EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 28.7.2026.
COM(2026) 409 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par mijiedarbību un konverģenci starp *FuelEU Maritime* regulu un ES Jūras MZV regulu

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par mijiedarbību un konverģenci starp *FuelEU Maritime* regulu un ES Jūras MZV regulu

I. Ievads

ES ir pieņēmusi dažādus tiesību aktus, kas veicina jūrniecības nozares dekarbonizāciju. Šo tiesību aktu mērķis ir palielināt mazoglekļa un ilgtspējīgu degvielu un tehnoloģiju izmantošanu uz kuģiem, kas piestāj ES ostās. Šajā ziņojumā galvenokārt aplūkoti divi no minētajiem tiesību aktiem:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2023. gada 13. septembra Regula (ES) 2023/1805[1] par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK ("*FuelEU Maritime* regula") stājās spēkā 2023. gada 12. oktobrī, un to pilnībā piemēro no 2025. gada 1. janvāra. Tajā ir noteikts, ka pakāpeniski jāmazina uz lieliem kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas intensitāte un ka no 2030. gada atsevišķās Eiropas ostās ir obligāti jāizmanto krasta energoapgāde, t. i., elektroapgāde (*OPS*);

2) Eiropas Parlamenta un Padomes 2015. gada 29. aprīļa Regula (ES) 2015/757[2] par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK ("Jūras MZV regula") paredz, ka lieliem kuģiem, kas piestāj Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostās, katru gadu ir jāmonitorē un jāziņo verificētās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas un citi energoefektivitātes dati. Jūras MZV regulu pārskatīja 2023. gadā sakarā ar ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS)[3] paplašināšanu, lai tā aptvertu arī jūras transporta emisijas.

FuelEU Maritime regulas 30. panta 1. punktā ir noteikts, ka Eiropas Komisija iesniedz Parlamentam un Padomei ziņojumu, kurā "izskata mijiedarbību un konverģenci" starp minēto regulu un Jūras MZV regulu.

Tāpēc Komisija veica pirmo salīdzinošo analīzi par *FuelEU Maritime* regulu, Jūras MZV regulu un saistītajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem. Tika ņemta vērā arī sākotnējā pieredze, kas gūta, faktiski īstenojot minētos tiesību aktus.

Tā kā Jūras MZV regula nodrošina satvaru ES ETS direktīvas[4] jūrniecības elementu datu monitoringam, ziņošanai un verifikācijai, attiecīgā gadījumā šajā ziņojumā ir aplūkoti arī minētās direktīvas elementi.

ES ETS 2024. gada janvārī paplašināja, attiecinot to arī uz jūrniecības nozari. Kopš tā laika kuģošanas sabiedrībām ir jāiegādājas un jānodod ES ETS emisijas kvotas par katru tonnu paziņoto CO_2 (vai CO_2 ekvivalenta) emisiju, kuras ietilpst ES ETS sistēmas darbības jomā.

Izstrādājot *FuelEU Maritime* regulu un 2023. gadā pārskatot Jūras MZV regulu un risinot sarunas ar Parlamentu un Padomi, tika īstenoti centieni, lai pēc iespējas saskaņotu abus tiesību aktus un izveidotu racionalizētu atbilstības satvaru regulēto subjektu, verificētāju un dalībvalstu administrējošo iestāžu vajadzībām.

Abas regulas ir savstarpēji saistītas, jo saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu visi dati, kas paziņoti Jūras MZV regulas piemērošanas nolūkos, vajadzības gadījumā būtu jāizmanto, lai verificētu atbilstību *FuelEU Maritime* regulai, tādējādi ierobežojot uzņēmumu, verificētāju un kompetento iestāžu administratīvo slogu.

Tomēr abās regulās ir atšķirīgi monitoringa, ziņošanas un verifikācijas aspekti, jo Komisijas priekšlikumu izstrāde *FuelEU Maritime* regulai, Jūras MZV regulas pārskatīšana un jūrniecības nozares iekļaušana ES ETS, kā arī attiecīgās sarunas ar Parlamentu un Padomi notika atsevišķi, lai gan norises laika ziņā šie procesi daļēji pārklājās.

Tāpēc šie tiesību akti ir jāaplūko un jāanalizē sīkāk, lai:

- noteiktu atšķirības un neatbilstības starp abu regulu svarīgākajiem noteikumiem,
- novērtētu problēmas, kas izriet no pienākuma vienlaikus ievērot abas regulas, un
- piedāvātu iespējamos risinājumus vēl lielākai saskaņotībai un konsekvencei starp abām regulām.

Konstatējumi ir izdarīti ar mērķi sniegt ieskatu par iespējām racionalizēt administratīvās prasības atbilstoši ES Konkurētspējas kompasā norādītajām saistībām attiecībā uz vispārēju administratīvo vienkāršošanu.

Regulu darbības joma

Lieluma robežvērtības

Attiecībā uz analizēto regulu darbības jomā ietilpstošo kuģu lielumu jānorāda, ka *FuelEU Maritime* regulu piemēro kuģiem ar bruto tilpību virs 5000 tonnām, kuri komerciālos nolūkos pārvadā pasažierus vai kravu. Līdzīgā kārtā Jūras MZV regulā noteikts, ka to piemēro kuģiem ar bruto tilpību vismaz 5000 tonnas un no 2025. gada 1. janvāra — ģenerālkravas jūras kuģiem ar bruto tilpību, kas mazāka par 5000 tonnām, bet ne mazāka par 400 tonnām, un atkrastes kuģiem ar bruto tilpību vismaz 400 tonnas, kuri ietilpst vienā no regulas I pielikumā uzskaitītajām kategorijām[5].

---

[1] 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55.–76. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

[4] 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 (OV L 275, 25.10.2003., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

[5] Komisijas Deleģētā regula (ES) 2024/3214 (2024. gada 16. oktobris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 groza attiecībā uz atkrastes kuģu siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringa noteikumiem un nulles faktora piešķiršanu ilgtspējīgām degvielām (OV L, 2024/3214, 27.12.2024., ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*).

Ģeogrāfiskā darbības joma

Saskaņā ar Jūras MZV regulu ir jāsniedz ziņas par degvielas patēriņu un SEG emisijām visos reisos ES robežās, starptautiskajos reisos ārpus ES (reisi starp ES un trešo valstu ostām) un kuģa darbībās ES ostās. Tāds pats ziņošanas tvērums ir arī *FuelEU Maritime* regulai, taču, lai taisnīgi atspoguļotu to emisiju daļu, kas ir attiecināma uz ES, ir jāuzskaita tikai puse (50 %) no degvielas/enerģijas patēriņa starptautiskajos reisos ārpus ES. To pašu noteikumu piemēro arī saskaņā ar ES ETS direktīvu.

FuelEU Maritime regulā reisi starp ES un kādas ES dalībvalsts tālākajiem reģioniem tiek pielīdzināti starptautiskajiem reisiem uz/no valstīm, kas nav EEZ valstis (tātad ņem vērā 50 % no patērētās degvielas/enerģijas). Taču saskaņā ar Jūras MZV regulu šādus reisus uzskata par reisiem ES robežās (tātad ziņošanas tvērumā ietilpst 100 % emisiju). Tomēr saskaņā ar ES ETS direktīvu kuģošanas sabiedrībām līdz 2030. gada decembrim nav jāmaksā par emisijām, kuras rodas reisos starp ostu, kas atrodas dalībvalsts tālākajā reģionā, un ostu, kura atrodas tajā pašā dalībvalstī, tajā skaitā reisos starp ostām tālākajā reģionā un reisos starp ostām tās pašas dalībvalsts tālākajos reģionos (sk. turpmāk iedaļu par atbrīvojumiem).

Emisijas, uz kurām attiecas regulas

Attiecībā uz degvielu emisiju uzskaiti jānorāda, ka ES ETS direktīva un Jūras MZV regula attiecas uz izpūtēja SEG emisijām, ko sauc arī par lejasposma emisijām vai emisijām cikla posmā "no tvertnes līdz ķīļūdenim". Tas ir tāpēc, ka ar degvielas ražošanu saistītās augšposma emisijas (ko sauc arī par emisijām cikla posmā "no urbuma līdz tvertnei") jau ietilpst citos ETS aptvertos sektoros, un, ja tās iekļautu kuģniecības nozares emisijas kvotās, emisijas kvotas varētu tikt piešķirtas, tirgotas un paziņotas dubultā apjomā. *FuelEU Maritime* regula attiecas gan uz emisijām cikla posmā "no urbuma līdz tvertnei", gan uz emisijām cikla posmā "no tvertnes līdz ķīļūdenim" un tādējādi nodrošina dažādu energoresursu radītu emisiju pilnīgu uzskaiti.

Atjaunīgo izejvielu pārvēršanai degvielās *FuelEU Maritime* regula, Jūras MZV regula un ES ETS direktīva izmanto ilgtspējas kritērijus, cita starpā Atjaunojamo energoresursu direktīvā[6] noteiktās SEG emisiju minimālās robežvērtības un attiecīgo sertifikācijas sistēmu. *FuelEU Maritime* regula vēl vairāk ierobežo atbilstīgo degvielu kopumu, izslēdzot tās, kas ir ražotas no izejvielām, kuras iegūtas no pārtikas un dzīvnieku barības kultūraugiem. No minētajām izejvielām ražotās degvielas saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu uzskata par fosilajām degvielām.

Energoresursi

Uz noteiktiem kuģa patērētiem energoresursiem, kas nav degviela, piemēram, tādiem kā no krasta elektroapgādes vai vēja elektrostacijas saņemta elektroenerģija, kuru nevar monitorēt reisos, bet kura ietilpst kuģa enerģijas patēriņā un līdz ar to sekmē arī virzību uz tā dekarbonizācijas mērķiem, attiecas *FuelEU Maritime* regula, bet ne Jūras MZV regula. Tādējādi *FuelEU Maritime* regulas ievērošanas nolūkā ir jāveic papildu monitorings vai aprēķini par elektroenerģiju, kas saņemta no krasta elektroapgādes vai vēja elektrostacijas.

Atbrīvojumi

FuelEU Maritime regulā un ES ETS direktīvā atļauto atbrīvojumu tvērums atšķiras.

Gan *FuelEU Maritime* regula, gan ES ETS direktīva ļauj dalībvalstīm piemērot atbrīvojumu pasažieru kuģu reisiem uz salām, kurās ir mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju. Tomēr ir arī atšķirības. Saskaņā ar ES ETS direktīvu atbrīvojumus var piemērot reisiem starp atbrīvojuma pieprasītājas dalībvalsts jurisdikcijā esošu ostu, kurai nav autoceļu vai dzelzceļa savienojuma ar kontinentālo daļu un kuru apdzīvo mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju, un ostu, kas ir tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā. Saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu atbrīvojumus var piemērot reisiem, ko pasažieru kuģi, kas nav kruīza kuģi, veic starp dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu un tās pašas dalībvalsts jurisdikcijā esošu piestāšanas ostu, kas atrodas salā ar mazāk nekā 200 000 pastāvīgo iedzīvotāju. Minētie atbrīvojumi attiecas arī uz attiecīgo kuģu darbībām ostā, kas veiktas saistībā ar reisiem, kuriem piemēro atbrīvojumus.

Kā *FuelEU Maritime* regula, tā ES ETS direktīva paredz, ka dalībvalstis var piemērot atbrīvojumu pasažieru kuģiem un (saskaņā ar ES ETS direktīvu) arī Ro-Ro pasažieru kuģiem, kuri veic starptautiskus reisus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām vai publiskiem pakalpojumu līgumiem par konkrētiem reisiem.

Dalībvalstis var atbrīvot no *FuelEU Maritime* regulas piemērošanas arī pasažieru kuģus, kas sniedz jūras transporta pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistībām vai publiskiem pakalpojumu līgumiem maršrutos starp to kontinentālās daļas ostām un ostām, kas atrodas salā vai Seūtas un Meliljas pilsētās. ES ETS direktīvā šādi atbrīvojumi nav paredzēti.

Visbeidzot, saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu dalībvalstis var noteikt atbrīvojumus reisiem starp ostām tālākajos reģionos. Saskaņā ar ES ETS direktīvu līdz 2030. gada beigām ir spēkā automātiska (t. i., bez nepieciešamības par to paziņot) pagaidu atkāpe reisiem starp ostu, kas atrodas dalībvalsts tālākajā reģionā, un ostu, kas atrodas tajā pašā dalībvalstī, tajā skaitā reisiem starp ostām tajā pašā tālākajā reģionā un starp ostām citā tālākajā reģionā tajā pašā dalībvalstī.

Visiem iepriekš minētajiem atbrīvojumiem *FuelEU Maritime* regulā un ES ETS direktīvā ir noteikti atšķirīgi beigu termiņi. *FuelEU Maritime* regula ļauj piemērot atbrīvojumus līdz 2029. gada 31. decembrim, bet saskaņā ar ES ETS direktīvu atbrīvojumus drīkst piemērot līdz 2030. gada 31. decembrim.

Noteikumi par ledus klasi un navigāciju ledus apstākļos

Gan *FuelEU Maritime* regulā, gan Jūras MZV regulā, gan arī ES ETS direktīvā ir noteikumi par kuģa ledus klasi un navigāciju (kuģošanu) ledus apstākļos, taču atšķirīgā formātā. Lai mazinātu papildu izmaksas ledus klases kuģiem, *FuelEU Maritime* regulā paredzēts, ka kuģošanas sabiedrības var iesniegt pieprasījumu izslēgt no atbilstības bilances aprēķina papildu enerģiju, kas tika patērēta saistībā ar kuģa ledus klasi un kuģošanu ledus apstākļos. Saskaņā ar ES ETS direktīvu kuģošanas sabiedrības līdz 2030. gada 31. decembrim var nodot par 5 % mazāk kvotu nekā to ledus klases kuģu kopējās verificētās emisijas.

Blakus esošās konteineru pārkraušanas ostas

[6] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2018/2001 (2018. gada 11. decembris) par no atjaunojamajiem energoresursiem iegūtas enerģijas izmantošanas veicināšanu (OV L 328, 21.12.2018., 82.–209. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

Lai mazinātu risku, ka kuģošanas sabiedrības mēģinās izvairīties no noteikumu pildīšanas, izvēloties citas piestāšanas ostas un pārvietojot pārkraušanas darbības, gan *FuelEU Maritime* regulā, gan ES ETS direktīvā ir noteikts, ka Komisijai ir jāizveido un jāatjaunina saraksts, kurā ir uzskaitītas "blakus esošās konteineru pārkraušanas ostas". Piestāšana sarakstā minētajās ostās ir izslēgta no "piestāšanas ostas" definīcijas attiecībā uz MVZ. *FuelEU Maritime* regulā un ES ETS direktīvā paredzētie kritēriji tādu ostu noteikšanai ir identiski. Taču sarakstu atjaunināšanas termiņi nesakrīt. Līdz ar to datumu atšķirības dēļ var tikt piemēroti atšķirīgi saraksti.

Secinājumi.

- Lielākā daļa atšķirību starp abu regulu darbības jomām ir pamatotas ar Parlamenta un Padomes izdarītajām izvēlēm. Ņemot vērā ieguvumus, ko sniegtu iepriekš aprakstīto noteikumu lielāka saskaņošana, būtu jāturpina analizēt iespējas pielāgot darbības jomu, piemēram, attiecībā uz kuģu tipu.
- Varētu izskatīt iespēju palielināt konverģenci saistībā ar atbilstīgumu un uz kuģa izmantoto degvielu emisiju un SEG emisijas intensitātes noteikšanu, uz kuru attiecas iepriekš aprakstītie noteikumi.
- Īstenošanas atvieglošanai varētu apsvērt iespēju vēl vairāk saskaņot noteikumus par atbrīvojumiem, ko piemēro saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu un ES ETS direktīvu. Tomēr būtu jāņem vērā, ka minētās atšķirības ir konkrēta abu likumdevēju izvēle.
- Īstenošanu varētu padarīt vieglāku, saskaņojot blakus esošo konteineru pārkraušanas ostu saraksta pārskatīšanas termiņus.

II. Atbildīgie subjekti

FuelEU Maritime regulā, ES ETS direktīvā un Jūras MZV regulā ir noteiktas struktūras, kas ir atbildīgas par attiecīgā tiesību akta īstenošanu. Šādu struktūru definīcijas ir līdzīgas, bet ne identiskas, tāpēc pastāv iespēja, ka kuģošanas sabiedrība nolemj atbildību par ES ETS direktīvas un Jūras MZV regulas īstenošanu uzticēt citam subjektam, nevis tam pašam subjektam, kurš ir atbildīgs par *FuelEU Maritime* regulas īstenošanu.

Saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu atbildīgajam subjektam vienmēr ir jābūt *ISM* uzņēmumam, t. i., tiesību subjektam, kas pārvalda kuģi saskaņā ar Starptautisko drošības vadības (*ISM*) kodeksu. Atkarībā no līgumiskajiem un operacionālajiem vienošanās dokumentiem *ISM* uzņēmumam vajadzētu būt vai nu kuģa īpašniekam, vai tādai organizācijai vai personai, kas nav kuģa īpašnieks, bet ir piekritusi pārņemt visus *ISM* kodeksā noteiktos pienākumus un saistības. Ja par sava kuģa atbilstību *ISM* kodeksam ir atbildīgs kuģa īpašnieks, tas vienlaikus ir gan *ISM* uzņēmums, gan subjekts, kurš ir atbildīgs par atbilstību *FuelEU Maritime* regulai. Ja pienākumu nodrošināt atbilstību *ISM* kodeksam kuģa īpašnieks ir deleģējis citai organizācijai vai personai (kas ir piekritusi uzņemties šādu pienākumu), attiecīgā organizācija vai persona kļūs gan par *ISM* uzņēmumu, gan par subjektu, kurš ir atbildīgs par atbilstību *FuelEU Maritime* regulai.

Saskaņā ar Jūras MZV regulu gan par ES ETS direktīvas, gan par Jūras MZV regulas ievērošanu ir jābūt atbildīgam vienam subjektam. Saskaņā ar ES ETS direktīvu un Jūras MZV regulu subjekts, kurš ir atbildīgs par atbilstības nodrošināšanu attiecībā uz konkrēta kuģa emisijām, var būt vai nu kuģa īpašnieks (t. i., reģistrētais īpašnieks), vai *ISM* uzņēmums. Ja *ISM* uzņēmums nav kuģa īpašnieks, reģistrētajam īpašniekam un *ISM* uzņēmumam ir savstarpēji līgumiski jāvienojas par subjektu, kurš uzņemsies atbildību par ES ETS direktīvā un Jūras MZV regulā noteikto pienākumu izpildi. Ja reģistrētais īpašnieks un *ISM* uzņēmums nav pieņēmuši skaidru lēmumu šajā jautājumā, tiks uzskatīts, ka par ES ETS direktīvā un Jūras MZV regulā noteikto pienākumu izpildi ir atbildīgs reģistrētais īpašnieks.

Atbildīgās iestādes

"Administrējošo valsti" attiecībā uz uzņēmumu, kas ir atbildīgs par *FuelEU* izpildes nodrošināšanu, kā definēts *FuelEU Maritime* regulā, nosaka pēc tiem pašiem noteikumiem, kurus piemēro tās "atbildīgās administrējošās iestādes" noteikšanai, kura ir atbildīga par to, lai kuģošanas sabiedrība ievērotu ES ETS direktīvu. Tomēr, ņemot vērā iespējamību, ka dažās situācijās par kuģa atbilstību *FuelEU Maritime* regulai atbild viens uzņēmums, bet par tā paša kuģa atbilstību Jūras MZV regulai un ES ETS direktīvai – cits uzņēmums (sk. iepriekš), var gadīties, ka vienu kuģi administrē divas dažādas dalībvalstis – viena ir administrējošā valsts attiecībā uz *FuelEU Maritime* regulu, bet otra – attiecībā uz ES ETS direktīvu un Jūras MZV regulu.

Tāpat vienā dalībvalstī var izraudzīties divas dažādas administrējošās iestādes – vienu, kas atbild par *FuelEU Maritime* regulas ievērošanu, un otru, kas atbild par Jūras MZV regulas un ES ETS direktīvas ievērošanu, un pašas dalībvalsts ziņā ir izlemt, vai nebūtu labāk visus šos pienākumus uzticēt vienai iestādei.

Secinājumi

- Būtu jāturpina analīze par *FuelEU Maritime* regulā, ES ETS direktīvā un Jūras MZV regulā noteiktajiem atbildīgajiem subjektiem, lai noskaidrotu, vai regulētā subjekta saskaņota interpretācija un definīcija nodrošinātu turpmāku vienkāršošanu un kurš gūtu labumu no šādas vienkāršošanas. Šajā sakarā būtu jāņem vērā, ka ES ETS direktīvā atbilstība ir aplūkota uzņēmumu līmenī, bet *FuelEU Maritime* regulā noteiktie pienākumi ir jāpilda attiecībā uz kuģiem.

III. Monitorings, reģistrēšana un ziņošana

Monitoringa plāni

Gan *FuelEU Maritime* regulā, gan Jūras MZV regulā ir noteikts, ka uzņēmumiem ir jāiesniedz verificētājam monitoringa plāns par katru savu kuģi, norādot tajā ziņošanas prasību izpildei nepieciešamo informāciju. Taču prasības atšķiras, tāpēc operatoriem ir jāiesniedz divi atsevišķi monitoringa plāni – viens saskaņā ar Jūras MZV regulu un otrs saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu. Abiem plāniem ir līdzīga struktūra, un tos var sagatavot *THETIS MRV* IT sistēmā. Bet darbplūsmas procesi, kas seko iesniegšanai, katram monitoringa plānam ir atšķirīgi.

Praksē *THETIS MRV* darbojas kā vienots kontaktpunkts, kas ļauj kuģošanas sabiedrībām papildus iesniegt datus kā Jūras MZV regulas / ES ETS direktīvas, tā *FuelEU Maritime* regulas vajadzībām. Visus saskaņā ar Jūras MZV regulu monitorētos un reģistrētos datus izmantos aprēķiniem *FuelEU Maritime* regulas vajadzībām, ja datus būs apstiprinājis *FuelEU* verificētājs un ja tas vienlaikus nav arī MZV verificētājs. Tos pašus datus, kas iesniegti Jūras MZV regulas vajadzībām, var izmantot, lai iegūtu agregētus datus, kas nepieciešami uzņēmumu līmeņa ziņojumu sagatavošanai saskaņā ar ES ETS direktīvu.

Datu ziņošana par katru reisu

Gan *FuelEU Maritime* regulā, gan Jūras MZV regulā ir noteikts, ka principā datus monitorē katrā reisā. Tomēr saskaņā ar Jūras MZV regulu ziņošana par katru reisu nav obligāta, proti, nepieciešamos datus uzņēmumi var paziņot agregētā veidā par gadu. Tomēr praksē *THETIS MRV* ļauj reģistrēt un paziņot datus par katru reisu, ko saskaņā ar Jūras MZV regulu var darīt brīvprātīgi.

Atkāpes no monitoringa veikšanas katrā reisā

Jūras MZV regula paredz atkāpi, kas ļauj uzņēmumiem veikt konkrētu kuģu degvielas patēriņa un SEG emisiju monitoringu tikai par gadu. Minētā atkāpe attiecas uz kuģiem, kuri veic reisus tikai ES robežās un kuru reisu skaits gadā pārsniedz 300. *FuelEU Maritime* regulā šādas atkāpes nav paredzētas.

Degvielas/enerģijas patēriņa sadalījums pēc ģeogrāfiskās darbības jomas

FuelEU Maritime regula ļauj visā ziņošanas laikposmā patērēto degvielu bez maksas iedalīt/pārdalīt noietā attāluma daļai ES robežās vai ārpus ES neatkarīgi no tā, vai degviela/enerģija tika faktiski izmantota konkrētajā reisā. Jūras MZV regulā un ES ETS direktīvā ir noteikts, ka, ziņojot par attiecīgo degvielas veidu, ir precīzi jānorāda tā reisa veids, kura laikā konkrētā degviela tika patērēta. Minētā prasība ietekmē to, kā tiek izmantotas degvielas ar zemāko SEG emisijas intensitāti (un ar vērtējumu "nulle" ES ETS direktīvas vajadzībām).

<u>*Secinājumi*</u>

- *THETIS MRV* izmantotie IT risinājumi samazina slogu, ko rada nepieciešamība iesniegt divus atsevišķus monitoringa plānus. Tomēr būtu jāapsver, vai ir iespējama abu monitoringa plānu apvienošana un vai šāda apvienošana varētu vēl vairāk vienkāršot ziņošanu.
- Pastāv atšķirības prasībās ziņošanai par enerģiju, kas patērēta ostās un reisos. Turklāt atšķirībā no Jūras MZV regulas *FuelEU Maritime* regulā nav paredzētas atkāpes, kas ļautu konkrētiem kuģiem veikt degvielas patēriņa un emisiju monitoringu par gadu, nevis par katru reisu. Varētu izskatīt iespēju vēl vairāk saskaņot minētos elementus.

IV. Verifikācija

Saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu piemērojamā verifikācijas sistēma lielā mērā balstās uz sistēmu, kas izveidota saskaņā ar Jūras MZV regulu, taču ir dažas atšķirības, kas analizētas turpmāk.

Verificētāju vispārīgie pienākumi un principi un verifikācijas procedūras

Verificētāju pienākumi un principi un verifikācijas procedūras, kas noteiktas saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu un Jūras MZV regulu pieņemtajos īstenošanas aktos un deleģētajos aktos, ir lielā mērā saskaņotas[7]. Viena atšķirība ir tā, ka saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu verificētāja maiņas gadījumā jaunajam verificētājam ir jāveic monitoringa plānu atkārtots novērtējums, bet Jūras MZV regulā šādas prasības nav.

Akreditācija

Specifikācijas attiecībā uz noteikumiem par verificētāju akreditāciju saskaņā ar Jūras MZV regulu un *FuelEU Maritime* regulu ir noteiktas deleģētajos aktos[8]. Minēto deleģēto aktu noteikumi ir identiski vai ļoti līdzīgi.

<u>*Secinājumi*</u>

- Abās regulās – gan *FuelEU Maritime* regulā, gan Jūras MZV regulā – ir noteikumi par verifikāciju un verificētāju akreditāciju, kas ir sīkāk aprakstīti atsevišķos deleģētajos un īstenošanas aktos. Atšķirības starp noteikumiem ir minimālas un galvenokārt izriet no atšķirīgām darbplūsmām un verificētāju uzdevumiem, kas ir noteikti dažādos tiesību aktos.

V. Izpildes nodrošināšana

Izraidīšanas rīkojums / aizturēšana

Gan *FuelEU Maritime* regulā, gan Jūras MZV regulā ir noteikts, ka dalībvalstis var izdot izraidīšanas rīkojumu, ja kuģis nav izpildījis savus pienākumus divos vai vairākos secīgos ziņošanas laikposmos. Tomēr karoga valsts nedrīkst atteikt ienākšanu ostā kuģiem, kuri kuģo ar tās karogu.

Pienākums turēt derīgu atbilstības dokumentu

Saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu uz kuģa jābūt derīgam atbilstības dokumentam (t. i., konkrēta kuģa dokumentam, ko verificētājs ir izdevis uzņēmumam un ar ko apliecina, ka minētais kuģis konkrētā ziņošanas laikposmā ir izpildījis *FuelEU Maritime* regulā noteiktās prasības) pat tad, ja attiecīgais kuģis ziņošanas laikposmā nav veicis nevienu reisu, kas ietilpst regulas darbības jomā. Saskaņā ar Jūras MZV regulu pienākums turēt uz kuģa derīgu atbilstības dokumentu ir tikai tiem kuģiem, kuri ziņošanas laikposmā ir veikuši reisus, kas ietilpst regulas darbības jomā. Ja kuģis ir neaktīvs (t. i., neveic darbības, kas ietilpst Jūras MZV regulas darbības jomā), minētā regula neaizliedz iesniegt verificētu emisiju ziņojumu, kurā norādītais emisiju apjoms ir nulle, un tādējādi iegūt derīgu atbilstības dokumentu.

Karoga valsts pienākums

[7] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2024/2027 (2024. gada 26. jūlijs) par verifikācijas darbībām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (*OV L, 2024/2027, 29.7.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj*) un Komisijas Deleģētā regula (ES) 2023/2917 (2023. gada 20. oktobris) par verifikācijas darbībām, verificētāju akreditāciju un monitoringa plānu apstiprināšanu, ko veic administrējošās iestādes saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta oglekļa dioksīda emisijas monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, un Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2016/2072 atcelšanu (*OV L, 2023/2917, 29.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*).

[8] Komisijas Deleģētā regula (ES) 2025/192 (2024. gada 9. septembris) par verificētāju akreditācijas procedūrām saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2009/16/EK (*OV L 2025/192, 29.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj*) un iepriekš minētā Komisijas Deleģētā regula (ES) 2023/2917.

Jūras MZV regulā ir noteikts, ka katrai dalībvalstij ir jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka kuģi, kas kuģo ar tās karogu, pilda monitoringa un ziņošanas prasības. Turpretī saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu dalībvalstīm nav pienākuma pārbaudīt kuģus, kas kuģo ar to karogu.

FuelEU *atbilstības dokumenta izdošana*

Saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu un Jūras MZV regulu par atbilstības dokumenta izdošanu principā ir atbildīgs verificētājs. Tomēr *FuelEU Maritime* regulā ir noteikts, ka gadījumos, kad ir jāmaksā *FuelEU* soda nauda, atbilstības dokumentu izdod administrējošās valsts kompetentā iestāde. Turklāt saskaņā ar *FuelEU* kompetentā iestāde var atsaukt iepriekš izdotus atbilstības dokumentus, ja paziņotajos datos ir konstatēti nepatiesi apgalvojumi vai neatbilstības, bet Jūras MZV regulā tas nav paredzēts.

Inspekcijas

Gan *FuelEU Maritime* regulā, gan Jūras MZV regulā ir noteikts, ka ostas valsts kontroles iestādēm, veicot inspekcijas (ko veic saskaņā ar Direktīvu 2009/16/EK[9]), ir jāpārbauda arī atbilstības dokuments.

Sankcijas

Gan *FuelEU Maritime* regula, gan Jūras MZV regula nosaka, ka dalībvalstīm ir jāparedz atsevišķs noteikumu kopums par sankcijām, ko jāpiemēro par regulas pārkāpumiem.

Secinājumi

- Gan *FuelEU Maritime* regulā, gan Jūras MZV regulā iekļautie noteikumi par izpildes nodrošināšanu attiecas uz kuģi un lielākoties ir identiski vai līdzīgi, taču ir arī atšķirības. Varētu izskatīt iespēju izveidot kopīgu izpildes nodrošināšanas režīmu, kas racionalizētu konkrētas darbības un samazinātu slogu dalībvalstu iestādēm.

VI. Atbilstības pienākumu izpildes termiņi

Jūras MZV regulā un *FuelEU Maritime* regulā noteikto atbilstības pienākumu salīdzinājums liecina par saskanību starp abām regulām izpildes termiņu ziņā.

Ja nākotnē tiks pieņemts lēmums ieviest abām regulām vienu visaptverošu monitoringa plānu, dažos aspektos termiņus vajadzētu saskaņot. Piemēram, patlaban kuģiem, kuri pirmo reizi piestāj kādas dalībvalsts ostā pēc 2024. gada 31. augusta, monitoringa plāns ir jāiesniedz saskaņā ar *FuelEU Maritime* regulu ne vēlāk kā divu mēnešu laikā pēc pirmās piestāšanas ostā, bet saskaņā ar Jūras MZV regulu – ne vēlāk kā trīs mēnešu laikā pēc kuģa pirmās piestāšanas kādas dalībvalsts ostā.

FuelEU ziņojums ir jāiesniedz verificētājam līdz verifikācijas laikposma 31. janvārim, savukārt verificētājam ir jāreģistrē verificētais *FuelEU* ziņojums *FuelEU* datubāzē līdz verifikācijas laikposma 31. martam. Turpretī Jūras MZV regulā ir noteikts, ka atkarībā no atbildīgās administrējošās iestādes noteikumiem verificēto emisiju ziņojumu iesniedz attiecīgajām iestādēm laikposmā no verifikācijas laikposma 28. februāra līdz verifikācijas laikposma 31. martam. Par precīzu datumu ziņojuma iesniegšanai minētajā laikposmā katra administrējošā iestāde lemj pati.

Secinājumi

- Termiņiem un procedūrām, kas jāievēro, lai izpildītu abu regulu prasības, ir līdzīga struktūra, taču datumi un pienākumu formulējums atšķiras. Varētu apsvērt monitoringa un ziņošanas procesa lielāku saskaņošanu.

VII. Vispārīgie secinājumi

Salīdzinājums liecina, ka *FuelEU Maritime* regula, Jūras MZV regula un ES ETS direktīva daudzos aspektos jau ir labi saskaņotas, tomēr vēl ir arī neatbilstības, kuras varētu mazināt plānotās tiesību aktu pārskatīšanas laikā, lai vienkāršotu īstenošanu un mazinātu administratīvo slogu operatoriem, verificētājiem un dalībvalstīm.

Nozīmīgākos ieguvumus sniegtu vienotas monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmas izveide, kas būtu piemērota gan *FuelEU Maritime* regulas, gan ES ETS direktīvas vajadzībām un nodrošinātu uzņēmumiem iespēju izmantot saskaņā ar Jūras MZV regulu savāktos, verificētos un paziņotos datus, lai apliecinātu atbilstību ES ETS direktīvai un *FuelEU Maritime* regulai.

Šādai sistēmai, kuru izveidotu uz Jūras MZV regulas pamata, būtu i) jāaptver visas ES ETS direktīvā un *FuelEU Maritime* regulā noteiktās monitoringa prasības, ii) līdz minimumam jāsamazina neatbilstības un atšķirības starp prasībām, iii) jāsaskaņo un, iespējams, jāapvieno ziņošanas dokumenti (t. i., monitoringa plāni, emisiju ziņojumi) īpašā vienotā veidnē, iv) jāizveido īpašs vienots verifikācijas un akreditācijas satvars un v) jāsaskaņo Jūras MZV regulā, *FuelEU Maritime* regulā un ES ETS direktīvā izmantotais regulētā subjekta jēdziens.

Papildus monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmai nākotnē varētu apsvērt arī lielāku konverģenci starp *FuelEU Maritime* regulu un ES ETS direktīvu citos aspektos, piemēram, attiecībā uz atbrīvojumiem pēc ģeogrāfiskā principa, kuģu tipiem, aptverto enerģiju un emisijām, navigāciju ledus apstākļos un izpildes nodrošināšanas pasākumiem. Tomēr panākt minēto noteikumu lielāku saskaņotību būtu sarežģītāk nekā saskaņot monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmas; turklāt ir leģitīms pamats saglabāt esošās atšķirības, kuru pamatā ir abu likumdevēju konkrēta izvēle.

Visi grozījumi attiecībā uz iepriekš minētajiem aspektiem būtu jākoordinē un būtu jāņem vērā ietekme, ko radīs izmaiņas visos trijos tiesību aktos. Vienlaikus katrā pārskatīšanas reizē būtu jāapsver lielākas konverģences iespējamība un ekonomiskā, vidiskā un sociālā ietekme, ko tā radīs, tādējādi paturot prātā mērķi saglabāt Savienības klimatrīcības, arī juridiski saistošu apņemšanos, vidisko integritāti un lietderīgumu.

[9] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57.–100. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).