EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2025 03 18
COM(2025) 109 final

# KOMISIJOS ATASKAITA

## Reglamento (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo peržiūra, susijusi su galimybe įtraukti laivus, kurių bendroji talpa yra mažesnė kaip 5 000, bet ne mažesnė kaip 400

# KOMISIJOS ATASKAITA

## Reglamento (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo peržiūra, susijusi su galimybe įtraukti laivus, kurių bendroji talpa yra mažesnė kaip 5 000, bet ne mažesnė kaip 400

### 1. Įvadas

Jūrų transportas atlieka itin svarbų vaidmenį ES ekonomikoje ir yra viena iš efektyviausiai energiją vartojančių transporto rūšių. Vis dėlto jis taip pat yra didelis šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) išmetimo šaltinis.

Reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo yra labai svarbi ES veiksmų, kuriais siekiama spręsti klimato kaitos problemą jūrų transporto sektoriuje, dalis. Vadinamajame Jūrų transporto SATT reglamente reikalaujama, kad laivybos bendrovės stebėtų savo išmetamą ŠESD kiekį, degalų suvartojimą ir kitą svarbią informaciją, susijusią su ES vykdomais reisais. Jo pagrindiniai tikslai – rinkti patikimus ir patikrintus išmetamo ŠESD kiekio duomenis, skatinti diegti energijos vartojimo efektyvumo ir mažo anglies dioksido kiekio sprendimus, užtikrinant didesnį skaidrumą, ir remti klimato kaitos švelninimo politikos įgyvendinimą, pavyzdžiui, neseniai pradėtą ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) taikymą jūrų transportui. Jis taip pat atlieka labai svarbų vaidmenį prisidedant prie diskusijų dėl būsimos politikos, nes nustatant klimato kaitos švelninimo veiksmus pirmiausia reikia suprasti, kiek išmetama ir kur.

Pagal Jūrų transporto SATT reglamento 22a straipsnį, šios ataskaitos tikslas – įvertinti galimybę į šio reglamento taikymo sritį įtraukti laivus, kurių bendroji talpa yra mažesnė kaip 5 000, bet ne mažesnė kaip 400, kad vėliau juos būtų galima įtraukti į ES ATLPS direktyvos[1] taikymo sritį arba pasiūlyti kitų priemonių, kuriomis būtų mažinamas tokių laivų išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis. Todėl į šią ataskaitą prireikus taip pat bus atsižvelgta atliekant planuojamą 2026 m. ATLPS direktyvos peržiūrą[2].

Ši ataskaita sudaryta iš šių dalių:

- „Jūrų transporto SATT reglamento įgyvendinimo apžvalga, visų pirma atsižvelgiant į naujausius pokyčius“;
- „Dabartinės Jūrų transporto SATT reglamento taikymo srities peržiūra“;

[1] 2003 m. spalio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/87/EB, nustatanti šiltnamio efektą sukeliančių dujų emisijos leidimų sistemą Bendrijoje ir iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/61/EB, (OL L 275, 2003 10 25, p. 32).

[2] Pagal ATLPS direktyvos 3gg straipsnio 5 dalį ne vėliau kaip 2026 m. gruodžio 31 d. Komisija turėtų pateikti ataskaitą, kurioje „ išnagrinė[tų], ar įmanoma į [tą] direktyvą įtraukti laivų, įskaitant jūrinės veiklos laivus, kurių bendroji talpa mažesnė nei 5 000, bet viršija 400 bendrąją talpą, išmetamą teršalų kiekį, ir išnagrinėja to ekonominį, aplinkosauginį ir socialinį poveikį, remdamasi ypač analize, pridedama prie Reglamento (ES) 2015/757 peržiūros, kuri turi būti atlikta iki 2024 m. gruodžio 31 d“.

- „Scenarijaus, pagal kurį Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritis išplečiama įtraukiant mažesnius laivus (400–4 999 BT), vertinimas“.

Šioje ataskaitoje pateikta analizė grindžiama rangovų konsorciumo atliktu tyrimu[3].

## 2. Jūrų transporto SATT reglamento įgyvendinimo apžvalga

### 2.1. Jūrų transporto SATT reglamento ir jo naujausių pakeitimų pristatymas

Nuo 2018 m. sausio 1 d. dideli laivai, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000 ir kurie pakrauna arba iškrauna krovinius arba keleivius Europos Sąjungos (ES) uostuose[4], privalo stebėti ir pranešti apie susijusį išmetamą ŠESD kiekį (2018–2023 m. – tik išmestą $CO_2$ kiekį, o nuo 2024 m. sausio mėn. – ir išmetamą azoto suboksido bei metano kiekį) ir kitą susijusią informaciją. Informacijos stebėsena, teikimas ir tikrinimas turi būti atliekami laikantis Jūrų transporto SATT reglamento.

Jūrų transporto SATT reglamente nustatyti reikalavimai laivybos bendrovėms stebėti kiekvieno savo laivo išmetamą teršalų kiekį ir kiekvienais kalendoriniais metais cikliškai apie jį pranešti. Visi laivai, vykdantys reisus, kuriems taikomas Jūrų transporto SATT reglamentas, nepriklausomai nuo jų vėliavos valstybės, per du mėnesius nuo pirmojo įplaukimo į ES uostą turi pateikti stebėsenos planą, kuriame išsamiai nurodoma, kaip jie ketina rinkti išmetamųjų teršalų kiekio duomenis. Prieš pradėdamas rinkti duomenis, akredituotas tikrintojas turi tinkamai įvertinti stebėsenos planą, o surinkti duomenys (sudėti į metinę išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitą) turi būti patikrinti kiekvieno ataskaitinio laikotarpio pabaigoje. Po patikros tikrintojas išduoda atitikties dokumentą, o ataskaitos pateikiamos Komisijai per THETIS SATT portalą. ES SATT procesą užtikrina valstybės narės, inspektuodamos į jų jurisdikcijai priklausančius uostus įplaukiančius laivus ir imdamosi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai atitiktų reglamentą.

Jūrų transporto SATT reglamentas buvo parengtas kaip pirmas žingsnis prieš įtraukiant šiuos išmetamuosius teršalus į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) taikymo sritį. Jie buvo įtraukti 2023 m. atlikus ES ATLPS direktyvos peržiūrą, kuria, be kita ko, nuo 2024 m. sausio mėn. į jos taikymo sritį įtrauktas jūrų transporto išmetamas teršalų kiekis[5].

Pats Jūrų transporto SATT reglamentas 2023 m. buvo iš dalies pakeistas[6], kad SATT taisyklės būtų pritaikytos prie jūrų transporto veiklos įtraukimo į ES ATLPS. Jis taip pat buvo iš dalies pakeistas, kad nuo 2024 m. sausio 1 d. į jo taikymo sritį būtų įtraukti kiti nei $CO_2$ išmetamieji teršalai, t. y. azoto suboksidas ($N_2O$) ir metanas ($CH_4$). Be to, buvo susitarta nuo 2025 m. sausio 1 d. išplėsti jo taikymo sritį, kad ji apimtų 400 ir didesnės bendrosios talpos bendrosios paskirties

[3] Ricardo et al. (2025), „Reporting study for the implementation of the ETS Directive and SARV requirements for maritime transport“ („Pagalbinis tyrimas siekiant įgyvendinti ATLPS direktyvą ir jūrų transportui taikomus SATT reikalavimus“), dar nepaskelbta.

[4] Nuorodos į ES kaip regioną šioje ataskaitoje apima ES nepriklausančias šalis, kurios yra Europos ekonominės erdvės (EEE) narės, jei nenurodyta kitaip.

[5] Daugiau informacijos apie ATLPS taikymą jūrų transporto išmetamiems teršalams ir jos bendrą tvarkaraštį rasite specialiame Komisijos tinklalapyje ir skiltyje „Dažnai užduodami klausimai“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en?prefLang=lt

[6] Reglamentu (ES) 2023/957.

krovininius laivus ir 400 ir didesnės bendrosios talpos jūrinės veiklos laivus[7]. Todėl Jūrų transporto SATT reglamentas (nuo 2025 m.) jau taikomas dviejų tipų mažesniems laivams; šioje ataskaitoje į tai atsižvelgiama.

Be to, Jūrų transporto SATT reglamentu padedama įgyvendinti 2025 m. įsigaliosiantį Reglamentą dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“[8]. Visi pagal Jūrų transporto SATT reglamentą stebimi ir registruojami duomenys iš tiesų gali būti naudojami „FuelEU“ skaičiavimams atlikti, jei tai patvirtina „FuelEU“ tikrintojas, kai jis skiriasi nuo SATT tikrintojo.

### 2.2. Jūrų transporto SATT reglamento įgyvendinimo apžvalga

Jūrų transporto SATT reglamentas taikomas nuo 2018 m. ir pagal jį pateikiami patikimi jūrų transporto išmetamo ŠESD kiekio duomenys ir rodikliai. 2022 m. tyrime *Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of $CO_2$ emissions from maritime transport*[9] (liet. „Pagalbinis tyrimas, susijęs su Reglamento (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo $CO_2$ kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo įgyvendinimu“) visų pirma pabrėžta, kad vienas iš pagrindinių reglamento pranašumų yra įžvalgos apie į ES uostus įplaukiančių arba iš jų išplaukiančių laivų aplinkosauginį veiksmingumą, nes sudaromos sąlygos sistemingai rinkti laivų veiksmingumo duomenis. Tame tyrime taip pat atkreiptas dėmesys į kai kurias įgyvendinimo kliūtis, pavyzdžiui, tai, kad vis dar vėluojama pateikti išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitas, o kelios suinteresuotosios šalys nurodė, kad laikytis reikalavimų buvo sudėtinga, ypač pirmaisiais metais (2018 m.).

Siekdama padėti atitinkamoms suinteresuotosioms šalims susipažinti su 2023 m. Jūrų transporto SATT reglamento pakeitimais ir sumažinti galimus įgyvendinimo iššūkius, Komisija vykdė informavimo veiklą ir parengė internete prieinamas gaires ir medžiagą. Pavyzdžiui, Komisija paskelbė du dažnai užduodamų klausimų rinkinius[10] – dėl Jūrų transporto SATT reglamento ir dėl ATLPS išplėtimo įtraukiant jūrų transporto išmetamus teršalus, taip pat du pagrindinius rekomendacinius dokumentus[11]. 2023 m. rugsėjo mėn. – 2024 m. balandžio mėn. Komisija kartu su Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) taip pat surengė penkis internetinius seminarus, skirtus klausimams, susijusiems su pagrindiniais Jūrų transporto SATT reglamento ir ES ATLPS

[7] Daugiau informacijos apie Jūrų transporto SATT reglamentą rasite specialiame Komisijos tinklalapyje ir skiltyje „Dažnai užduodami klausimai“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en?prefLang=lt

[8] 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.

[9] Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of $CO_2$ emissions from maritime transport, Europos Sąjunga, 2022 m.: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf

[10] Žr. skiltį „FAQ“ („DUK“): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt#faq

[11] Žr. skiltį „Documentation“ („Dokumentai“): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt#documentation

direktyvos pakeitimų aspektais (pavyzdžiui, stebėsenos planų atnaujinimu)[12]. Be to, buvo įsteigta speciali pagalbos tarnyba[13] laivybos bendrovių ir kitų suinteresuotųjų šalių klausimams spręsti, kuri nuo 2023 m. rugsėjo mėn. iki 2024 m. spalio mėn. atsakė į daugiau kaip 1 400 registruotų paklausimų.

Vilčių teikia preliminari 2024 ataskaitinių metų atitikties ir įgyvendinimo stebėsena. Šios ataskaitos rengimo metu daugiau kaip 15 000 laivų buvo atnaujinę ir pateikę savo stebėsenos planus administruojančioms institucijoms tvirtinti pagal 2023 m. įsigaliojusius naujus reikalavimus. Kitas svarbus etapas bus išmetamųjų teršalų kiekio ataskaitų pateikimas laivų ir bendrovių lygmenimis; jos turi būti pateiktos iki 2025 m. kovo mėn. pabaigos.

Be to, 2023 m. pagal SATT sistemą praneštas išmetamųjų teršalų kiekis buvo susijęs su daugiau kaip 12 000 laivų laivynu. Per 2023 ataskaitiniais metais stebėtus reisus į atmosferą išmesta 126,7 mln. tonų $CO_2$. Tuo metu, kai buvo rengiama ši ataskaita, sistema apėmė apie 5 000 laivybos bendrovių[14].

Kiekvienais metais Komisija skelbia ataskaitą, kuria visuomenė informuojama apie stebimo laivyno, kuriam taikomas Jūrų transporto SATT reglamentas, išmetamą ŠESD kiekį ir energijos vartojimo efektyvumą[15].

## 3. Dabartinės Jūrų transporto SATT reglamento taikymo srities peržiūra

Šia peržiūra siekiama atsakyti į bendrą klausimą, ar laivų, kuriems taikomas Jūrų transporto SATT reglamentas, aprėptis (dydžio ribos ir laivų tipai) iki šiol buvo tinkama ir ar tebegalioja priežastys neįtraukti tam tikrų laivų, kurių bendroji talpa yra 400–4 999. Pradinė 5 000 BT riba buvo pasirinkta 2015 m. atlikus išsamią objektyvią į ES uostus įplaukiančių ir iš jų išplaukiančių laivų dydžių ir išmetamųjų teršalų kiekio analizę. Ši nediskriminacinė riba buvo nustatyta siekiant aprėpti svarbiausius teršėjus ir kartu rasti tinkamą Jūrų transporto SATT reglamentu sukurtos administracinės naštos ir juo siekiamo aplinkosauginio veiksmingumo pusiausvyrą. Tuo metu analizė parodė, kad taikant 5 000 BT ribą vietoj 400 BT gerokai sumažėtų apskaičiuotos administracinės išlaidos, o išmetamas $CO_2$ kiekis sumažėtų palyginti nedaug.

### 3.1. Veiksmingumas ir tinkamumas

Jūrų transporto SATT reglamentu siekiama sukurti standartizuotą į ES uostus įplaukiančių laivų išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistemą, kurioje būtų nustatytos suderintos taisyklės ir visuomenė galėtų susipažinti su patikrintais duomenimis. Šių duomenų skaidrumas ir patikimumas yra labai svarbūs siekiant padėti laivybos bendrovėms spręsti esamas rinkos nepakankamumo problemas ir paskatinti diegti dekarbonizavimo priemones. Rinkos nepakankamumas paprastai pasižymi informavimo problemomis, pavyzdžiui, patikimos

[12] Žr. įrašus skiltyje „Events“ („Įvykiai“): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt#events

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu

[14] Tai apima THETIS SATT sistemoje registruotas bendroves, savo laivyne turinčias eksploatuojamų laivų.

[15] SATT metines ataskaitas galima rasti šio tinklalapio skiltyje „Documentation“ („Dokumentai“): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt#documentation

informacijos apie sumažintą ŠESD kiekį trūkumu, arba tuo, kad laivų savininkai ir frachtuotojai tarpusavyje keičiasi asimetrine informacija, dėl kurios gali kilti skirtingų paskatų problemų.

2022 m. EK tyrime[16] laivybos bendrovių buvo klausiama apie tai, kaip jos naudojasi SATT duomenimis. Jos pranešė, kad sistemingai matuojant ir dokumentuojant išmetamųjų teršalų kiekį užtikrinamas nuoseklus bazinis aplinkosauginio veiksmingumo lygis, suteikiantis bendrovėms žinių ir įžvalgų apie jų parko išmetamą teršalų kiekį. Šios įžvalgos padėjo lengviau ir paprasčiau bendrauti su klientais (siuntėjais, ekspeditoriais ir kt.). Laivybos bendrovės pranešė, kad gali perduoti su išmetamaisiais teršalais susijusią informaciją savo klientams, o tai didina informuotumą apie gaunančiąsias tiekimo grandinės grandis. Vis dėlto ankstesniame tyrime (CE Delft, 2014 m.) pabrėžiama, kad šis teigiamas poveikis greičiausiai pasireikš tuo atveju, jei bendrovės investuos į tikslias ir išsamias stebėsenos ir duomenų analizės sistemas.

Kalbant apie mažus laivus, veiksmingumo analize siekiama suprasti, kokiu mastu dabartinė SATT aprėptis (laivo dydis ir tipas) gali trukdyti mažesniems laivams pasinaudoti įvairia nauda, kurią teikia SAT reglamentas.

Remiantis suinteresuotųjų šalių konsultacijomis su valdžios institucijomis ir pramonės organizacijomis, iš analizės matyti, kad SATT duomenys turėtų būti labai naudingi ir mažesniems laivams. SATT duomenys iš tiesų yra labai svarbūs priimant finansinius ir valdymo sprendimus ir jie galėtų suteikti daugiau įžvalgų apie laivyno išmetamų teršalų kiekį bei padėti pašalinti rinkos kliūtis. Nors kelios mažesnius laivus eksploatuojančios bendrovės jau savanoriškai renka išmetamųjų teršalų kiekio duomenis, kartais siekdamos pagrįsti sprendimus dėl investicijų į efektyviai energiją vartojančias ir mažo anglies dioksido kiekio technologijas, iš analizės matyti, kad šioms bendrovėms ir trečiosioms šalims vis tik būtų naudinga taikyti SATT užtikrinant nuoseklesnius ir patikimesnius stebėsenos ir ataskaitų teikimo procesus visose srityse.

Todėl, atsižvelgiant į dabartinę Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritį, juo neužtikrinamos galimybės investuoti į išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo technologijas visų tipų mažuose laivuose (t. y. išskyrus laivus, kuriems nuo 2025 m. SATT sistema jau taikoma) ir skatinti diegti veiklos energijos vartojimo efektyvumo priemones, visų pirma tuose laivuose, kuriems esamos kuro naudojimo efektyvumo stebėsenos sistemos netaikomos.

Kalbant apie tinkamumą, Jūrų transporto SATT reglamentas yra svarbus veiksnys, padedantis priimti ŠESD kiekio mažinimo priemones ir politiką jūrų sektoriuje. Tai svarbu, nes visi ekonomikos sektoriai, įskaitant mažus ir didelius laivus, turi prisidėti prie ES klimato srities ir Paryžiaus susitarimo tikslų įgyvendinimo. Reglamentu, kuriuo nustatoma standartizuota laivų išmetamo ŠESD kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema, laivybos bendrovėms suteikiama itin svarbi priemonė, kuria naudodamosi jos gali priimti finansinius ir valdymo sprendimus, bendrauti su suinteresuotosiomis šalimis ir nustatyti išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo ir investicijų į technologijas galimybes.

[16] Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of $CO_2$ emissions from maritime transport, 2022 m.

### 3.2. Efektyvumas

Efektyvumo analize siekiama peržiūrėti naujausius įrodymus dėl kompromiso tarp išmetamų ŠESD aprėpties ir laivybos bendrovių administracinių išlaidų, susijusių su ES SATT sistemos taikymo sritimi[17]. Šiuo tikslu apskaičiuotos galimos mažesnių laivų su SATT susijusios administracinės išlaidos, palyginti su laivų, kurie jau teikia ataskaitas pagal SATT sistemą, administracinėmis išlaidomis.

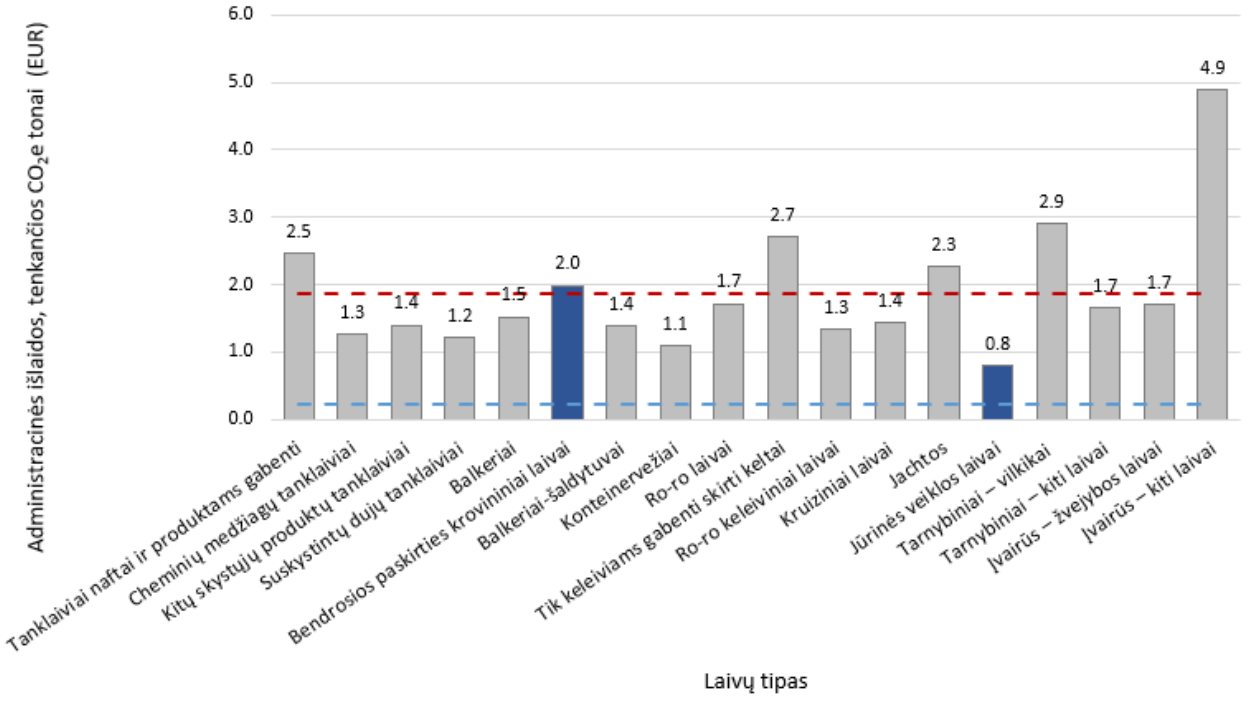
Administracinės išlaidos apskaičiuotos konsultuojantis su laivybos bendrovių atstovais per specialias apklausas, be kita ko, laivų operatorių ir laivų savininkus. Atliekant skaičiavimus atsižvelgta tiek į vienkartines, tiek į pasikartojančias išlaidas. Laivybos bendrovių buvo paprašyta įvertinti pasikartojančias laivų, kuriems šiuo metu taikoma SATT sistema, išlaidas, remiantis jų dabartine patirtimi, taip pat numatomas mažesnių laivų išlaidas, jei jie būtų įtraukti į Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritį.

Iš analizės matyti, kad periodinės metinės su SATT susijusios mažesnių laivų administracinės išlaidos (vidutiniškai 3 690 EUR vienam laivui) būtų panašios arba šiek tiek didesnės už laivų, kuriems šiuo metu taikomos SATT prievolės, administracines išlaidas (vidutiniškai 3 390 EUR vienam laivui). Kai kurios laivybos bendrovės nurodė, kad personalo apribojimai ir dažnesni mažesnių laivų reisai yra pagrindinės didesnių stebėsenos išlaidų priežastys.

Apskritai kompromisas tarp laivybos bendrovių administracinių išlaidų ir papildomai stebimo išmetamo ŠESD kiekio būtų mažiau palankus mažesniems laivams. Mažesnių laivų administracinių išlaidų ir išmetamų ŠESD aprėpties santykis būtų vidutiniškai septynis kartus didesnis, palyginti su didesniais laivais, kurie jau teikia ataskaitas pagal SATT sistemą (1 diagramaFigure ). Taip yra todėl, kad administracinės išlaidos yra panašios, o mažesni laivai išmeta daug mažiau teršalų nei didesni laivai.

[17] Išplėtus Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritį ir į ją įtraukus mažesnius laivus, valdžios institucijos taip pat patirtų papildomų išlaidų, kurios pateikiamos taikymo srities išplėtimo scenarijų vertinime. Šioje efektyvumo analizėje nagrinėjamas santykinis administracinių išlaidų ir išmetamo ŠESD kiekio santykis ir šiuo tikslu atsižvelgiama tik į laivybos bendrovių administracines išlaidas, nes jos sudaro pagrindinę sąnaudų dalį.

1 diagrama. Pasikartojančios laivybos bendrovių administracinės išlaidos vienai mažesnių laivų išmetamo $CO_2$ tonai pagal tipą (apskaičiuotos kaip bendrų numatomų pasikartojančių administracinių išlaidų, pagrįstų vidutinėmis išlaidomis, apie kurias 2023 m. pranešė suinteresuotosios šalys, su kuriomis konsultuotasi, rezultatai pagal bendrą kiekvienos kategorijos laivų išmetamą $CO_2$ ekv. kiekį)




*Šaltinis: Ricardo analizė*

Nuo 2025 m. į SATT sistemą įtraukti laivai

Į SATT sistemą neįtraukti laivai

Mažų laivų (400–4 999 BT) vidutinės administracinės išlaidos vienai $CO_2$e tonai

Didelių laivų (daugiau kaip 5 000 BT) vidutinės administracinės išlaidos vienai $CO_2$e tonai

Efektyvumo analize taip pat siekiama peržiūrėti įrodymus apie mažesnius laivus eksploatuojančių bendrovių pajėgumą pritaikyti SATT procesus, palyginti su bendrovėmis, kurios jau teikia ataskaitas pagal SATT sistemą. Iš išnagrinėtų duomenų matyti, kad mažesnius laivus valdančios įmonės paprastai yra vidutiniškai mažesnės (pagal vienai bendrovei tenkančių valdomų laivų skaičių), palyginti su tomis bendrovėmis, kurios jau teikia ataskaitas pagal SATT sistemą. Iš tiesų bendrovės, kurios šiuo metu teikia ataskaitas pagal SATT sistemą (t. y. ataskaitas dėl didelių laivų), vidutiniškai yra atsakingos už 2,6 laivus. Kalbant apie mažesnius laivus, apskaičiuota[18],

[18] Kadangi nežinome, kuris subjektas (laivo savininkas arba ISM bendrovė, jei jie skiriasi) prisiimtų atsakomybę dėl mažų laivų SATT, tyrime daroma prielaida, kad atsakomybę už mažesnių laivų SATT patvirtins tokia pati laivų savininkų ir ISM bendrovių dalis kaip ir atsakomybę už didesnių laivų SATT (t. y. 53 proc. laivų savininkų ir 47 proc. ISM bendrovių, remiantis 2024 m. spalio mėn. iš THETIS SATT sistemos gautais duomenimis). Remiantis MARINFO duomenų bazės informacija, svarstomas mažesnių laivų laivynas yra susijęs su 1 262 ISM bendrovėmis ir 4 014 laivų savininkų.

kad vidutinis vienai bendrovei tenkantis mažesnių laivų skaičius būtų 1,6, t. y. gerokai mažesnis. Kadangi mažesnius laivus valdančios bendrovės turėtų būti atsakingos už mažesnį laivų skaičių, jos turėtų mažiau naudos iš masto ekonomijos, susijusios su įgyvendinimo išlaidomis, susijusiomis su SATT sistema.

Be to, dauguma bendrovių, valdančių mažesnius laivus, būtų naujos SATT sistemos naudotojos. THETIS SATT sistemoje dar registruota tik 29 proc. ISM bendrovių[19] ir 3 proc. laivų savininkų, valdančių mažesnius laivus. Tai reiškia, kad dauguma mažesnius laivus valdančių įmonių turėtų įdiegti SATT procesus ir su jais susipažinti, nes jos dar neteikia ataskaitų pagal SATT sistemą.

### 3.3. Suderinamumas

Kitas svarbus ES jūrų transporto SATT reglamento tikslas – remti neseniai priimtos politikos, kuria siekiama sumažinti išmetamą ŠESD kiekį ES jūrų sektoriuje, įgyvendinimą, visų pirma ES ATLPS taikymo srities išplėtimą įtraukiant jūrų transportą ir Reglamentą „FuelEU Maritime“[20]. Todėl atliekant suderinamumo analizę nagrinėta, ar dabartinė SATT sistemos taikymo sritis yra tinkama siekiant prisidėti prie šios konkrečios klimato politikos įgyvendinimo, taip pat nagrinėjama galimybė ją ateityje peržiūrėti.

Šiuo atžvilgiu iš analizės matyti, kad Jūrų transporto SATT reglamentu jau veiksmingai remiamas šios svarbios ES politikos įgyvendinimas. Pagal jį tiesiogiai teikiami išmetamo ŠESD kiekio duomenys, reikalingi ES ATLPS taikymo sričiai išplėsti įtraukiant jūrų transportą, ir sukuriama patikima ataskaitų teikimo platforma, padedanti įgyvendinti Reglamentą „FuelEU Maritime“.

Kalbant apie galimus būsimus politikos pakeitimus, dabartinė Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritis jau sudarytų sąlygas galimam ES ATLPS taikymo srities išplėtimui, kad ji apimtų mažų bendrosios paskirties krovininių laivų ir jūrinės veiklos laivų išmetamą ŠESD kiekį (400–4 999 BT). Pavyzdžiui, politikos formuotojai žinotų galimą tokio išplėtimo poveikį, susijusį su ATLPS viršutinės ribos padidinimu arba numatomu papildomų jūrų transporto veiklos vykdytojų sąskaitų skaičiumi. Šiuos laivus eksploatuojančių laivybos bendrovių padėtis taip pat būtų daug geresnė, nes jos jau būtų susipažinusios su SATT procesu.

Vis dėlto dabartinis Jūrų transporto SATT reglamentas tokiu pačiu būdu nesudarytų sąlygų ATLPS taikymo srities išplėtimui, kad ji apimtų kitų tipų mažų laivų, kurie dar neįtraukti į SATT sistemos taikymo sritį, išmetamą ŠESD kiekį.

Be to, atliekant analizę nagrinėta ES jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritis, palyginti su laivais, kuriems taikoma dabartinė IMO duomenų rinkimo sistema. Pastaroji yra lygiavertė, nors

[19]ISM bendrovė – iš laivo savininko atsakomybę už laivo eksploatavimą perėmusi organizacija arba asmuo, kuris, prisiimdamas tokią atsakomybę, sutiko perimti visas pareigas ir atsakomybę, nustatytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 336/2006 I priede išdėstytu Tarptautiniu saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksu.

[20] 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).

ir supaprastinta, stebėsenos ir ataskaitų teikimo pasauliniu lygmeniu sistema. Iš analizės matyti, kad nedideli taikymo srities skirtumai, susiję su laivo dydžiu ir apimama veikla, nebuvo įvardyti kaip ypatingą susirūpinimą keliantis ataskaitų teikimo reikalavimams įvykdyti reikalingų išteklių didinimo klausimas.

## 4. Scenarijų, pagal kuriuos būtų galima išplėsti Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritį įtraukiant kitus mažesnius laivus, vertinimas

### 4.1. Mažesnių laivų veiklos ir išmetamųjų teršalų apžvalga

Šios analizės tikslas – pateikti informacijos apie mažesnių laivų (400–4 999 BT) veiklą ir išmetamųjų teršalų kiekį, didžiausią dėmesį skiriant šiems rodikliams:

- į ES uostus įplaukiančių mažesnių laivų skaičių pagal laivų kategorijas;
- į ES uostus įplaukiančių mažesnių laivų išmetamą ŠESD kiekį, diferencijuotą pagal reisus ES viduje ir už jos ribų ir pagal laivų kategorijas;
- įplaukimo į uostą atvejų skaičių pagal metus, suskirstytą pagal reisus ES viduje ir už ES ribų[21] ir pagal laivų kategorijas.

Iš analizės matyti, kad **2023 m. į ES uostus įplaukė 8 525 laivai, kurių kiekvieno bendroji talpa – 400–4 999**. Neįtraukiant bendrosios paskirties krovininių laivų ir jūrinės veiklos laivų, kuriems nuo 2025 m. jau taikomas Jūrų transporto SATT reglamentas, mažesnių laivų skaičius sumažėja iki 5 309. Tai gerokai skiriasi nuo 12 344 ne mažesnės kaip 5 000 BT laivų, kuriems 2023 m. buvo taikoma SATT sistema.

Išmetamas ŠESD kiekis apskaičiuotas taikant modelį, grindžiamą laivų sekimo duomenimis (t. y. automatinio identifikavimo sistemos duomenimis) ir laivų technine informacija. Pagal modelį išmetamas $CO_2$, $CH_4$ ir $N_2O$ kiekis buvo apskaičiuotas $CO_2$ ekvivalentu. Iš šio darbo rezultatų matyti, kad **į ES uostus įplaukiantys mažesni laivai 2023 m. išmetė apie 19,28 Mt $CO_2$e** (arba 18,99 Mt $CO_2$, t. y. jei neatsižvelgiama į $CH_4$ ir $N_2O$). Šiame segmente didžiausią teršalų kiekį išmeta bendrosios paskirties krovininiai laivai ir jūrinės veiklos laivai, nes jie išmeta atitinkamai 22 ir 18 proc. mažesnių laivų išmetamo ŠESD kiekio. Nuo 2025 m. atimant šių dviejų kategorijų, kurioms SATT sistema jau taikoma, išmetamą ŠESD kiekį, apskaičiuota, kad bendras likusių kategorijų mažesnių laivų išmetamas ŠESD kiekis yra 11,32 Mt $CO_2$[22], t. y. 126,70 Mt $CO_2$ iš ne mažesnės kaip 5 000 BT laivų, kuriems 2023 m. buvo taikoma SATT sistema[23].

Kalbant apie veiklą, iš mažesnių laivų įplaukimo į uostą duomenų analizės matyti, kad **2019–2023 m. laikotarpiu dauguma (maždaug 90 proc.) mažesnių laivų reisų buvo reisai ES viduje**. Iš jų dauguma (maždaug 75 proc. visų reisų) yra reisai šalies viduje, t. y. reisai, kurie prasideda ir baigiasi toje pačioje šalyje.

[21] Šioje ataskaitoje reisas ES viduje reiškia reisą tarp dviejų ES uostų, o reisas už ES ribų – reisas tarp ES uosto ir ne ES uosto.

[22] Šis rezultatas pateikiamas kaip išmetamas $CO_2$ kiekis (o ne numatytuoju matavimo vienetu, t. y. $CO_2$e), kad jį būtų galima palyginti su 2023 m. SATT duomenimis, kurie pateikiami tik pagal išmetamą $CO_2$ kiekį.

[23] Neatsižvelgiant į išmetamą $CH_4$ ir $N_2O$ kiekį, šiuos rodiklius lengviau palyginti su 2023 m. SATT duomenimis, nes tais metais išmetami šių dviejų rūšių ŠESD kiekiai dar nebuvo įtraukti į SATT sistemos taikymo sritį.

Apibendrinant, iš šios analizės matyti, kad **nuo 2025 m. į SAT reglamentą dar neįtraukti mažesni laivai (t. y. visi tokie laivai, išskyrus bendrosios paskirties krovininius laivus ir jūrinės veiklos laivus) daugiausia vykdo ES vidaus reisus ir kad 2023 m. jie sudarė 43 proc. laivų ir išmetė 9 proc. išmetamo $CO_2$ kiekio pagal SATT sistemą.**

Toliau pateiktoje lentelėje pagal laivo tipą apibendrinamas laivų skaičius ir jų išmetamų teršalų kiekis.

1 lentelė. Mažesnių laivų išmestas $CO_2$ kiekis pagal laivų tipą, palyginti su bendru išmestu kiekiu pagal SATT sistemą 2023 m.

| Laivo tipas | 400–4 999 BT laivų skaičius (2023 m.) | Laivų dalis, palyginti su didelių laivų skaičiumi pagal SAT sistemą 2023 m.[24] | Bendras išmetamas $CO_2$ kiekis (Mt $CO_2$) (2023 m.) | Išmetamo $CO_2$ kiekio dalis, palyginti su visu išmestu $CO_2$ kiekiu pagal SATT sistemą 2023 m.[25] |
|---|---|---|---|---|
| Bendrosios paskirties krovininiai laivai | 2 296 | 18,6 % | 4,26 | 3,4 % |
| Jūrinės veiklos laivai | 921 | 7,5 % | 3,41 | 2,7 % |
| Įvairūs – žvejybos laivai | 1 065 | 8,6 % | 2,30 | 1,8 % |
| Cheminių medžiagų tanklaiviai | 756 | 6,1 % | 2,21 | 1,7 % |
| Ro-ro keleiviniai laivai | 571 | 4,6 % | 1,57 | 1,2 % |
| Jachtos | 896 | 7,3 % | 1,45 | 1,1 % |
| Tarnybiniai – kiti laivai | 349 | 2,8 % | 0,77 | 0,6 % |
| Kruiziniai laivai | 217 | 1,8 % | 0,56 | 0,4 % |
| Tarnybiniai – vilkikai | 385 | 3,1 % | 0,49 | 0,4 % |
| Suskystintų dujų tanklaiviai | 143 | 1,2 % | 0,44 | 0,3 % |
| Tanklaiviai naftai ir produktams gabenti | 256 | 2,1 % | 0,38 | 0,3 % |
| Tik keleiviams gabenti skirti keltai | 253 | 2,0 % | 0,34 | 0,3 % |
| Balkeriai | 111 | 0,9 % | 0,27 | 0,2 % |
| Balkeriai-šaldytuvai | 53 | 0,4 % | 0,14 | 0,1 % |
| Konteinervežiai | 38 | 0,3 % | 0,13 | 0,1 % |
| Įvairūs – kiti laivai | 154 | 1,2 % | 0,12 | 0,1 % |
| Kitų skystųjų produktų tanklaiviai | 42 | 0,3 % | 0,11 | 0,1 % |
| Ro-ro laivai | 20 | 0,2 % | 0,04 | 0,0 % |

[24] SATT sistemos taikymo sritis 2023 m., taigi neįtraukiant mažesnių (400–4 999 BT) bendrosios paskirties krovininių laivų ir jūrinės veiklos laivų, kurie turi būti įtraukti nuo 2025 m.

[25] SATT sistemos taikymo sritis 2023 m., taigi neįtraukiant mažesnių (400–4 999 BT) bendrosios paskirties krovininių laivų ir jūrinės veiklos laivų, kurie turi būti įtraukti nuo 2025 m.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Iš viso 400–4 999 BT laivų** | **8 525** | **69,1 %** | **18,99** | **15,0 %** |
| **Iš viso 400–4 999 BT laivų, išskyrus bendrosios paskirties krovininius laivus ir jūrinės veiklos laivus** | **5 309** | **43,0 %** | **11,32** | **8,9 %** |

### 4.2. Galimų scenarijų pristatymas

Pagrindinis šiame vertinime nagrinėjamas scenarijus – galimas Jūrų transporto SATT reglamento taikymo srities išplėtimas įtraukiant 400–4 999 BT laivus, kurie nėra bendrosios paskirties krovininiai laivai ir jūrinės veiklos laivai. Šiuo scenarijumi siekiama padidinti išmetamo ŠESD kiekio, kuriam taikomas Jūrų transporto SATT reglamentas, dalį, nes tai visų pirma sudarytų sąlygas į jūrų transporto dekarbonizacijos politiką, pavyzdžiui, ES ATLPS ir iniciatyvą „FuelEU“, įtraukti papildomus 400–4 999 BT laivus.

Galimi SATT sistemos taikymo srities išplėtimo įtraukiant mažesnius laivus variantai apibrėžiami atsižvelgiant į šiuos aspektus:

a) į taikymo sritį patenka įvairių kategorijų mažesni laivai;

| A scenarijus | Aprašymas |
|---|---|
| **A.1. Įtraukiamos didžiausią teršalų kiekį išmetančių laivų kategorijos** | Taikymo srities išplėtimas įtraukiant 400–4 999 BT tanklaivius, ro-ro keleivinius laivus ir keleivinius laivus |
| **A.2. Įtraukiami visų kategorijų laivai, išskyrus tuos, kuriems taikoma SATT išimtis** | Taikymo srities išplėtimas įtraukiant visų kategorijų 400–4 999 BT laivus, kuriems netaikoma išimtis[26] (t. y. visus laivus, gabenančius krovinius ir (arba) keleivius komerciniais tikslais, taip pat jūrinės veiklos laivus) |
| **A.3. Įtraukiami visų kategorijų laivai (įskaitant kategorijas, kurioms šiuo metu SAT sistema netaikoma)** | Taikymo srities išplėtimas įtraukiant visų kategorijų 400–4 999 BT laivus, kuriems taikoma išimtis, taip pat žvejybos laivus, visus tarnybinius laivus ir vilkikus, kurie dar neįtraukti, bei jachtų reisus, kurie dar neįtraukti (t. y. tuos reisus, kurie nevykdomi keleiviams gabenti komerciniais tikslais). |

[26] Laivų kategorijos, kurioms SATT sistema išimties tvarka netaikoma, apibrėžtos Jūrų transporto SATT reglamento 2 straipsnio 2 dalyje. Išimtis taikoma „karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniams laivams, žvejybos arba žuvų apdorojimo laivams, mediniams primityvios konstrukcijos laivams, ne mechaniniu būdu varomiems laivams arba valstybiniams laivams, naudojamiems nekomerciniais tikslais“.

b) mažesniems laivams taikomi stebėsenos reikalavimai.

| B scenarijus | Aprašymas |
|---|---|
| **B.1. Tie patys SATT reikalavimai** | Mažiems laivams (ir kitų tipų laivams) taikomi tokie patys SATT reikalavimai kaip ir laivams, kuriems šiuo metu SATT sistema taikoma. |
| **B.2. Žemutinė riba, kuriai esant netaikoma prievolė vykdyti kiekvieno reiso stebėseną** | Minimali 300 reisų per metus riba[27] nebūtų taikoma laivams, kurių bendroji talpa mažesnė nei 5 000, t. y. visiems laivams, vykdantiems reisus tik ES viduje, ataskaitiniu laikotarpiu nebūtų taikoma prievolė vykdyti kiekvieno reiso stebėseną (neatsižvelgiant į reisų skaičių). |

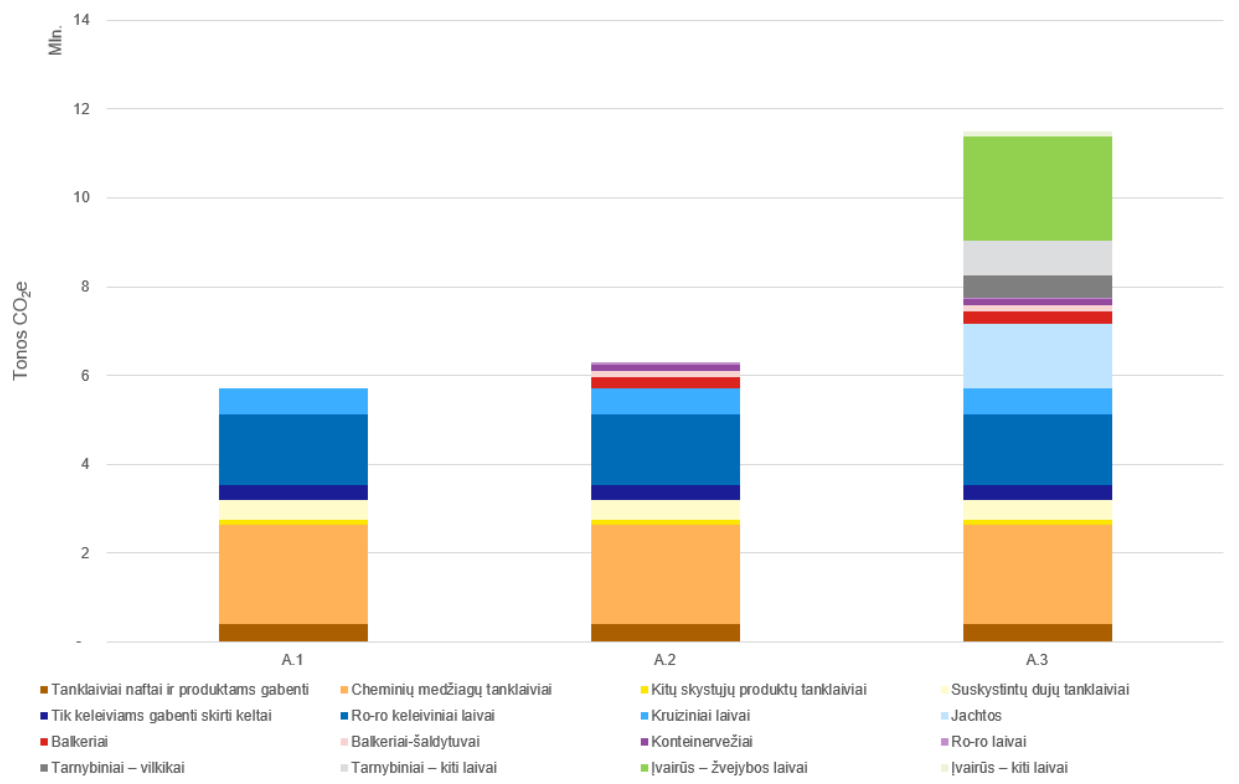
### 4.3. A scenarijaus poveikis aplinkai (į taikymo sritį patenka įvairių kategorijų mažesni laivai, darant prielaidą, kad SATT reikalavimai nesikeičia)

***Didesnė išmetamo ŠESD kiekio aprėptis***

Išplėtus ES Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritį, padidėtų taikant SAT reikalavimus nustatoma ES jūrų sektoriuje išmetamo teršalų kiekio, nustatomo taikant SATT reikalavimus, dalis ir tai darytų tiesioginį poveikį duomenų apie išmetamą ŠESD kiekį prieinamumui (Figure 2 diagrama). Su A.1 scenarijumi susijęs išmetamas ŠESD kiekis yra 4,2 proc. didesnis (t. y. 5,61 Mt $CO_2$), palyginti su tuo, kas įtraukta į peržiūrėtą SATT sistemos taikymo sritį (t. y. įskaitant 400–4 999 BT bendrosios paskirties krovininių laivų ir jūrinės veiklos laivų išmetamus teršalus, kurie turi būti įtraukti nuo 2025 m.). Pagal A.2 scenarijų išmetamųjų teršalų aprėptis būtų šiek tiek didesnė, palyginti su A.1 scenarijumi, t. y. jų kiekis padidėtų 4,6 proc. (arba 6,19 Mt $CO_2$), palyginti su peržiūrėta SATT sistemos taikymo sritimi. Pasirinkus galimybę išplėsti taikymo sritį įtraukiant ir kitų kategorijų transporto priemones (A.3 scenarijus), išmetamųjų teršalų aprėptis padidėtų gerokai daugiau, t. y. 8,4 proc. (arba 11,32 Mt $CO_2$).

[27] Jūrų transporto SATT reglamento 9 straipsnio 2 dalyje nustatyta nukrypti leidžianti nuostata, pagal kurią bendrovei „netaikoma prievolė stebėti […] informaciją apie konkretaus laivo kiekvieną reisą, jei: a) visi laivo reisai ataskaitiniu laikotarpiu pradedami arba baigiami valstybės narės jurisdikcijai priklausančiame uoste ir b) laivas, remiantis jo tvarkaraščiu, ataskaitiniu laikotarpiu atlieka daugiau nei 300 reisų“. Čia svarstomas scenarijus būtų b punkte nurodytos mažiems laivams taikomos sąlygos pašalinimas.

2 diagrama. Pagal A.1, A.2 ir A.3 scenarijus numatoma papildoma išmetamų ŠESD aprėptis pagal laivų kategorijas, remiantis 2023 m. išmetamųjų teršalų duomenimis




*Šaltinis: Ricardo analizė*

### *Tiesioginis energijos ir išmetamo ŠESD kiekio sumažinimas*

Nors Jūrų transporto SATT reglamentu nenustatomos tiesioginės išmetamųjų teršalų kiekio ribos arba įpareigojimai mažinti išmetamųjų teršalų kiekį, tikimasi, kad išplėtus SATT sistemos taikymo sritį būtų tiesiogiai sumažintas energijos ir išmetamas ŠESD kiekis, nes SATT sistemos duomenys gali padėti įveikti kai kurias esamas rinkos kliūtis, o tai gali paskatinti diegti technines ir eksploatacines energijos vartojimo efektyvumo didinimo priemones. Manyta, kad 2025–2050 m. laikotarpiu į SATT sistemos taikymo sritį įtrauktų mažesnių laivų išmetamas bazinis ŠESD kiekis bendrai būtų sumažintas konservatyviu 0,7 proc. rodikliu.[28] Dėl to suminis išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas būtų palyginti nedidelis, kaip nurodyta toliau pateiktoje 2 lentelėje.

2 lentelė. Suminis išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas (2025–2050 m.) pagal A.1, A.2 ir A.3 scenarijus

| | **Suminis išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas (Mt $CO_2e$) 2025–2050 m.** |
|---|---|
| A.1 scenarijus | 1,51 |
| A.2 scenarijus | 1,67 |

[28] Ši prielaida grindžiama tyrimu, kuriame nagrinėjama Jūrų transporto SATT reglamento nauda ir jo išvados laikomos taikytinomis mažesniems laivams (Europos Komisija, 2019 m.).

| | Suminis išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas (Mt $CO_2e$) 2025–2050 m. |
|---|---|
| A.3 scenarijus | 3,06 |

*Šaltinis: Ricardo analizė*

***Netiesioginis galimo mažesnių laivų įtraukimo į kitas klimato politikos sritis poveikis aplinkai***

Nors tiesioginis išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas dėl SATT sistemos taikymo srities išplėtimo įtraukiant papildomus mažesnius laivus būtų palyginti nedidelis, galimas poveikis aplinkai dėl galimo šių mažesnių laivų įtraukimo į kitas klimato kaitos švelninimo politikos sritis, pavyzdžiui, ES ATLPS ir iniciatyvą „FuelEU Maritime“, po SATT sistemos taikymo srities išplėtimo būtų daug didesnis. Pavyzdžiui, į ES ATLPS įtraukus papildomą išmetamą ŠESD kiekį, būtų daromas poveikis aplinkai, atitinkantis metinį ATLPS viršutinės ribos sumažinimą. Vis dėlto atliekant šį vertinimą į tokią papildomą naudą neatsižvelgiama, nes jame daugiausia dėmesio skiriama tik galimam įtraukimui į SATT sistemos taikymo sritį.

### 4.4. A scenarijaus (į taikymo sritį patenka įvairių kategorijų mažesni laivai, darant prielaidą, kad SATT reikalavimai nesikeičia) ekonominis poveikis

***Laivybos bendrovių ir valdžios institucijų reguliavimo išlaidos***

Papildomos laivybos bendrovių administracinės išlaidos apimtų tiek vienkartines, tiek pasikartojančias išlaidas, susijusias su stebėsenos sistemos parengimu ir įdiegimu (bendrovėse, kurios dar neteikia ataskaitų pagal SATT sistemą), taip pat periodinę stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo veiklą, kad į Jūrų transporto SATT reglamentą įtraukti papildomi laivai jo laikytųsi. 3 lentelėje pateikiamos bendros papildomos vienkartinės ir pasikartojančios laivybos bendrovių administracinės išlaidos pagal kiekvieną scenarijų, remiantis konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis rezultatais. Be to, joje pateikiama informacija apie pasikartojančias administracines išlaidas, tenkančias vienai $CO_2$ tonai, remiantis į kiekvieną scenarijų įtrauktu bendru išmetamu ŠESD kiekiu.

3 lentelė. Papildomos laivybos bendrovių administracinės išlaidos pagal kiekvieną scenarijų, remiantis 2023 m. išlaidų duomenimis

| | Laivų skaičius | Vienkartinės išlaidos (bendros išlaidos, EUR) | Pasikartojančios išlaidos (metinės išlaidos, EUR) | Pasikartojančios išlaidos, tenkančios vienai $CO_2$ tonai (EUR/t$CO_2$) |
|---|---|---|---|---|
| Išlaidos vienam laivui | – | 3 193 | 3 690 | – |
| A.1 scenarijus | 2 238 | 7,1 mln. | 8,3 mln. | 1,2 |
| A.2 scenarijus | 2 460 | 7,9 mln. | 9,1 mln. | 1,2 |

| | Laivų skaičius | Vienkartinės išlaidos (bendros išlaidos, EUR) | Pasikartojančios išlaidos (metinės išlaidos, EUR) | Pasikartojančios išlaidos, tenkančios vienai $CO_2$ tonai (EUR/t$CO_2$) |
|---|---|---|---|---|
| A.3 scenarijus | 5 309 | 17,0 mln. | 19,6 mln. | 1,6 |

*Šaltinis: Ricardo analizė*

Su Jūrų transporto SATT reglamentu susijusios nacionalinių institucijų vykdymo užtikrinimo veiklos išlaidos apima išlaidas, susijusias su uosto valstybės kontrolės veikla ir vėliavos valstybės įsipareigojimais. Išlaidų sąmatos buvo apskaičiuotos remiantis valstybėms narėms išplatinto klausimyno, kuris apėmė ir administracines, ir vykdymo užtikrinimo išlaidas, rezultatais. Daroma prielaida, kad pasikartojančios vykdymo užtikrinimo išlaidos didės linijiniu būdu, atsižvelgiant į papildomų laivų skaičių pagal kiekvieną scenarijų tiek vykdant uosto valstybės kontrolės, tiek vėliavos valstybės įsipareigojimus. 4 lentelėje pateikiamos papildomos išlaidos, susijusios su vykdymo užtikrinimo veikla.

4 lentelė. Papildomos išlaidos, susijusios su nacionalinių institucijų vykdymo užtikrinimo veikla, remiantis 2023 m. išlaidų duomenimis

| Išlaidų rūšis | Scenarijai | | |
|---|---|---|---|
| | A.1 scenarijus | A.2 scenarijus | A.3 scenarijus |
| Uosto valstybės kontrolės išlaidos (EUR per metus) | 47 307 | 51 999 | 112 221 |
| Vėliavos valstybės įsipareigojimų išlaidos (EUR per metus) | 58 866 | 64 705 | 139 641 |
| **Bendros numatomos nacionalinių institucijų išlaidos (EUR per metus)** | **106 173** | **116 704** | **251 862** |

Europos institucijų (Europos Komisijos ir EMSA) išlaidos, susijusios su papildomų mažesnių laivų (400–4 999 BT) įtraukimu į SATT sistemos taikymo sritį, apima vienkartines išlaidas, susijusias su IT pritaikymu ir THETIS SATT sistemos plėtra, ir pasikartojančias išlaidas, susijusias su papildomais žmogiškaisiais ištekliais, informacijos analize, pagalbos tarnybos parama ir informacinės medžiagos kūrimu ir (arba) atnaujinimu. Papildomos išlaidos pagal kiekvieną scenarijų pateikiamos toliau 5 lentelėje.

5 lentelė. Papildomos išlaidos, susijusios su Europos kompetentingų institucijų vykdymo užtikrinimo veikla, remiantis 2023 m. išlaidų duomenimis

| | Vienkartinės išlaidos (bendros išlaidos, EUR) | Pasikartojančios išlaidos (metinės išlaidos, EUR) |
|---|---|---|
| A.1 scenarijus | 100 000 | 40 000 |
| A.2 scenarijus | 100 000 | 42 891[29] |
| A.3 scenarijus | 100 000 | 80 000 |

*Šaltinis: Ricardo analizė*

Bendros reguliavimo išlaidos apskaičiuotos pridėjus laivybos bendrovių administracines išlaidas ir kompetentingų institucijų vykdymo užtikrinimo išlaidas, kaip aprašyta pirmiau. Buvo daroma prielaida, kad vienkartinių išlaidų lėšos bus visiškai išleistos pirmaisiais įgyvendinimo metais (numanoma 2025 m.), o pasikartojančios laivybos bendrovių ir kompetentingų institucijų išlaidos 2025–2050 m. laikotarpiu proporcingai didės atsižvelgiant į laivų skaičių. Manoma, kad šios papildomos administracinės išlaidos bus per mažos, kad dėl jų galėtų atsirasti didelių rinkos iškraipymų, turinčių socialinių padarinių (pvz., vartotojams ar darbuotojams). 6 lentelėje nurodytos visos reguliavimo išlaidos, taikant 3 proc. diskonto normą.

***Vienodos sąlygos***

Tikimasi, kad SATT sistemos taikymo srities išplėtimas įtraukiant papildomus mažesnius laivus turėtų teigiamą poveikį vienodoms sąlygoms, nes būtų užtikrinti panašūs reguliavimo reikalavimai laivams, kurie šiek tiek viršija arba nesiekia 5 000 BT ribos ir kurie gali konkuruoti panašiuose rinkos segmentuose. Pagal dydį suskirstytų laivų duomenų analizė rodo, kad didelės dalies papildomų laivų pagal svarstomus politikos scenarijus bendroji talpa būtų šiek tiek mažesnė už 5 000 ribą. Iš tiesų laivai, kurių bendroji talpa yra nuo 4 000–4 999, sudarytų 32 proc. aptariamo laivyno pagal A.1 scenarijų, 31 proc. – pagal A.2 scenarijų ir 19 proc. – pagal A.3 scenarijų.

### 4.5. A scenarijų palyginimas pagal socialinę grynąją dabartinę vertę (į taikymo sritį patenka įvairių kategorijų mažesni laivai, darant prielaidą, kad SATT reikalavimai nesikeičia)

Socialinė grynoji dabartinė vertė (GDV) pagal visus svarstomus taikymo srities išplėtimo scenarijus 2025–2050 m. laikotarpiu yra neigiama (6 lentelė). Taip yra todėl, kad dabartinė bendrovių ir valdžios institucijų papildomų administracinių išlaidų vertė yra didesnė už išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimo, sietino tik su Jūrų transporto SATT reglamentu, vertę pinigine išraiška.

Vis dėlto šis GDV apskaičiavimas turėtų būti aiškinamas atsargiai, nes juo neatsižvelgiama į galimą netiesioginę naudą aplinkai, kuri būtų gauta dėl galimo vėlesnio mažesnių laivų integravimo į kitas ŠESD kiekio mažinimo politikos sritis, pavyzdžiui, ES ATLPS ir iniciatyvą

[29] Vertė pagal A.2 scenarijų apskaičiuojama kaip proporcinga vertė pagal A.1 ir A.3 scenarijus, atsižvelgiant į pateiktus duomenis.

„FuelEU“ arba bet kokias kitas lygiavertes priemones, po to, kai jie pirma bus įtraukti į SATT sistemos taikymo sritį. Manoma, kad įtraukus mažesnių laivų integravimo į ES ATLPS ir (arba) iniciatyvą „FuelEU“ kartu su SATT sistema sąnaudas ir naudą padėtis būtų labai skirtinga, o GDV greičiausiai būtų teigiama.

6 lentelė. A.1, A.2 ir A.3 scenarijų socialinė grynoji dabartinė vertė (GDV), palyginti su atskaitos scenarijumi (mln. EUR 2025–2050 m. laikotarpiu) (3 proc. diskonto norma)

| | A.1 scenarijus | A.2 scenarijus | A.3 scenarijus |
|---|---|---|---|
| Išmetamo ŠESD kiekio sumažėjimas | 3,7 | 4,1 | 7,5 |
| Reguliavimo išlaidos | −17,6 | −17,6 | −41,7 |
| **Socialinė GDV** | **−13,9** | **−13,5** | **−34,2** |

*Šaltinis: Ricardo analizė*

*Pastaba. Išmetamo ŠESD kiekio sumažinimas buvo išreikštas pinigine verte, naudojant su klimato kaita susijusias išvengiamąsias išlaidas, įtrauktas į 2019 m. išorės išlaidų vadovą (100 EUR/t $CO_2$e), pakoreguotas pagal 2023 m. kainų lygį (133 EUR/t $CO_2$e iki 2030 m. ir 358 EUR/t $CO_2$e po 2030 m.).*

### 4.6 B2 scenarijaus poveikis, susijęs su mažesniems laivams taikomų stebėsenos reikalavimų pakeitimais

300 reisų per metus ribos panaikinimas (B.2 scenarijus) būtų naudingas didelei daliai laivų, vykdančių reisus tik ES viduje (32 proc. visų mažesnių laivų)[30], ir dėl jo būtų gerokai išplėsta išimties, pagal kurią atleidžiama nuo reikalavimo teikti ataskaitas pagal kiekvieną kelionę, taikymo sritis.

Teikdamos suvestinius, o ne kiekvienos kelionės duomenis, bendrovės, kurioms taikoma ši išimtis, galėtų naudotis paprastesnėmis stebėsenos sistemomis (pvz., bunkerių važtaraščiais su ribota inventorizacija), o tai būtų susiję su mažesnėmis stebėsenos išlaidomis. Taigi, nors kiekybinė šio B.2 scenarijaus analizė nebuvo atlikta, iš kokybinės analizės matyti, kad pagal jį būtų galima gerokai sumažinti administracines išlaidas, palyginti su B.1 scenarijumi. Šis sumažinimas kiekybiškai neįvertintas dėl to, kad trūksta kiekybinių įrodymų, jog išlaidos, patiriamos teikiant stebėsenos duomenis pagal kiekvieną reisą ir teikiant suvestinius stebėsenos duomenis, skiriasi.

## 5. Išvados

Atlikta mažesnės kaip 5 000, bet ne mažesnės kaip 400 bendrosios talpos laivų išmetamo ŠESD kiekio analizė patvirtina, kad dviejų kategorijų laivai, kuriems nuo 2025 m. bus taikomas ES Jūrų transporto SATT reglamentas, iš tiesų yra laivai, kurių išmetamas teršalų kiekis šiame segmente yra didžiausias. Mažesnių jūrinės veiklos laivų ir bendrosios paskirties krovininių laivų išmetamas ŠESD kiekis sudaro atitinkamai 22 ir 18 proc. viso mažesnių laivų išmetamo ŠESD kiekio.

[30] Laivų kategorijos, kurioms priskiriama didžiausia ES vidaus reisus vykdančių laivų dalis, apima tik ro-ro ir keleivinius laivus.

Atmetus šių dviejų kategorijų laivų išmetamą ŠESD kiekį, apskaičiuotasis bendras kitų kategorijų mažesnių laivų išmetamas ŠESD kiekis 2023 m. buvo 11,32 Mt $CO_2$, t. y. 9 proc. išmetamo $CO_2$ kiekio, kuriam taikoma SATT sistema. Kita vertus, šioms kategorijoms priskiriami 5 309 laivai, t. y. 42 proc. laivų, kuriems 2023 m. buvo taikomos SATT prievolės.

Remiantis konsultacijomis su laivybos bendrovių atstovais, iš analizės matyti, kad mažesnių laivų pasikartojančios metinės su SATT susijusios administracinės išlaidos būtų panašios (arba šiek tiek didesnės) nei didesnių laivų, kuriems šiuo metu taikomos SATT prievolės, administracinės išlaidos. Todėl ir dėl to, kad mažesni laivai išmeta mažiau ŠESD nei didesni laivai, kompromisas tarp laivybos bendrovių administracinių išlaidų ir papildomo stebimo išmetamo ŠESD kiekio būtų mažiau palankus mažesniems laivams. Mažesnių laivų administracinių išlaidų ir išmetamų ŠESD aprėpties santykis būtų vidutiniškai septynis kartus didesnis, palyginti su didesniais laivais, kuriems šiuo metu taikomos SATT prievolės.

Iš analizės taip pat matyti, kad išplėtus Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritį, kad į ją būtų įtraukti papildomų kategorijų mažesni laivai, būtų paskatinta diegti energijos vartojimo efektyvumo priemones ir mažo anglies dioksido kiekio technologijas, nes SATT duomenys gali padėti priimti sprendimus. Vis dėlto, remiantis konservatyviomis prielaidomis, apskaičiuota, kad tiesioginė nauda aplinkai yra gana nedidelė.

Savo ruožtu socialinė grynoji dabartinė vertė (GDV) yra neigiama pagal visus svarstomus taikymo srities išplėtimo scenarijus. Tai reiškia, kad dabartinė bendrovių ir kompetentingų institucijų papildomų administracinių išlaidų vertė yra didesnė už ŠESD kiekio sumažėjimo, sietino tik su Jūrų transporto SATT reglamentu, vertę pinigine išraiška. Vis dėlto vertinant galimą netiesioginę naudą, kuri būtų siejama su išmetamo ŠESD kiekio sumažinimu dėl galimo mažesnių laivų integravimo į kitas ŠESD mažinimo politikos sritis, pavyzdžiui, ES ATLPS ir iniciatyvą „FuelEU“, po to, kai jie pirma bus įtraukti į SATT sistemos taikymo sritį, padėtis būtų kitokia, nes nauda aplinkai būtų daug didesnė, o GDV vertė greičiausiai būtų teigiama.

Todėl verta paminėti, kad būtų galima numatyti kitas lygiavertes priemones nei integravimas į iniciatyvą „FuelEU“ ir (arba) ES ATLPS taikymo sritį, ypač jei taip būtų galima sumažinti administracinę naštą. Tokių priemonių galėtų būti imamasi nacionaliniu lygmeniu, įskaitant, pavyzdžiui, su apmokestinimu susijusias priemones arba „pasirinkimo“ priemones pagal ATLPS 2, taikomą pastatų, kelių transporto ir papildomiems sektoriams. Kai kurios valstybės narės, įskaitant Austriją, Nyderlandus ir Švediją, jau nusprendė į ATLPS 2 taikymo sritį įtraukti kai kurių mažesnių laivų ir (arba) vykdant vidaus vandenų laivybos veiklą išmetamus teršalus.

Bet kuriuo atveju šioje ataskaitoje, kurioje nagrinėjamas tik galimas papildomų mažesnių laivų įtraukimas į Jūrų transporto SATT reglamento taikymo sritį ir tiesioginis tokio pakeitimo poveikis, neatsižvelgta į papildomą naudą, kurią galėtų suteikti mažesnių laivų integravimas į kitas ŠESD kiekio mažinimo politikos sritis. Per 2026 m. ES ATLPS direktyvos peržiūrą bus atliktas vertinimas, į kurį bus įtraukta tokia papildoma nauda.