efektivitāti un kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli.

SJO *MEPC* komiteja pieņems *MARPOL* konvencijas (kas ir galvenā starptautiskā konvencija attiecībā uz kuģu ekspluatācijas vai nejaušu iemeslu dēļ izraisīta jūras vides piesārņojuma novēršanu) VI pielikuma grozījumus.

Šie grozījumi ir vērsti uz starptautiskās kuģniecības radīto emisiju novēršanu, samazināšanu un kontroli, vienlaikus veicinot globālo savienojamību, ko nodrošina jūras transports.

Iepriekš minētajiem *MARPOL* konvencijas VI pielikuma grozījumiem ir vairāki mērķi jūras transporta un vides jomā, kas ir nesaraujami saistīti, un neviens no tiem nav sekundārs un

[19] Lieta C-399/12, Vācija/Padome (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. punkts.

netiešs attiecībā pret citu mērķi. Tāpēc lēmuma materiālajam juridiskajam pamatam ir jāietver attiecīgie materiālie juridiskie pamati, proti, gan LESD 100. panta 2. punkts, gan 192. panta 1. punkts.

5.3. Secinājums

Ierosinātā lēmuma juridiskajam pamatam jābūt LESD 100. panta 2. punktam un 192. panta 1. punktam saistībā ar 218. panta 9. punktu.

2025/0242 (NLE)

Priekšlikums

PADOMES LĒMUMS

par nostāju, kas Starptautiskās jūrniecības organizācijas Jūras vides aizsardzības komitejas otrajā ārkārtējā sesijā Eiropas Savienības vārdā jāieņem attiecībā uz Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) grozījumu pieņemšanu

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu un 192. panta 1. punktu saistībā ar 218. panta 9. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

tā kā:

(1) Konvencija par Starptautisko jūrniecības organizāciju (SJO) stājās spēkā 1958. gada 17. martā.

(2) SJO ir specializēta ANO aģentūra, kas atbild par kuģošanas drošību un drošumu un kuģu izraisīta jūras un gaisa piesārņojuma novēršanu. Visas Savienības dalībvalstis ir SJO locekles. Savienība nav SJO locekle.

(3) Saskaņā ar Konvencijas par SJO 38. panta a) punktu Jūras vides aizsardzības komiteja (*MEPC*) veic funkcijas, kuras SJO noteiktas vai var tikt noteiktas saskaņā ar starptautiskajām konvencijām par kuģu izraisīta jūras piesārņojuma novēršanu un kontroli, īpaši attiecībā uz noteikumu vai citu nosacījumu pieņemšanu un grozīšanu. *MEPC* otrajā ārkārtējā sanāksmē pieņems *MARPOL* grozījumus saskaņā ar 16. panta 2. punkta b), c) un d) apakšpunktu.

(4) SJO Jūras vides aizsardzības komitejai otrajā ārkārtējā sesijā, kas notiks 2025. gada 14.–17. oktobrī, ir jāpieņem grozījumi Starptautiskās konvencijas par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (*MARPOL*) VI pielikumā attiecībā uz Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par jaunu emisijas kontroles zonu (13. un 14. noteikums un VII papildinājums), par SJO kuģu degvieleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) piekļūstamību un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu (20., 25., 27. un 28. noteikums), un par SJO neto nulles emisiju satvaru (jauna 5. nodaļa).

(5) Paredzētajiem *MEPC* aktiem būs juridiskas sekas.

(6) Tāpēc pienākas noteikt nostāju, kas Savienības vārdā jāieņem SJO Jūras vides aizsardzības komitejas ārkārtējā sesijā, jo iecerētie akti var būtiski ietekmēt Savienības tiesību aktu saturu, t. i., Direktīvu (ES) 2016/802, ar ko paredz sēra satura samazināšanu konkrētiem šķidrā kurināmā veidiem[1], Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju[2], Direktīvu

[1] OV L 132, 21.5.2016., 58. lpp.
[2] OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp.

(ES) 2023/959, ar ko groza Direktīvu 2003/87/EK, ar kuru nosaka sistēmu siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijas kvotu tirdzniecībai Savienībā, un Lēmumu (ES) 2015/1814 par Savienības siltumnīcefekta gāzu emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas tirgus stabilitātes rezerves izveidi un darbību[3], Regulu (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā[4].

(7) Tāpēc Savienībai būtu jāatbalsta *MARPOL* 13. un 14. noteikuma un VI pielikuma VII papildinājuma grozījumi, jo tie palīdzēs novērst, samazināt un kontrolēt kuģu radītās NO_x, SO_x un PM emisijas, lai panāktu saistītus ieguvumus veselības un vides jomā, vienlaikus saglabājot pārvaldāmu ekonomisko ietekmi uz jūrniecības nozari. Savienība atbalsta arī *MARPOL* VI pielikuma 27. noteikuma grozījumus, jo tie vēl vairāk uzlabos SJO DVS datu piekļūstamību, lai nodrošinātu *CII* regulējuma stingru īstenošanu un atvieglotu tā pārskatīšanu. Savienība atbalsta *MARPOL* VI pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumus, jo tie izriet no SJO 2023. gada SEG stratēģijas pieņemšanas un SJO veiktās īstermiņa pasākumu pārskatīšanas pabeigšanas, un tā atļauj turpināt šo noteikumu pārskatīšanu. Savienībai būtu arī jāatbalsta *MARPOL* VI pielikuma jaunās 5. nodaļas ieviešana, jo tā ietver noteikumus, kas paredzēti, lai samazinātu starptautiskās kuģniecības radītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas ar mērķi līdz 2050. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu (SEG) neto nulles emisiju līmeni. Tas būs arī spēcīgs pamats nepieciešamajai kuģniecības enerģētikas pārkārtošanai. Tās mērķis ir sasniegt klimata mērķrādītājus, kas noteikti SJO 2023. gada stratēģijā par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu, paātrināt nulles un gandrīz nulles SEG degvielu, tehnoloģiju un enerģijas avotu ieviešanu un atbalstīt taisnīgu un līdztiesīgu pārkārtošanos.

(8) Savienības nostāja ir jāpauž Savienības dalībvalstīm, kas ir SJO locekles, un Komisijai, rīkojoties kopīgi Eiropas Savienības interesēs,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Nostāja, kas Savienības vārdā jāieņem Starptautiskās jūrniecības organizācijas (SJO) Jūras vides aizsardzības komitejas otrajā ārkārtējā sesijā, ir piekrist, ka tiek pieņemti:

(a) *MARPOL* 13. un 14. noteikuma un VI pielikuma VII papildinājuma grozījumi attiecībā uz Atlantijas okeāna Ziemeļaustrumu daļas noteikšanu par jaunu emisijas kontroles zonu (*ECA*),

(b) *MARPOL* VI pielikuma 20., 25., 27. un 28. noteikuma grozījumi attiecībā uz SJO kuģu degvieleļļas patēriņa datubāzes (SJO DVS) piekļūstamību un SEG samazināšanas īstermiņa pasākuma pārskatīšanas klauzulu un

(c) *MARPOL* VI pielikuma jaunās 5. nodaļas ieviešana attiecībā uz SJO neto nulles emisiju satvaru.

2. pants

Nostāju, kas minēta 1. pantā, pauž Komisija un Savienības dalībvalstis, kas ir SJO Jūras vides aizsardzības komitejas locekles, rīkojoties kopīgi Savienības interesēs.

[3] OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp.
[4] OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Komisijai un dalībvalstīm.

Briselē,

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs