



Briuselis, 2025 03 18
COM(2025) 110 final

KOMISIJOS ATASKAITA

Direktyvos 2003/87/EB įgyvendinimo jūrų transporto srityje stebėseną

KOMISIJOS ATASKAITA

Direktyvos 2003/87/EB įgyvendinimo jūrų transporto srityje stebėseną

1. Įvadas

2024 m. sausio mėn. ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ES ATLPS) taikymo sritis buvo išplėsta įtraukiant jūrų transportą ir tai žymi svarbų ES pastangų mažinti laivybos sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį etapą.

Šiuo išplėtimu nustatomi nauji įpareigojimai laivybos bendrovėms. Kiekvienais metais jos turi pirkti apyvartinius taršos leidimus ir jų atsisakyti, kad padengtų į atmosferą išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, susijusį su jų veikla, kuriai taikoma ATLPS.

Tai taip pat yra labai naudinga aplinkai. Iš tiesų, ES ATLPS¹, pagal kurią apribojamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis, kurį galima išmesti, užtikrinama, kad visi sektoriai, kuriems ji taikoma, įskaitant jūrų transportą, padėtų siekti ES klimato srities ir Paryžiaus susitarimo tikslų. Be to, ES ATLPS siunčiamas anglies dioksido kainos signalas, dėl kurio kartu su kitomis ES politikos priemonėmis, pavyzdžiui, Reglamentu dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“², investicijos į energijos vartojimo efektyvumą ir mažo anglies dioksido kiekio sprendimus laivybos bendrovėms tampa finansiškai patrauklesnės. Taip pat sumažėja alternatyviųjų ir tradicinių degalų kainų skirtumas. Be to, pajamos, gaunamos pardavus ES leidimus, yra svarbūs veiksniai, skatinantys inovacijas ir perėjimą prie švaresnių technologijų.

Kadangi tokia sistema laivybos sektoriuje diegiama pirmą kartą, labai svarbu atidžiai stebėti jos taikymą ir veiksmingumą, siekiant užtikrinti, kad būtų pasiekti jos tikslai, kartu išvengiant nenumatytos rizikos ekonomikai, aplinkai ir veiklai. Būtent dėl šios priežasties ES ATLPS direktyvoje reikalaujama, kad Komisija stebėtų ATLPS išplėtimo įtraukiant jūrų transportą įgyvendinimą ir kas dvejus metus teiktų savo išvadas.

Vienas iš šios nuostatos dėl stebėsenos tikslų – ankstyvajame etape nustatyti galimus laivybos bendrovių elgesio pokyčius, visų pirma veiksmus, kuriais bandoma apeiti ES ATLPS direktyvos reikalavimus. ES ATLPS direktyvoje reikalaujama, kad prireikus Komisija pasiūlytų priemones, kuriomis būtų užtikrintas veiksmingas ATLPS įgyvendinimas laivybos sektoriuje, visų pirma priemonės, kuriomis būtų mažinama galima reikalavimų apėjimo rizika.

Be to, nuostata dėl stebėsenos apima kitą galimą ES ATLPS taikymo jūrų transportui poveikį, pavyzdžiui, galimą transporto išlaidų padidėjimą, poveikį konkurencingumui arba poveikį toms laivybos paslaugoms, kurios yra laikomos esminėmis teritorinio tęstinumo paslaugomis, be kita ko, atsižvelgiant į atokiausius ES regionus, kurie yra toliausiai nutolusios ES teritorijos dalys.

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).

Šioje ataskaitoje aprašomas iki šiol atliktas darbas siekiant stebėti ES ATLPS taikymo jūrų transportui poveikį, daugiausia dėmesio skiriant galimam vengimo elgesiui. Šioje ataskaitoje pateikta analizė grindžiama rangovų konsorciumo atliktu tyrimu².

2. ATLPS įgyvendinimas jūrų transporto sektoriuje

2.1. Įgyvendinimo padėtis

1 teksto laukelis. Jūrų transportui taikomos ES ATLPS veikimas

ES ATLPS taikymo sritis buvo išplėsta įtraukiant jūrų transportą 2024 m. sausio mėn. Nuo 2024 m. ji taikoma didesnė kaip 5 000 bendrosios talpos (BT) laivams, gabenantiems krovinius ir keleivius komerciniais tikslais, o nuo 2027 m. bus taip pat taikoma jūrinės veiklos laivams, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000. Jūrų transporto įtraukimui į ES ATLPS nustatytas pereinamasis etapas, t. y. per pirmuosius dvejus metus apyvartinių taršos leidimų turi būti atsisakyta už dalį patikrinto išmetamųjų teršalų kiekio (2024 m. turi būti įtraukta 40 proc. patikrinto išmetamųjų teršalų kiekio, 2025 m. – 70 proc., o nuo 2026 m. – 100 proc.).

Nuo 2026 m. jūrų transportui taikoma ES ATLPS taip pat apims ne tik CO₂, bet ir kitas šiltnamio efektą sukeliančias dujas, t. y. metaną (CH₄) ir azoto suboksidą (N₂O). Geografinė jūrų transporto išmetamiems teršalams taikomos ES ATLPS taikymo sritis apima 100 proc. teršalų kiekio, išmetamo vykdant reusus tarp ES uostų ir ES uostuose, ir 50 proc. teršalų kiekio, išmetamo vykdant reusus tarp ES uosto ir ES jurisdikcijai nepriklausančio uosto, todėl trečiosios šalys gali nuspręsti, kaip spręsti likusio 50 proc. kiekio klausimą, jei nėra jokių lygiavertės kainodaros priemonės pasauliniu lygmeniu.

Ši sistema grindžiama ES Jūrų transporto SATT reglamente³ nustatytais išmetamųjų teršalų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reikalavimais, kurie pirmą kartą pradėti taikyti 2018 m. 2023 m. beveik 12 000 laivų, kurių bendroji talpa didesnė kaip 5 000, pranešė apie patikrintą išmetamųjų teršalų kiekį pagal THETIS SATT sistemą⁴, kuris sudaro 127 mln. tonų CO₂.

Tuo metu, kai buvo rengiama ši ataskaita, padaryta didelė pažanga įgyvendinant ES ATLPS ir pasiekta vilčių teikiančių ženklų dėl bendros atitikties. Kaip matyti iš grįžamosios informacijos, gautos iš laivybos bendrovių, veikiančių tiek ES, tiek už jos ribų, esama tikro pasiryžimo laiku įgyvendinti ATLPS teisinius įsipareigojimus. Iki šiol THETIS SATT sistemoje užsiregistravo daugiau kaip 5 000 laivybos bendrovių (paskyros su veikiančiais laivais), o daugiau kaip 15 000 laivų yra pateikę savo įvertintus stebėsenos planus savo atsakingoms administruojančioms institucijoms.

² Ricardo et al. (2024), „Reporting study for the implementation of the ETS Directive and SARV requirements for maritime transport“ (liet. „Pagalbinis tyrimas siekiant įgyvendinti ATLPS direktyvą ir jūrų transportui taikomus SATT reikalavimus“), dar nepaskelbta.

³ Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, (OL L 123, 2015 5 19, p. 55, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2024-01-01>).

⁴ THETIS SATT yra IT sistema, skirta pranešti apie jūrų transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį pagal Jūrų transporto SATT reglamentą (<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/eumrv>).

Šie teigiami ženklai dėl atitikties visų pirma yra informavimo veiklos, vykdytos nuo 2023 m. pabaigos padedant Europos jūrų saugumo agentūrai (EMSA), kuria siekiama sustiprinti suinteresuotųjų subjektų pasirengimą, rezultatas. 2023 m. gruodžio mėn. – 2024 m. kovo mėn. buvo surengti penki internetiniai seminarai siekiant paaiškinti ES ATLPS taisykles ir IT priemones laivybos bendrovėms, kuriuose buvo daug dalyvių (apie 500–700 dalyvių kiekviename internetiniame seminare). Su jais galima susipažinti internete⁵. Be to, siekdama užtikrinti aiškumą dėl ES ATLPS reikalavimų, Komisija paskelbė daugiau kaip 100 dažnai užduodamų klausimų⁶, o speciali pagalbos tarnyba (valdoma kartu su EMSA) per mažiau nei vienus metus atsakė į daugiau kaip 1 400 klausimų.

Be to, 2024 m. liepos mėn. buvo paskelbti du rekomendaciniai dokumentai. Pirmasis rekomendacinis dokumentas yra išsamus dokumentas, kuriame paaiškinami laivybos bendrovėms taikomi SATT ir ATLPS reikalavimai⁷. Antruoju rekomendaciniu dokumentu pateikiamos administruojančių institucijų vykdomo stebėsenos planų tvirtinimo gairės⁸. Taip pat baigiamas rengti trečiasis rekomendacinis dokumentas dėl tikrinimo ir akreditavimo veiklos.

2.2. Pagrindiniai rizikos veiksniai ir susirūpinimą keliantys klausimai, susiję su ATLPS taikymu jūrų transporto išmetamiems teršalams

Tikimasi, kad laivybos bendrovės, kaip pasaulinėje rinkoje konkuruojantys prekybos tarpininkai, ims priemonių, kad padidintų savo konkurencingumą ir kuo labiau sumažintų savo išlaidas, įskaitant ATLPS reikalavimų laikymosi išlaidas. Kad pasiektų šį tikslą, bendrovės paprastai gali apsvarstyti galimybę įgyvendinti veiklos sprendimus, kuriais siekiama sumažinti jų išmetamą ŠESD kiekį, pavyzdžiui, lėtą eigą, maršrutų optimizavimą, atsinaujinančiųjų išteklių ir mažo anglies dioksido pėdsako kuro naudojimą arba investavimą į švaresnius laivus ir modifikavimą, kuriuo siekiama užtikrinti energijos vartojimo efektyvumą (pvz., vėjovara, geresnę korpuso konstrukciją ir pan.). Vis dėlto bendrovės taip pat gali apsvarstyti galimybę taikyti praktiką, kuri galėtų būti laikoma vengimo elgesiu. Vengimo elgesys (arba veiksmai) plačiąja prasme gali būti apibrėžiamas kaip veiklos pakoregavimai, kuriais siekiama apeiti ATLPS taisykles ir sumažinti išmetamą ŠESD kiekį, apie kurį turi būti pranešama pagal ATLPS, faktiškai neįgyvendinant išmetamo ŠESD kiekio mažinimo priemonių, pvz., nedidinant energijos vartojimo efektyvumo arba nenaudojant alternatyviųjų degalų ir (arba) netaršesnių laivų.

Laivybos bendrovių vengimo elgesys kelia tris problemas. Pirma, jis gali pakenkti ES ATLPS aplinkosauginiam naudingumui, nes laivybos bendrovės, vykdančios vengimo veiksmus, atsisakys mažiau apyvartinių taršos leidimų, faktiškai nesumažindamos savo išmetamo teršalų kiekio. Kai

⁵ Europos Komisijos svetainė, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt#events.

⁶ Europos Komisijos svetainė, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt#faq.

⁷ Rekomendacinis dokumentas Nr. 1: The EU ETS and MRV Maritime – General guidance for shipping companies (liet. „ES ATLPS ir jūrų transporto SATT sistema. Bendrosios gairės laivybos bendrovėms“) (https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt&ettrans=lt#documentation).

⁸ Rekomendacinis dokumentas Nr. 2: ETS and MRV Maritime Regulation – General guidance on the process for approval of monitoring plans by administering authorities (liet. „ATLPS ir Jūrų transporto SATT reglamentas. Administracinių institucijų atliekamo stebėsenos planų tvirtinimo bendrosios gairės“) (https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en?prefLang=lt&ettrans=lt#documentation).

kuriais atvejais dėl vengimo mechanizmų net gali padidėti ŠESD kiekis, išmetamas vykdant lygiavertę transporto veiklą (pvz., jei yra padidinami plaukimo atstumai siekiant įtraukti papildomą apsilankymą uoste arba dalis operacijos vykdoma naudojant kitų rūšių transportą, išmetantį daugiau teršalų). Antra, dėl kai kurių vengimo veiksmų galėtų sumažėti ES konteinerių perkrovimo centrų eismas ir junglumas, o tai galėtų turėti platesnio masto neigiamą makroekonominį poveikį. Dėl vengimo elgesio sumažėjęs junglumas gali daryti bendrovėms neigiamą poveikį (pvz., sumažėja galimybė patekti į svarbias užsienio rinkas arba patekimas į jas tampa brangesnis, sumažėja galimybių siųsti krovinius į kitus uostus). Trečia, dėl vengimo mechanizmų gali sumažėti ATLPS pajamos, todėl gali būti mažiau lėšų jūrų transporto sektoriaus dekarbonizacijai arba platesniems klimato srities tikslams remti.

Vengimo elgesys galėtų tapti patrauklus laivybos bendrovėms, jei reikalavimų laikymosi išlaidos (šiuo atveju ATLPS mokėjimai) būtų didesnės už vengimo išlaidas (papildomos išlaidos, susijusios su vengimo elgesiu, įskaitant laivų eksploatavimo išlaidas ir uosto išlaidas). Tai taip pat priklauso nuo laivybos bendrovių gebėjimo savo ATLPS laikymosi išlaidas perkelti galutiniams vartotojams. Be tokių ekonominių aplinkybių, laivybos bendrovės taip pat atsižvelgs į kitus svarbius veiksnius, pavyzdžiui, galimą poveikį jų paslaugoms (pvz., nukrypimo laikas, laukimo laikas), galimybes vykdyti vengimo veiksmus (pvz., ne ES uostų prieinamumas, prieplaukų prieinamumas, junglumas ar suderinamumas su jų tinklu ir investicijų politika) arba kitą konkrečią riziką (pvz., reputacijos aspektai, saugumo rizika, galimi tiekimo grandinių sutrikimai, geopolitika ir pasaulio prekybos pobūdis).

Siekiant sumažinti vengimo riziką, į ES ATLPS direktyvą įtraukta griežta įplaukimo uosto sąvoka apibrėžtis (t. y. pareiga faktiškai pakrauti ar iškrauti krovinius arba įlaipinti ar išlaipinti keleivius), pagal kurią bendrovės negali įtraukti fiktyvių įplaukimo uostų ATLPS reikalavimų apėjimo tikslais. Be to, į ES ATLPS direktyvoje pateiktą įplaukimo uosto sąvoką nėra įtraukta kaimyninio konteinerių perkrovimo uosto sąvoka⁹. Tai reiškia, kad sustojimas šiuose ne ES uostuose pagal direktyvą negali būti laikomas reiso pradžia ar pabaiga, todėl sumažėja paskata sustoti šiuose ne ES centruose prieš įplaukiant į ES uostus arba iš jų išplaukus. Remdamasi ES ATLPS direktyvoje nustatytais kriterijais, Komisija jau nustatė tokius kaimyninius konteinerių perkrovimo uostus¹⁰ ir šis darbas bus atnaujinamas kas dvejus metus. Šiuo metu kaimyniniai konteinerių perkrovimo uostai apima Rytų Port Saido uostą Egipte ir Tanžero Viduržemio jūros uostą Maroke, kuriems tenka apie 70 proc. perkrovimo veiklos, vykdomos ES nepriklausančiose Viduržemio jūros šalyse. Kaip minėta pirmiau, direktyvoje taip pat atsižvelgiama į vengimo riziką, nes joje nustatyti stebėsenos reikalavimai ir reikalavimas kas dvejus metus teikti ataskaitą.

Be vengimo rizikos, dar vienas susirūpinimą keliantis klausimas yra rizika, kad padidės siuntėjų ir vartotojų siuntimo išlaidos, nes tikėtina, kad laivybos bendrovės bent dalį ATLPS reikalavimų laikymosi išlaidų perkels į galutinę gabenimo kainą. Atsižvelgiant į jūrų transporto, kaip pasaulinės prekybos pagrindo, svarbą, taip pat siekiant užtikrinti susisiekimą su kai kuriomis

⁹ ES ATLPS direktyvos 3a straipsnio 2 dalyje apibrėžti kaip uostai, kuriuose 1) konteinerių perkrovimo dalis viršija 65 proc. viso to uosto konteinerių eismo, 2) tie uostai yra ne Sąjungoje, bet mažiau nei 300 jūrmylių atstumu nuo valstybės narės jurisdikcijai priklausančio uosto, 3) uostas yra ES nepriklausančioje šalyje, kuriai ta ES nepriklausanti šalis veiksmingai netaiko šiai direktyvai lygiavertį priemonių.

¹⁰ 2023 m. spalio 26 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2023/2297, kuriuo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2003/87/EB nustatomi kaimyniniai konteinerių perkrovimo uostai, (OL L, 2023/2297, 2023 10 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2297/oj).

salomis ar kitomis atokiomis teritorijomis, visų pirma ES atokiausiais regionais, toks transporto išlaidų padidėjimas galėtų sukelti nenumatytą poveikį.

Direktyvoje jau numatytos konkrečios priemonės, kuriomis siekiama sušvelninti galimą poveikį atokių regionų junglumui, iki 2030 m. taikant išimtį konkrečioms reisams, įskaitant:

- reisu tarp uostų atokiausiuose regionuose ir uostų toje pačioje valstybėje narėje;
- tam tikrus reisu keleiviniais laivais tarp vienos valstybės narės, neturinčios sausumos jungties, ir kitos artimiausios valstybės narės, vykdomus pagal tarptautinę viešųjų paslaugų sutartį arba įsipareigojimą (VPS / VPI)¹¹;
- tam tikrus reisu keleiviniais laivais tarp uostų valstybių narių salose (neturinčiose kelių ar geležinkelių jungčių su žemynine dalimi), kuriose gyvena mažiau nei 200 000 nuolatinių gyventojų¹², ir kitų tos pačios valstybės narės uostų.

2.3. Kas stebima

Laikantis ES ATLPS direktyvos 3gg straipsnio 3 dalyje nustatytų stebėsenos reikalavimų, analizuotas toliau nurodytas vengimo elgesys ir platesnis poveikis (1 lentelė).

1 lentelė. Stebimas vengimo elgesys ir platesnis poveikis

Poveikis	Apibūdinimas
Galimas vengimo elgesys	
Perkrovimo veiklos perkėlimas	Konteinerių perkrovimas – tai praktika, kai konteineriai iškraunami iš vieno laivo uoste, o tada pakraunami į kitus konteinernežius, kad jie būtų pristatyti į paskirties vietą, kuri gali būti palyginti arti (konteineriai perkraunami į perkraunamuosius laivus (angl. <i>feeder transshipment</i>)), arba gali prisireikti vykdyti ilgesnius reisu (perkrovimas vykdomas etapais perkraunant konteinerius tarpiniuose centruose (angl. <i>relay transshipment</i>)). Konteinerių perkrovimo veiklos mastas pastaraisiais metais labai padidėjo. Kai kurie uostai, visų pirma Viduržemio jūros regione, neseniai išplėtė savo pajėgumus, kad galėtų atlikti tam tikrą vaidmenį perkrovimo paslaugų rinkoje. Siekdami sumažinti savo išlaidas, susijusias su ATLPS reikalavimų laikymusi, laivų operatoriai gali nuspręsti perkelti savo konteinerių perkrovimo veiklą iš ES perkrovimo uostų į ES nepriklausančių kaimyninių šalių uostus. Kai kuriais atvejais, jei krovinio kilmė ir paskirties vieta yra ne ES, taip apskritai būtų apeinamas mokestis už išmetamą teršalų kiekį. Kai galutinė krovinio paskirties vieta yra ES, krovinius reikėtų gabenti perkraunamaisiais

¹¹ Tarptautinių maršrutų pagal VPS / VPI, kuriems taikoma ši nukrypti leidžianti nuostata, sąrašas paskelbtas Įgyvendinimo sprendime (ES) 2023/2895: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101>

¹² Salų ir uostų, kuriems taikoma ši nukrypti leidžianti nuostata, sąrašas paskelbtas Įgyvendinimo sprendime (ES) 2023/2895: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101>

Poveikis	Apibūdinimas
	laivais iš ne ES perkrovimo uosto į ES perkrovimo uostą arba tiesiai į galutinę paskirties vietą (arba atvirkščiai, kai kilmės vieta yra ES).
Apsilankymas uostuose arba apsilankymo uostuose tvarkos keitimas siekiant apeiti reikalavimus	Laivybos bendrovės gali nuspręsti prieš įplaukdamos į ES uostą papildomai apsilankyti dar viename uoste, kad sutrumpintų paskutinės atkarpos ilgį (arba pirmos atkarpos išplaukus iš ES uosto ilgį). Laivų operatoriai taip pat gali pakeisti įplaukimo į uostus tvarką, kad kuo labiau sumažintų ATLPS poveikį jiems. Reikėtų pažymėti, kad pagal ES Jūrų transporto SATT reglamentą apsilankymas uoste reikalauja, kad laivybos veiklos vykdytojas pakrautų ar iškrautų krovinį arba įlaipintų ar išlaipintų keleivius. Todėl laivybos veiklos vykdytojui būtinai reikėtų vykdyti ekonominės veiklos operacijas šiuose papildomuose uostuose.
Paklausos perkėlimas į kitų rūšių transportą, darantį didesnę poveikį aplinkai	Krovininius gabenančios transporto bendrovės gali perkelti krovinijų gabenimo veiklą iš jūrų transporto į kitų rūšių transportą (visų pirma kelių transportą), kuris išmeta daugiau teršalų nei jūrų transportas. Tai veikiau darytų poveikį trumpųjų nuotolių laivybos maršrutams, kurie susiduria su didesne sausumos transporto konkurencija.
Efektyviausių laivų priskyrimas ES maršrutams	Laivų operatoriai gali nuspręsti naudoti savo efektyviausius laivus (kurių išmetamas ŠESD kiekis vienai tonmylei yra mažiausias) reisams maršrutais, kurie apima apsilankymus ES uostuose, o savo mažiau efektyvius laivus naudoti reisams kitais maršrutais. Tai galėtų būti naudinga ES aplinkai, be kita ko, oro kokybei, tačiau bendras išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis nesumažėtų.
Laivų, kurių dydis mažesnis už ribinį dydį, naudojimas	Laivų operatoriai, ypač tie, kurie eksploatuoja mažesnius (tačiau didesnius nei 5 000 BT) laivus, gali pasirinkti naudoti laivus, kurių bendroji talpa (šiek tiek) mažesnė nei 5 000 riba ir kuriems ATLPS netaikoma.
Krovinijų perkrovimas iš vieno laivo į kitą už ES uostų ribų	Laivų operatoriai gali pasinaudoti galimybe perkrauti krovinius (visų pirma skystus krovinius) iš vieno laivo į kitą už ES uostų ribų, kad išvengtų apsilankymo ES uostuose ir taip sumažintų savo įsipareigojimus pagal ES ATLPS.
Kitas galimas poveikis	
Poveikis transporto išlaidoms	Tikėtina, kad laivybos bendrovių apyvartinių taršos leidimų pirkimas siekiant užtikrinti ES ATLPS reikalavimų laikymąsi arba su švelninimo priemonių įgyvendinimu susijusios išlaidos turės įtakos bendroms laivybos sąnaudoms. Kai kurios laivybos bendrovės ATLPS išlaidas perkelia savo klientams kaip ATLPS papildomus mokesčius.

Poveikis	Apibūdinimas
Poveikis esminėms teritorinio tęstinumo paslaugoms	Dėl padidėjusių laivybos sąnaudų gali pasikeisti susisiekimo ro-ro keleiviniais laivais paslaugų, kuriomis ES salos ir atokios teritorijos sujungiamos su žemynine dalimi, pasiūla ir kaina.
Poveikis atokiausiems regionams	Dėl padidėjusių laivybos sąnaudų galėtų pasikeisti laivybos paslaugų, kuriomis užtikrinamas susisiekimas su atokiausiais regionais, pasiūla ir kaina. Be to, susisiekimo su atokiausiais regionais paslaugoms taip pat gali turėti įtakos pirmiau aprašytas vengimo elgesys.

3. Stebėsenos metodas

3.1. Analizės apribojimai

Raudonosios jūros krizės poveikis laivybos eismui

Dėl 2023 m. lapkričio mėn. prasidėjusių Houthi grupuotės išpuolių daugelis laivų, kurie anksčiau plaukė per Sueco kanalą, buvo nukreipiami plaukti kitu maršrutu aplink Pietų Afriką per Gerosios Vilties kyšulį. 2024 m. tranzitas per Sueco kanalą sumažėjo maždaug 60 proc., palyginti su padėtimi 2022–2023 m., o konteinervežių tranzitas – beveik 70 proc.¹³

Dėl to nuo 2024 m. I ketv. sumažėjo apsilankymų uostuose (visų pirma laivų, plaukiojančių gelminės laivybos maršrutais, ir didesnių konteinervežių) ir eismas rytinės Viduržemio jūros regiono dalies uostuose bei kai kuriuose centrinės Viduržemio jūros regiono dalies uostuose. Be to, dėl laivų nukreipimo kitu maršrutu vakarinės Viduržemio jūros regiono dalies uostuose padidėjo veiklos lygis, o rytinės Viduržemio jūros regiono dalies uostams buvo teikiama daugiau krovinių surinkimo ir paskirstymo paslaugų. Dėl šio iškraipymo kyla didelių sunkumų stebint vengimo elgesį Viduržemio jūros regione, nes Raudonosios jūros krizės paveikti reisai ir laivai (gelminės laivybos maršrutai ir didesni konteinervežiai) sutampa su tais reisais ir laivais, kuriuos labiausiai paveiks galimi vengimo veiksmai.

Siekiant atskirti ES ATLPS poveikį nuo Raudonosios jūros krizės poveikio, buvo laikomasi tokio požiūrio:

- diferencijuota Viduržemio jūros baseinų (vakarinėje, centrinėje ir rytinėje regiono dalyse) analizė, siekiant atsižvelgti į skirtingą Raudonosios jūros krizės poveikį kiekvienai teritorijai;
- tame pačiame Viduržemio jūros baseine esančių ES ir ne ES uostų palyginimas, kad būtų galima išnagrinėti platesnio masto Raudonosios jūros krizės poveikį visam baseinui;

¹³ Šaltinis – Pačios EMSA atlikta įvykių Raudonojoje jūroje poveikio jūrų eismui analizė.

- sukurtos dvi ES kontrolinės grupės: pietinė grupė, toliau suskirstyta pagal Viduržemio jūros baseiną, ir šiaurinė kontrolinė grupė (kai taikoma), kad būtų galima palyginti su ES perkrovimo uostuose nustatytomis tendencijomis ir nustatyti galimas platesnes rinkos tendencijas, darančias poveikį visiems uostams (t. y. ne tik perkrovimo veiklai).

Analizės atlikimo laikas

Atsižvelgiant į direktyvoje nustatytą teisinį terminą šiai pirmai ataskaitai parengti, analizė atlikta 2024 m. Ši ataskaita grindžiama naujausia analizės metu turėta informacija ir duomenimis, apimančiais 2024 m. laikotarpį nuo ES ATLPS įsigaliojimo jūrų transportui (2024 m. sausio mėn.) iki 2024 m. trečiojo III ketv. pabaigos (2024 m. rugsėjo 30 d.). Vis dėlto kai kuriais atvejais buvo prieinami tik pirmojo pusmečio duomenys.

Atsižvelgiant į didelį jūrų eismo, ypač perkrovimo operacijų segmente, nepastovumą, ši dalinė aprėptis riboja galimybes daryti galutines išvadas remiantis eismo duomenų analize.

Be to, 2024 m. yra pirmieji ATLPS laipsniško taikymo laikotarpio metai, kuriais ATLPS reikalavimų laikymosi išlaidos patiriamos tik dėl 40 proc. išmetamųjų teršalų kiekio. Tai gali turėti įtakos vengimo elgesio mastui, nes jam visų pirma daro poveikį kompromisas tarp vengimo išlaidų ir išmetamo ŠESD kiekio apmokestinimo (kuris bus taikomas tik nuo 2026 m.) ATLPS sistemoje.

Ši laiko apribojimo problema bus sprendžiama nuolat stebint ATLPS įgyvendinimą. Ši ataskaita yra vykstančio proceso dalis: atitinkamų rodiklių raida ir toliau bus nuolat analizuojama.

Perkrovimo duomenų prieinamumas

Duomenys apie perkrovimo operacijas visuose į šią ataskaitą įtrauktuose uostuose nėra nuosekliai viešai skelbiami. Šiai spragai užpildyti buvo naudojami duomenų paslaugų teikėjo „Econdb“ komerciniai duomenys. „Econdb“ duomenys gaunami iš sektų konteinerių imties, kuri sudaro nedidelę viso laivyno procentinę dalį (apie 2 proc.), tačiau yra paskirstyti reprezentatyviai. Taigi iš „Econdb“ gauti konteinerių judėjimo (įskaitant perkrovimą) duomenys gali būti neviseškai tikslūs, kai jie nagrinėjami atskiro uosto ir mėnesio lygmeniu, tačiau jais pateikiama naudinga tendencijų įvairiais laikotarpiais ir visuose regionuose apžvalga.

„Econdb“ duomenys buvo patikrinti pagal lygiaverčius ir oficialius Ispanijos uostų duomenis (bendras konteinerių ir perkrovimo paslaugų judėjimas), kuriuos paskelbė bendrovė „Puertos del Estado“. Tikrinant duomenis taip pat buvo naudojama informacija iš uostų užpildytų klausimynų. Atlikus palyginimą paaiškėjo, kad „Econdb“ duomenys yra pakankamai patikimi, kad juos būtų galima naudoti nustatant tendencijas ir atliekant santykinį uostų, kuriuose perkrovimo veiklos lygis aukštas, palyginimą. Vis dėlto šie duomenys būtų ne tokie tinkami atliekant išsamią absoliutaus perkėlimo veiklos lygio analizę ir nagrinėjant uostus, kuriuose perkrovimo veiklos lygis žemas.

3.2. Metodas ir priemonės

Ši stebėseną buvo vykdoma remiantis mokslinių tyrimų klausimais ir rodikliais, kurių reikia norint atsakyti į kiekvieną iš jų, rinkiniu. Šis tyrimas apima tiek retrospektyvinę, tiek perspektyvinę analizę. Retrospektyvinės analizės tikslas – nustatyti galimo vengimo elgesio ar platesnio poveikio, kurie jau galėjo įvykti stebimu laikotarpiu, įrodymus, o perspektyvine analize siekiama nustatyti galimą būsimą riziką ir poveikį pasibaigus stebimam laikotarpiui.

Atliekant retrospektyvinę analizę naudoti rodikliai apima uosto veiklos duomenis (apsilankymai uostuose, eismo apimtis, perkrovimo operacijos, junglumas) ir laivų duomenis. Perspektyvinė analizė, priešingai, daugiausia buvo grindžiama kokybine informacija apie pranešimus apie maršrutus, teisės aktų pakeitimus kaimyninėse ES nepriklausančiose šalyse ir duomenimis apie uostų pajėgumų didinimo projektus.

Vertinant šiuos rodiklius buvo atliktos dvi pagrindinės lyginamosios analizės:

- **palyginimas pagal laiką.** Stebimo laikotarpio duomenys lyginami su padėtimi prieš pradėdant taikyti ES ATLPS jūrų transportui ir apima 2022 ir 2023 m. duomenis. Šiuo tikslu analizuojami 2022 m. I ketvirčio – 2024 m. III ketv. duomenys, kad būtų galima nustatyti atitinkamas tendencijas. Be to, lyginami kiekvienų metų duomenys analizuojant 2024 m. I–III ketv. duomenų skirtumus, palyginti su 2023 m. I–III ketv. duomenimis. Taip siekiama išnagrinėti jūrų eismo duomenų sezoniškumą ir nepastovumą;
- **palyginimas su kontrolinėmis grupėmis.** Ši analizė padeda nustatyti galimus pokyčius, susijusius su vengimo elgesiu, nuo platesnio masto tendencijų (pvz., kurias lemia pasaulinės ekonominės aplinkybės, prekybos politika, geopolitika, įskaitant pirmiau minėtą Raudonosios jūros krizę, uostų infrastruktūros ir veiklos efektyvumo pokyčiai, uosto mokesčiai ir kt.). Pagrindinėms tendencijoms parodyti naudojamos dvi ES uostų kontrolinės grupės (pietinė ir šiaurinė kontrolinės grupės). Prie jų priskiriami uostai, kuriuose perkrovimo veikla yra žemesnio lygio ir kuriems tam tikru mastu perkrovimo operacijų perkėlimo rizika daro mažesnę poveikį.

Be to, kai tinkama, nagrinėjama keletas atvejų tyrimų, kad atliekant analizę daugiausia dėmesio būtų skiriama konkrečioms geografinėms vietovėms arba rinkos segmentams, kuriems gali būti daromas didžiausias poveikis. Tai, be kita ko, yra atvejo tyrimas, kuriame nagrinėjami eismo srautai tarp ES ir JAV (t. y. kuriuos Raudonosios jūros krizė turėtų mažiau paveikti), siekiant stebėti apsilankymų uostuose siekiant išvengti reikalavimų riziką, ir du papildomi atvejų tyrimai, kuriuose nagrinėjami įrodymai dėl galimo perėjimo prie kitų transporto rūšių gabenant krovinius atitinkamai tarp Ispanijos ir Italijos bei Bulgarijos ir kitų ES nepriklausančių Juodosios jūros regiono šalių.

3.3. Duomenų šaltiniai

Šiame tyrime naudoti duomenų šaltiniai apibendrinti toliau 2 lentelėje.

2 lentelė. Naudoti duomenų šaltiniai

Šaltinis	Naudojimas
MARINFO duomenų bazės apsilankymų uostuose duomenys	Apsilankymų uostuose skaičiaus duomenys pagal reiso tipą ir laivo tipą ir (arba) dydį. Šie duomenys naudojami siekiant stebėti tendencijas, susijusias su vengimo veiksmams (perkrovimo operacijos perkėlimas, apsilankymas uostuose siekiant apeiti reikalavimus ir perėjimas prie kitų rūšių transporto), ir poveikį laivybos paslaugoms atokiose teritorijose ir atokiausiuose regionuose.

Šaltinis	Naudojimas
Europos jūrų saugumo agentūros (EMSA) sukurta maršrutų modeliavimo priemonė	Duomenys apie jūrų eismą konkrečiais maršrutais, įskaitant tarpinį apsilankymą uostuose, praeityje, kad būtų galima suprasti, kaip kito maršrutų, į kuriuos įtraukti ES uostai, pobūdis. Ši priemonė grindžiama MARINFO įplaukimo į uostą duomenimis.
„Econdb“ komerciniai duomenys	Konteinerių eismo duomenys pagal paslaugas ir statistiniai duomenys pagal uostus (įskaitant perkrovimą). Jie naudojami perkrovimo operacijų tendencijoms ES ir ne ES uostuose analizuoti.
UNCTAD	Uostų (ES ir ne ES) linijinės laivybos junglumo indekso duomenys, kad būtų galima įvertinti su uostų junglumu susijusias tendencijas.
THETIS SATT	Laivų techninio efektyvumo duomenys, kad būtų galima stebėti galimą geriausių laivų priskyrimą ES, ir išmetamo CO ₂ kiekio duomenys, naudojami ES ATLPS išlaidoms apskaičiuoti.
Uosto direkčių apklausa	Papildomi ES uostų veiklos (įskaitant investicijas) duomenys ir informacija apie ES ATLPS poveikį uostų lygmeniu
Viešai prieinami uostų statistiniai duomenys	Kitų duomenų šaltinių, naudojamų uosto veiklai analizuoti ir papildomoms išvalgoms gauti, kryžminė patikra
Viešai skelbiamos informacijos dokumentų peržiūra	Nustatyti informaciją apie laivų operatorių naudojamus maršrutus, įskaitant paskelbtus tų maršrutų pakeitimus (arba naujus maršrutus) ir paskelbtas investicijas į uostus (visų pirma siekiant padidinti uostų pajėgumą).
Komercinės ataskaitos (įskaitant ataskaitas iš „Drewry“)	Papildoma informacija apie nustatytas tendencijas ir sandorius bei investicijas atitinkamuose uostuose.
Eurostato tarptautinio krovinių vežimo keliais duomenys	Analizuoti ketvirčio duomenys apie krovinių vežimą keliais tarp Ispanijos ir Italijos bei Bulgarijos ir kitų ES nepriklausančių šalių (Gruzijos, Turkijos), siekiant nustatyti galimus perėjimo prie kelių transporto įrodymus.

3.4. Į analizę įtraukti uostai

Analizė apima konkrečius uostus arba uostų grupes (kai kuriais atvejais su geografinėmis grupėmis), nes taip galima prasmingai palyginti tendencijas. Grupuojant uostus siekiama palengvinti bendro poveikio nustatymą. Uostų grupių pasirinkimas buvo aptartas su valstybių narių atstovais specialios ekspertų grupės posėdžiuose, o grupės aprašytos 3 lentelėje. Visų kiekvienos grupės uostų pavadinimai nurodyti šios ataskaitos priede.

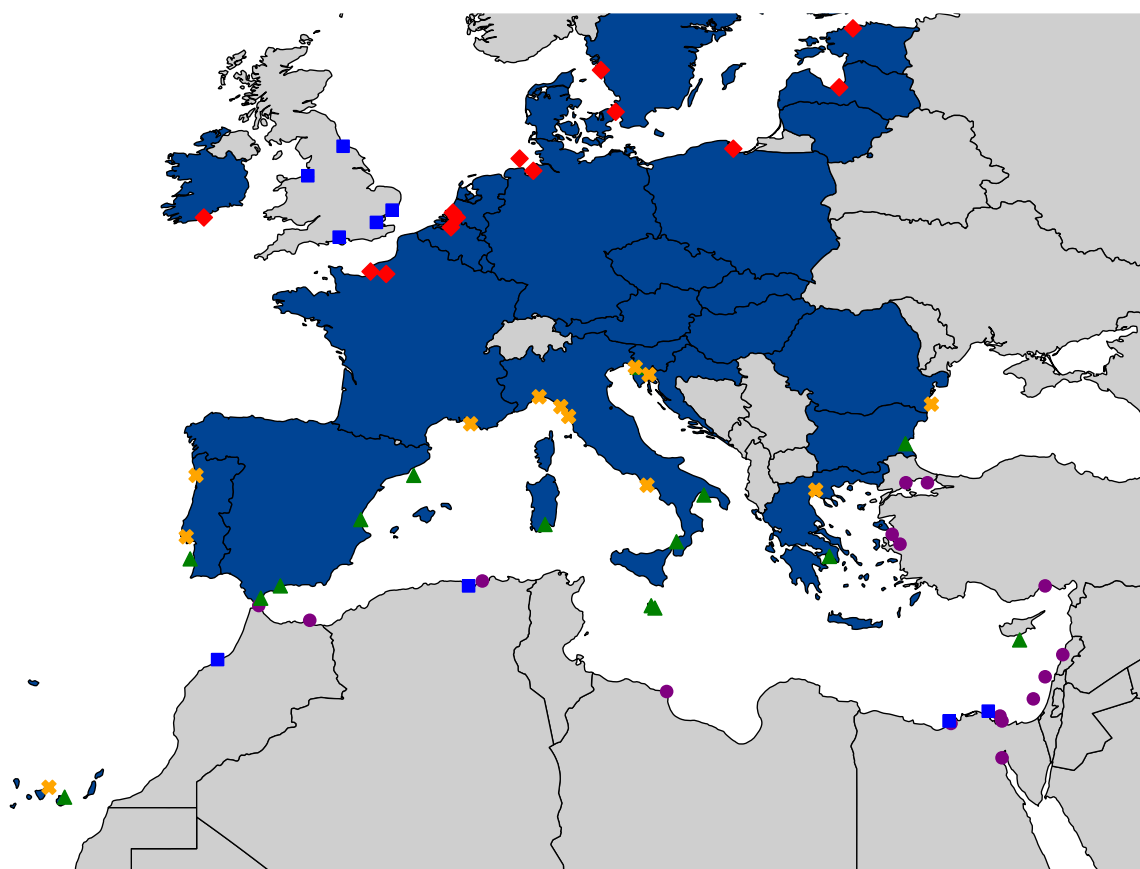
3 lentelė. Naudojamos uostų grupės

Uostų grupė	Apibrėžtis ir atrankos kriterijai	Naudojimas
ES perkrovimo uostai, kuriems kyla rizika	ES uostai, kuriuose perkraunama daug konteinerių ir kurie laikomi mažiausiai apsaugoti nuo perkrovimo operacijų perkėlimo rizikos, visų pirma atsižvelgiant į tai, kad yra netoli nuo ES nepriklausančių perkrovimo uostų.	Perkrovimo operacijų perkėlimo už ES ribų įrodymų stebėseną. Analizei buvo taikomas toks suskirstymas: - vakarinė Viduržemio jūros regiono dalis; - centrinė Viduržemio jūros regiono dalis; - rytinė Viduržemio jūros regiono dalis; - Juodoji jūra; - kita.
Kaimyniniai ne ES uostai (perkrovimas)	Manoma, kad dėl perkrovimo operacijų perkėlimo rizikos ne ES uostai gali gauti naudos iš papildomos veiklos. Tai yra: - uostai, esantys 300 jūrmylių atstumu nuo ES uosto¹⁴; - uostai, kuriuose yra konteinerių perkrovimo pajėgumų arba kurie gali juos išplėtoti trumpuoju laikotarpiu.	Perkrovimo operacijų perkėlimo už ES ribų įrodymų stebėseną. Analizei buvo taikomas toks suskirstymas: - vakarinė Viduržemio jūros regiono dalis; - centrinė Viduržemio jūros regiono dalis; - rytinė Viduržemio jūros regiono dalis.
Kaimyniniai ne ES uostai (apsilankymas uostuose siekiant apeiti reikalavimus)	Ne ES uostai, kurie turi didžiausią potencialą būti naudojami kaip uostai, kuriuose apsilankoma siekiant apeiti reikalavimus (t. y. uostai, nutolę 300 jūrmylių atstumu nuo ES uostų). Be kita ko, tai yra uostai, esantys netoli ES uostų ir galintys priimti didelius gelminės laivybos laivus. Ši kategorija apima: - visus pirmiau nurodytai kategorijai („kaimyniniai ne ES uostai (perkrovimas)“) priskiriamus uostus, išskyrus	Apsilankymų uostuose siekiant apeiti reikalavimus įrodymų stebėseną. Analizei buvo taikomas toks suskirstymas: - JK uostai; - Turkijos ir Šiaurės Afrikos uostai.

¹⁴ Buvo nagrinėti kai kurie kiti labiau nutolę ne ES uostai, laikomi svarbiais.

Uostų grupė	Apibrėžtis ir atrankos kriterijai	Naudojimas
	uostus, nutolusius didesniu nei 300 jūrmylių atstumu; - papildomus uostus, esančius šio atstumo intervale, net jei perkėlimo veikla nėra jų specializacija.	
Pietinė kontrolinė grupė	ES konteinerių uostai Viduržemio jūros regione, kuriems perkrovimo operacijos nėra pagrindinė jų veiklos dalis.	Bendrų eismo Viduržemio jūroje modelių pokyčių nagrinėjimas, neatsižvelgiant į perkrovimo operacijas, siekiant palyginti juos su nustatytais eismo ES perkrovimo uostuose modeliais. Suskirstymas pagal baseiną: - vakarinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas; - centrinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas; - rytinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas.
Šiaurinė kontrolinė grupė	ES konteinerių uostai Šiaurės Europoje, kuriems perkrovimo operacijos nėra pagrindinė jų veiklos dalis (ir kuriems, kaip manoma, eismo Viduržemio jūroje modelių pokyčiai, pavyzdžiui, susiję su Raudonosios jūros krize, turėtų mažiau įtakos).	Bendrų ES jūrų laivybos veiklos pokyčių nagrinėjimas, neatsižvelgiant į eismo Viduržemio jūroje modelius, siekiant palyginti juos su ES perkrovimo uostuose nustatytais pokyčiais.
Salų ir atokiausių regionų uostai	Pagrindiniai uostai ES salose ir atokiausiuose regionuose.	Poveikio esminėms laivybos paslaugoms, kuriomis siekiama užtikrinti teritorinį tęstinumą, ir atokiausiems regionams stebėseną

1 pav. Į kiekvieną grupę įtrauktų uostų žemėlapis [nerodomi kategorijai „Salų ir atokiausių regionų uostai“ priskiriami uostai]



Uostų kategorijos	
	Kaimyniniai ne ES uostai (perkrovimas)
	Kaimyniniai ne ES uostai (apsilankymas uostuose siekiant apeiti reikalavimus)
	ES perkrovimo uostai, kuriems kyla rizika
	Šiaurinė kontrolinė grupė
	Pietinė kontrolinė grupė

4. Galimų vengimo veiksmų stebėseną 2024 m. (I–III ketv.)

4.1. Perkrovimo operacijų perkėlimo rizikos stebėseną

- Šiuo metu nėra įrodymų, patvirtinančių, kad būtų stebima tendencija perkelti konteinerių perkrovimo veiklą iš ES į ES nepriklausančius perkrovimo uostus.
- Vakarinėje Viduržemio jūros regiono dalyje esančiuose ES uostuose konteinervežių eismas apskritai didėja, o ES uostuose, esančiuose rytinės Viduržemio jūros regiono dalies baseine (pvz., Pirėjuje), eismas (visų pirma reisais už ES ribų) mažėja. Vis dėlto tokios tendencijos

regione esančiuose ES ir ne ES uostuose paprastai yra panašios ir jas, regis, daugiausia lemia padėtis Raudonojoje jūroje.

Laikotarpio iki 2024 m. III ketvirčio uostų duomenys buvo analizuojami pagal Viduržemio jūros baseiną, įskaitant konteinervežių apsilankymo uostuose skaičių pagal reiso rūšį ir laivo dydį, konteinerių perkrovimo operacijų lygį ir uostų linijinės laivybos junglumo indeksą. Pagrindiniai rezultatai pateikti toliau 4 lentelėje. Iš šių rezultatų nematyti, kad iki šiol perkrovimo veiklos perkėlimas iš ES į ne ES uostus būtų plačiu mastu paplitęs. Manoma, kad vakarinėje ir rytinėje Viduržemio jūros regiono dalyse pastebėti uostų veiklos pokyčiai atitinka Raudonosios jūros krizės poveikį.

4 lentelė. Uosto veiklos duomenų analizės pagal Viduržemio jūros baseiną rezultatų santrauka

	Vakarinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas	Centrinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas	Rytinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas
Apsilankymas uostuose (2024 m. I–III ketv., palyginti su 2022–2023 m.)	Apsilankymų uostuose skaičius. Panaši apsilankymų uostuose skaičiaus didėjimo tendencija nustatyta ir ES, ir kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose. Pasiskirstymas pagal laivo dydį. Galima pastebėti, kad ES uostuose apsilanko daugiau tiek perkraunančiųjų, tiek didelių laivų, o tai atitinka tendencijas kaimyniniuose ne ES uostuose. Pasiskirstymas pagal reiso tipą. ES išorės reisais plaukiojančių	Apsilankymų uostuose skaičius. ES perkrovimo uostuose stebimos tendencijos apskritai yra panašios į tendencijas, nustatytas kontrolinėje grupėje ir kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose. Pasiskirstymas pagal laivo dydį. Didesnis perkraunančiųjų laivų apsilankymų uostuose skaičius ir mažesnis didelių laivų apsilankymų uostuose skaičius atitinkama tendencijas kaimyniniuose ne ES uostuose. Pasiskirstymas pagal reiso tipą. Ne ES / ES / ne ES reisais plaukiojančių	Apsilankymų uostuose skaičius. Panaši konteinervežių apsilankymų uostuose skaičiaus nedidelio mažėjimo tendencija nustatyta ir ES, ir kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose. Tai atitinka Raudonosios jūros krizės poveikį. Pasiskirstymas pagal laivo dydį. Panašus didelių laivų apsilankymų uostuose skaičiaus sumažėjimas nustatytas ir ES, ir kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose. Pasiskirstymas pagal reiso tipą. ES išorės reisais plaukiojančių

	Vakarinės Viduržemio jūros regiono baseinas	Centrinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas	Rytinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas
	laivų apsilankymų ES perkrovimo uostuose skaičius nesumažėjo (tiek ne ES / ES / ne ES, tiek ne ES / ES / ES reisų skaičius šiek tiek padidėjo).	laivų apsilankymų ES perkrovimo uostuose skaičius apskritai nesumažėjo, tačiau šiek tiek sumažėjo ne ES / ES / ES reisais plaukiojančių laivų apsilankymų skaičius, bet neatrodo, kad šias tendencijas lemia kokio nors konkretaus dydžio laivai.	laivų, visų pirma didesnių laivų (didesnių nei 14 500 TEU ¹⁵), apsilankymų ES perkrovimo uostuose skaičius sumažėjo (tai taikoma tiek ne ES / ES / ne ES, tiek ne ES / ES / ES reisams).
Perkrovimo operacijos (2024 m. I–III ketv., palyginti su 2022–2023 m.)	Perkrovimo operacijų lygis tiek ES, tiek kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose apskritai didėja.	Ilgainiui intensyvėja konteinerių perkrovimo veikla ES ir kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose. Bendro perkraunamų konteinerių ir perkrovimo operacijų skaičiaus kaitos tendencijos nerodo jokių didelių skirtumų tarp ES perkrovimo uostų, kontrolinės grupės uostų ir ne ES perkrovimo uostų.	Bendras perkraunamų konteinerių ir perkrovimo operacijų skaičius išliko palyginti stabilus, panašios bendros tendencijos stebimos tiek ES, tiek kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose. Vis dėlto iš informacijos apie atskirus uostus matyti, kad kai kuriuose ES uostuose (pvz., Pirėjo) perkrovimo veiklos lygis sumažėjo, o kai kuriuose Turkijos uostuose – padidėjo. Eismo Turkijos uostuose didėjimui įtakos gali turėti Izraelio ir „Hamas“ krizė, dėl kurios tam

¹⁵ TEU: ekvivalentinis dvidešimties pėdų vienetas – standartinis krovinių pajėgumo matas, pagrįstas 20 pėdų krovinių konteneriu.

	Vakarinės Viduržemio jūros regiono baseinas	Centrinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas	Rytinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas
			tikri eismo srautai gali būti nukreipti iš Izraelio į Turkiją.
Junglumas (2024 m. I–III ketv., palyginti su 2022–2023 m.)	ES perkrovimo uostų junglumo raida, palyginti su kaimyniniais ne ES perkrovimo uostais, reikšmingai nesiskiria.	Bendra ES perkrovimo uostų junglumo raida, palyginti su kaimyniniais ne ES perkrovimo uostais, reikšmingai nesiskiria. Vis dėlto vertinant atskirus uostus pastebima tam tikrų skirtumų: Kaljario, Marsašloko ir Taranto uostų junglumo rodikliai gerokai sumažėjo, o daugumos kitų centrinėje Viduržemio jūros regiono dalyje esančių tiek ES, tiek ne ES uostų rodikliai pakito nedaug.	Palyginti su 2023 m., Limasolio uosto junglumas padidėjo, o Pirėjo uosto – sumažėjo. Panašūs bendri pokyčiai nustatyti ir kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose.
Bendrosios pastabos	Didesnis veiklos lygis, nesant didelių ES ir ne ES perkrovimo uostų tarpusavio skirtumų.	Tendencijos ES ar ne ES perkrovimo uostuose reikšmingai nekito. Vis dėlto tarp ES uostų esama tam tikrų pastebimų skirtumų.	Tiek ES, tiek kaimyniniuose ne ES perkrovimo uostuose stebimų tendencijų pokyčiai apskritai atitinka Raudonosios jūros krizės poveikį. Nors kai kurie pokyčiai konkrečiuose uostuose (t. y. veiklos lygio sumažėjimas Pirėjo uoste ir padidėjimas kai kuriuose Turkijos uostuose) gali byloti apie tam tikrus vengimo veiksmus,

	Vakarinės Viduržemio jūros regiono baseinas	Centrinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas	Rytinės Viduržemio jūros regiono dalies baseinas
			tačiau pagrindiniai veiksniai, regis, yra Izraelio ir „Hamas“ krizės ir Raudonosios jūros krizės padariniai.

4.2. Konteinervežių apsilankymų uostuose arba jų apsilankymų uostuose tvarkos pakeitimo siekiant apeiti reikalavimus rizikos stebėsenai

- Apskritai nėra įrodymų, kad laivybos bendrovės plačiu mastu įgyvendintų papildomo apsilankymo kaimyniniuose ne ES uostuose veiksmus arba sistemingai keistų konteinervežių apsilankymo uostuose tvarką ATLPS taisyklių apėjimo tikslais.
- Stebimu laikotarpiu konteinervežių apsilankymų JK uostuose prieš įplaukiant į ES uostus (arba išplaukus iš jų) skaičius smarkiai nepadidėjo. Vis dėlto išsamesnė eismo srautų iš JAV į ES analizė rodo, kad, lyginant 2024 ir 2023 m., tarpinių apsilankymų JK uostuose dalis padidėjo.
- Nėra įrodymų, patvirtinančių tendenciją, kai prieš įplaukiant į Viduržemio jūros regione esančius ES uostus (arba išplaukus iš jų) yra apsilankoma uostuose (arba keičiama apsilankymo uostuose tvarka) siekiant apeiti reikalavimus.

ES lygmens apžvalga

Iš EMSA maršrutų modeliavimo priemonės rezultatų matyti, kad bendras tarpinio sustojimo kaimyniniuose ne ES uostuose prieš įplaukiant į ES uostus (arba išplaukus iš jų) praktikos mastas apskritai nepadidėjo (vertinant pagal konteinervežių apsilankymų uostuose skaičių ir bendrą laivų talpą). Be to, analizuojant vidutinį atstumą pirmoje / paskutinėje atkarpoje išplaukus iš ES uostų arba įplaukus į juos, nenustatyta jokio sumažėjimo, susijusio su apsilankymais uostuose ar apsilankymų uostuose tvarkos pakeitimu siekiant apeiti reikalavimus. Vidutinis pirmosios / paskutinės atkarpos atstumas stebimu laikotarpiu, priešingai, šiek tiek padidėjo, palyginti su 2023 ir 2022 m., greičiausiai dėl Raudonosios jūros krizės nulemtu laivų nukreipimo kitu maršrutu.

Apsilankymų JK uostuose siekiant apeiti reikalavimus rizika

Iš bendrų apsilankymų uostuose duomenų matyti, kad per stebimą laikotarpį konteinervežių apsilankymų JK uostuose prieš įplaukiant į ES uostus (arba išplaukus iš jų) skaičius reikšmingai nepadidėjo (taip pat vertinant tik Šiaurės Vakarų Europos uostus).

Vis dėlto konkrečiai nagrinėjant eismo srautus iš JAV į ES, pastaraisiais metais pastebimas didesnis reisų, apimančių tarpinį apsilankymą JK uostuose, skaičius. 2023 m. tokie reisai sudarė 30 proc. reisų tarp JAV ir ES, o 2024 m. – 34 proc.

Apsilankymų Turkijos ar Šiaurės Afrikos uostuose siekiant apeiti reikalavimus rizika

Apskritai, kadangi tebesitęsianti krizė Raudonojoje jūroje daro poveikį apsilankymų regiono uostuose skaičiui, sunku nustatyti ES ATLPS įgyvendinimo poveikio mastą šiame regione, jei toks poveikis apskritai yra. Bet kuriuo atveju iš išsamių EMSA maršrutų modeliavimo priemonės rezultatų nematyti, kad bendras tarpinių apsilankymų ne ES uostuose Viduržemio jūros regione prieš įplaukiant į ES uostus Viduržemio jūros regione (arba išplaukus iš jų) praktikos mastas būtų padidėjęs (vertinant tiek pagal bendrą laivų talpą, tiek pagal bendrą apsilankymų uostuose skaičių).

4.3. Paklausos perkėlimo į kitas transporto rūšis rizikos stebėseną

- Išnagrinėjus atvejų tyrimus (reisai tarp Ispanijos ir Italijos ir jungtys per Juodąją jūrą su Bulgarija) nenustatyta jokių požymių, kad būtų vis dažniau pereinama prie krovinių gabenimo keliais.

Reisų tarp Ispanijos ir Italijos atvejo tyrimas (susisiekimo ro-ro laivais ir ro-ro keleiviniais laivais paslaugos)

Susisiekimo tarp Ispanijos ir Italijos ro-ro laivais ir ro-ro keleiviniais laivais paslaugos susiduria su sausumos transporto alternatyvų (daugiausia krovinių vežimu keliais) konkurencija, atsižvelgiant į palyginti nedidelį atstumą tarp šių dviejų šalių sausumos ir jūrų transporto jungčių. Siekiant ištirti galimą poveikį perėjimui prie kitų rūšių transporto nuo tada, kai buvo išplėsta ES ATLPS taikymo sritis, tarp Ispanijos ir Italijos reisu vykdančių ro-ro keleivinių ir ro-ro krovinių laivų apsilankymai uostuose buvo stebimi ir lyginami su šių tipų laivų tendencijomis ES mastu. Be to, buvo surinkti laikotarpio iki 2024 m. I ketv. krovinių vežimo keliais duomenys, kad būtų galima palyginti juos su ro-ro laivų ir ro-ro keleivinių laivų eismo duomenimis ir nustatyti galimas perėjimo prie kitų rūšių transporto tendencijas.

Apskritai iš duomenų nematyti nei jokio bendro ar sisteminio jūrų eismo tarp šių šalių lygio sumažėjimo, nei krovinių vežimo keliais masto padidėjimo vežant prekes tarp šių dviejų šalių. Tad nėra aiškių įrodymų, kad būtų vis dažniau pereinama prie kelių transporto. Vis dėlto, kadangi turimi duomenys apima tik labai trumpą laikotarpį po ATLPS įvedimo, dar per anksti daryti kokią nors tvirtą išvadą. Manoma, kad reikia papildomų duomenų apie krovinių vežimo jūra ir keliais veiklos lygį, kad būtų galima dar labiau pagrįsti analizę būsimose ataskaitose.

Susisiekimo tarp Bulgarijos ir kaimyninių šalių atvejo tyrimas (ro-ro keleiviniai laivai ir konteinervežiai)

Siekiant toliau nagrinėti galimą perėjimo prie kitų rūšių transporto riziką, buvo stebimi ro-ro keleivinių laivų ir konteinervežių apsilankymų Bulgarijos Burgaso ir Varnos uostuose duomenys.

Iš analizės matyti, kad nuo 2024 m. pradžios, vertinant konkrečių tipų laivus, eismo rodikliai šiek tiek svyravo, tačiau apskritai šiuo metu nėra įrodymų apie kokią nors reikšmingą eismo iš kaimyninių uostų į Burgaso ir Varnos uostus sumažėjimą, kuris reikštų, kad prekėms pristatyti vis dažniau naudojamas kitų rūšių transportas (daugiausia kelių transportas).

4.4. Efektyviausių laivų priskyrimo ES maršrutams rizikos stebėseną

- Iš analizės matyti, kad 2024 m., palyginti su 2023 m., šiek tiek padidėjo ES uostuose apsilankiusių naujesnių laivų (kurie turėtų efektyviau vartoti energiją) dalis, tačiau manoma,

kad tokioms išvadoms veikiausiai turi įtakos kitos aplinkybės (pvz., pasaulinio laivyno atnaujinimas).

- Lyginant 2024 m. su 2023 m., ES uostuose apsilankančių laivų energijos vartojimo efektyvumo indeksų analizė nerodo staigaus pagerėjimo.

Iš EMSA atliktos analizės matyti, kad 14 proc. konteinervežių laivyno laivų, 2024 m. apsilankiusių ES uostuose, yra eksploatuojami penkerius metus ar trumpesnę laikotarpį, palyginti su 12 proc. tokių laivų 2023 m. Be to, 2024 m. 20 proc. laivyno yra laivai, eksploatuojami bent 20 metų, palyginti su 19 proc. tokių laivų 2023 m. Todėl yra tam tikrų įrodymų, kad 2024 m. ES uostuose apsilankę laivai apskritai yra šiek tiek naujesni laivai, palyginti su 2023 m. (taigi daroma prielaida, kad jų energijos vartojimo efektyvumas bus šiek tiek didesnis). Vis dėlto įrodymai, kad tokia tendencija susijusi su vengimo elgesiu, nėra įtikinami, nes manoma, kad šitiems rezultatams didesnę įtaką daro kiti aspektai (pvz., pasaulinio laivyno atnaujinimo lygis). Pavyzdžiui, apskaičiuota, kad trumpiau nei penkerius metus eksploatuojami pasaulio konteinervežių laivyno laivai 2024 m. sudarė 17 proc., palyginti su 14,5 proc. 2023 m.¹⁶

Be to, iš 2022–2024 m. ES uostus aplankiusių laivų nurodyto energijos vartojimo efektyvumo indekso analizės matyti, kad vidutinis laivyno efektyvumas 2022–2023 m. padidėjo tik nežymiai, o 2023–2024 m. – visai nepadidėjo. Todėl nėra jokių požymių, kad maršrutais į ES ir iš jos plaukiojančių laivų energijos vartojimo efektyvumo rodikliai būtų reikšmingai pakitę nuo 2024 m.

4.5. Galimo mažesnių nei nustatyta riba laivų naudojimo stebėsena

- Nėra įrodymų, kad 2024 m. būtų naudojama daugiau 4 000–5 000 BT laivų, palyginti su ankstesniais metais.

Jei laivybos bendrovės, siekdamos apeiti ATLPS taisykles, naudotų mažesnius laivus, jos greičiausiai naudotų laivus, kurių bendroji talpa yra 4 000–5 000, kad sumažintų savo bendras veiklos vykdytojų sąnaudas. Iš analizės, atliktos nagrinėjant šiuos laivus, matyti, kad jie sudaro nedidelę bendro ES uostus aplankančių laivų skaičiaus procentinę dalį, nors tarp skirtingų tipų laivų esama skirtumų. Kalbant apie bendrosios paskirties krovininius laivus, laikomus labiausiai su šia rizika susijusia laivų kategorija, 2024 m. apie 11 proc. uostuose apsilankiusių laivų, plaukusių ES išorės atvykimo maršrutais, buvo tokio dydžio laivai. Tai yra labai nedidelis padidėjimas, palyginti su 2022 ir 2023 m. lygiais (atitinkamai 10,6 ir 9,9 proc.). Uostuose apsilankančių ES vidaus maršrutais plaukiojančių 4 000–5 000 BT bendrosios paskirties krovininių laivų procentinė dalis taip pat yra nedidelė, t. y. apie 9 proc. 2024 m.; nuo 2022 m. ji išliko labai stabili.

Uostus aplankančių kitų kategorijų tokio paties dydžio laivų procentinė dalis taip pat yra maža, pavyzdžiui, 0,5 proc. konteinervežių ir 12 proc. naftos tanklaivių, vykdančių ES išorės atvykstančius reisus. Apskritai, palyginus 2024 m. uostuose apsilankiusių laivų procentinę dalį su

¹⁶ Jungtinių Tautų prekybos ir vystymosi konferencija, *2024 Review of Maritime Transport* (liet. „2024 m. jūrų transporto sektoriaus apžvalga“) ir *2023 Review of Maritime Transport* (liet. „2023 m. jūrų transporto sektoriaus apžvalga“) (UNCTAD/RMT/2023).

ankstesnių metų procentinėmis dalimis, nenustatyta, kad būtų naudojama gerokai daugiau bet kokios kategorijos laivų, kurių bendroji talpa didesnė kaip 4 000, bet mažesnė kaip 5 000.

4.6. Galimų krovinių perkrovimo iš vieno laivo į kitą atvejų stebėseną

- Apskritai nėra įrodymų, kad nuo 2024 m. sausio mėn. ES vandenyse būtų padaugėję krovinių perkrovimo iš vieno laivo į kitą atvejų.

Atlikus krovinių perkrovimo iš vieno laivo į kitą atvejų ES vandenyse analizę nustatyta, kad, nors 2022 m. po Rusijos invazijos į Ukrainą perkrovimo atvejų skaičius gerokai padidėjo, nuo 2024 m. sausio mėn. jų apskritai toliau nedaugėjo (palyginti su 2023 m.), o tai galėtų reikšti, kad krovinių perkrovimo iš vieno laivo į kitą atvejais, kaip galimi vengimo veiksmai, tapo dažnesni po to, kai ES ATLPS buvo išplėsta įtraukiant jūrų transportą.

5. Ateities perspektyvos. Atitinkamų nustatytų faktų peržiūra pasibaigus stebimam laikotarpiui

- Kalbant apie pranešimus apie maršrutus, nors yra keletas pavyzdžių, iš kurių galima spręsti apie vengimo elgesio riziką, susijusią su papildomais sustojimais JK uostuose, atlikus 2025 m. transatlantinių maršrutų analizę nenustatyta jokių požymių, kurie būtų apie pastebimą apsilankymų JK uostuose siekiant apeiti reikalavimus tendenciją. Tikėtina, kad Raudonosios jūros krizė ir toliau darys poveikį Viduržemio jūros uostus apimantiems maršrutams.
- Kalbant apie investicijas, šiuo metu nėra aiškių įrodymų, kuriais remiantis būtų galima daryti išvadą, kad keičiasi investicijų uostuose kryptys ir dėl to investicijų ES uostuose apskritai mažėja, o kaimyniniuose ne ES uostuose – daugėja. Svarbiausi nustatyti faktai, susiję su investicijomis kaimyniniuose ne ES uostuose – neseniai padidinti Egipto Damietos uosto pajėgumai, nes dėl to šis uostas galėtų pritraukti daugiau perkrovimo operacijų. Be to, numatoma, kad 2027 m. taip pat bus gerokai padidinti Maroko Nadoro uosto konteinerių krovos pajėgumai. Šie uostai taip pat turėtų būti atidžiai stebimi ateinančiais metais.
- Kalbant apie naujienas teisėkūros ir reguliavimo srityse, ES nepriklausančiose kaimyninėse šalyse nenustatyta jokių pokyčių, dėl kurių ateityje padidėtų vengimo elgesio rizika. Neseniai paskelbta Turkijos jūrų transporto anglies dioksido apmokestinimo sistema, priešingai, gali padėti sumažinti su Turkijos uostais susijusio vengimo elgesio riziką. Į JK ATLPS įtraukus vidaus vandenyse plaukiojančių laivų išmetamą teršalų kiekį ir galbūt kitą tarp Jungtinės Karalystės ir ES plaukiojančių laivų išmetamo teršalų kiekio dalį, vengimo elgesio rizika taip pat turėtų iš dalies sumažėti. Tolesni pokyčiai bus nuolat stebimi.

5.1. Konteinerinių linijų maršrutų keitimas

Apskritai yra nedaug pranešimų apie maršrutų pakeitimus, darančius poveikį rytinės Viduržemio jūros regiono dalies uostams. Su šiuo regionu susijusiais laivybos veiklos vykdytojų pranešimais paprastai patvirtinama, kad 2025 m. laivai ir toliau turėtų aplenkti Raudonąją jūrą bei plaukti per Gerosios Vilties kyšulį, nes padėtis Raudonojoje jūroje išlieka nepastovi. Todėl numatoma, kad eismas ir toliau bus nukreipiamas nuo Pirėjo uosto. Tikimasi, kad kai kurios iš Pirėjo uosto nukreiptos paslaugos bus teikiamos toliau, užuot pasirinkus mažesnius perkraunamuosius laivus iš vakarinės Viduržemio jūros dalies uostų (daugeliu atvejų ES uostų) kroviniams gabenti į rytinę

Viduržemio jūros regiono dalį. Nėra įrodymų, kad maršrutai būtų nukreipiami nuo Pirėjo uosto dėl kitų nei su krize Raudonojoje jūroje susijusių laivų nukreipimo kitais maršrutais priežasčių.

Nagrinėjant padėtį centrinės Viduržemio jūros regiono dalies uostuose aiškiai nenustatyta jokių pranešimų apie naujus maršrutus, kurie gali turėti sisteminę poveikį centrinės Viduržemio jūros dalies uostams visame regione ir kurie gali būti nustatyti dėl ATLPS įgyvendinimo. Numatoma, kad 2025 m. didesni laivai ir toliau bus nukreipiami nuo Maltos laisvojo uosto, daugiausia dėl tebesitęsiančios Raudonosios jūros krizės.

Vakarinės Viduržemio jūros regiono dalies uostuose yra keletas pavyzdžių, kai ne ES uostai (visų pirma Tanžeras) buvo įtraukti į esamus maršrutus šioje teritorijoje. Be to, yra įrodymų, kad operatoriai įtraukia ES vakarinės Viduržemio jūros regiono dalies uostus (pvz., Sineso, Valensijos, Barselonos) į Tolimųjų Rytų ir Artimųjų Rytų jungtis. Todėl manoma, kad tokie pokyčiai daugiausia susiję su padėties Raudonojoje jūroje poveikiu.

Šiaurės jūroje yra keletas pranešimų apie maršruto pakeitimus, kai kuriais atvejais apimančius papildomus apsilankymus JK uostuose, kurie galėtų reikšti galimą vengimo riziką. Išsami analizė, kurioje Šiaurės Amerikos ir Šiaurės Vakarų Europos maršrutai 2024 m. buvo lyginami su paskelbtais 2025 m. maršrutais, atskleidžia įvairius maršrutų keitimo 2024–2025 m. pavyzdžius. Remiantis šiuo atvejo tyrimu, nors 2025 m. į kelis transatlantinius maršrutus įtrauktas naujas sustojimas Jungtinėje Karalystėje, yra kitų maršrutų, į kuriuos įtrauktas papildomas apsilankymas ES uoste ir (arba) pašalintas apsilankymas JK uostas. Todėl šiuo etapu sunku nustatyti kokią nors aiškią 2025 m. planuojamo vengimo elgesio tendenciją, be kita ko, Šiaurės jūros regione.

5.2. Investicijos į konteinerių uostų pajėgumų didinimą

Nustatyta daug konteinerių pajėgumų didinimo projektų tiek ES, tiek ne ES kaimyniniuose uostuose. Daugelis Europos uostų toliau sparčiai natūraliai auga brandžios rinkos sąlygomis, esamiems konteinerių terminalams laipsniškai didinant savo pajėgumus savo konkurencingumo ir rinkos dalies didinimo tikslu. Dėl stiprios rinkos dinamikos (nuo 2010 m. ES nepriklausančiose Viduržemio jūros regiono šalyse konteinerių kiekis padidėjo 67 proc.) kaimyniniai ne ES uostai toliau sparčiai plėtoja savo veiklą, įgyvendindami kai kuriuos svarbius projektus toliau nuo senesnių miestų centrų.

Apibendrinant nustatytą 2025–2035 m. numatomą uostų konteinerių krovos pajėgumų didinimą, ES uostų pajėgumai bus papildyti 25 mln. TEU, palyginti su 34 mln. TEU, kuriais bus papildyti kaimyninių ne ES uostų pajėgumai. Pastarųjų pajėgumų didinimą daugiausia lemia investicijos rytinėje Viduržemio jūros regiono dalyje (t. y. Turkijoje ir Egipte) ir vakarinėje Viduržemio jūros regiono dalyje (t. y. Maroke).

Jos apima, pavyzdžiui, investicijas į Damietos ir Nadoro uostus. Tikimasi, kad 2025 m. Damietoje (Egiptas) turėtų pradėti veikti naujas 3,3 mln. TEU metinių pajėgumų turintis terminalas (palyginti su dabartiniai 1,2 mln. TEU pajėgumais), kuris sieks tapti specialiu bendrovės „Hapag-Lloyd“ strateginiu perkrovimo centru rytinėje Viduržemio jūros regiono dalyje. Maroko Nadoro uoste po dešimtmetį trukusio planavimo įgyvendinamas projektas, kuriuo siekiama išplėsti konteinerių krovos pajėgumus Nadoro uosto „West Med“ terminale. Kai terminalas pradės veikti visu pajėgumu iki 2027 m., jo pajėgumai kasmet sudarys 3,4 mln. TEU (palyginti su šiuo metu

nedideliais Nadoro uosto konteinerių krovos pajėgumais). CMA CGM ir „Marsa Maroc“ bendroji įmonė įrengs ir eksploatuos 50 proc. naujo konteinerių terminalo. Taip didinant pajėgumus siekiama papildyti Tanžero uosto perkrovimo pajėgumus.

Šiuo metu nėra aiškių įrodymų, kuriais remiantis būtų galima daryti išvadą, kad dėl ATLPS keičiasi investicijų uostuose kryptys (t. y. ES uostuose investicijos atšaukiamos arba mažinamos, o konkuruojančiuose ne ES uostuose – didinamos). Vis dėlto, atsižvelgiant į planuojamas investicijas, svarbu toliau atidžiai stebėti šiuos sparčiai besiplečiančius kaimyninius uostus.

5.3. Teisės aktų pakeitimai kaimyninėse šalyse

ES nepriklausančiose kaimyninėse šalyse nėra jokių pokyčių teisėkūros ir reguliavimo srityse, dėl kurių ateityje galėtų padidėti vengimo elgesio rizika. Priešingai, dvi iš šių kaimyninių šalių – JK ir Turkija – paskelbė planus dėl anglies dioksido apmokestinimo mechanizmų taikymo laivybos sektoriui.

JK planuoja išplėsti JK ATLPS taikymo sritį, kad nuo 2026 m. ji apimtų jūrų laivybos sektoriuje išmetamą teršalų kiekį. 2024 m. lapkričio mėn. pradėtos konsultacijos¹⁷, kurių tikslas – išnagrinėti įvairias įgyvendinimo galimybes, taip pat pasitarti dėl galimo būsimo JK ATLPS taikymo srities išplėtimo, kad ji apimtų papildomą jūrų laivybos sektoriuje išmetamą teršalų kiekį. Konsultacijose minima galimybė įtraukti ne tik JK vidaus vandenyse išmetamų teršalų kiekį, bet ir pusę plaukiant reisais tarp JK ir ES išmetamo teršalų kiekio, taip pat galbūt pusę teršalų kiekio, išmetamo plaukiant tarptautiniu reisu, kuris prasideda arba baigiasi JK iš užjūrio teritorijos, jei daugiašaliai veiksmai, kurių imtasi pasitelkiant IMO, būtų atidėti arba paaiškėtų, kad jų nepakanka tarptautinės laivybos sektoriuje išmetamam ŠESD kiekiui sumažinti.

Turkijoje 2024 m. liepos mėn. parlamentas iš dalies pakeitė savo uostų įstatymą, siekdamas įpareigoti į Turkijos uostus įplaukiančius komercinius laivus mokėti už savo išmetamą ŠESD kiekį. Reglamente turėtų būti išsamiau aprašyta sistemos aprėptis (tonažas, reisų tipais), išmetamųjų teršalų mokesčio tarifai ir išmetamo teršalų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo procedūros. Todėl kol kas neaišku, ar ATLPS bus taikoma tik reisams tarp Turkijos ir ES, vidaus reisams ir (arba) ar ji taip pat bus taikoma Turkijos išorės reisams – tokiu atveju būtų visiškai pašalinta su Turkijos uostais susijusi vengimo elgesio rizika.

Egiptas taip pat neseniai pradėjo kurti savanorišką anglies dioksido rinką, tačiau neužsimenama, ar ji apims jūrų laivybos sektorių.

Nei Maroke, nei jokioje kitoje kaimyninėje šalyje nenustatyta jokių paskelbtų atitinkamų teisės aktų pakeitimų, kurie būtų svarbūs atliekant šią analizę.

Be šių nacionalinės teisės aktų pakeitimų kaimyninėse šalyse, ES taip pat yra visapusiškai įsipareigojusi pasauliniu lygmeniu siekti, kad būtų sukurta plataus užmojo reguliavimo sistema. Vyksta diskusijos Tarptautinės jūrų organizacijos (IMO) lygmeniu, siekiant susitarti dėl konkrečių

¹⁷ JK apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos taikymo srities išplėtimas. Jūrų laivyba. Bendros JK vyriausybės, Škotijos vyriausybės, Velso vyriausybės ir Šiaurės Airijos žemės ūkio, aplinkos ir kaimo reikalų departamento konsultacijos. Pabaigos data: 2025 m. sausio 23 d.

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6747627277462f7809147537/uk-ets-scope-expansion-maritime-consultation.pdf>

priemonių, kurios padėtų pasiekti tikslus, dėl kurių susitarta peržiūrėtoje IMO ŠESD strategijoje. Bus tinkamai atsižvelgta į IMO lygmeniu pasiektus rezultatus, be kita ko, vykdant ES ATLPS direktyvos įgyvendinimo jūrų transporto srityje stebėseną.

6. Kitokio poveikio stebėseną

- Apskaičiuota, kad 2024 m. dėl ATLPS išlaidų bendros laivybos sąnaudos padidėjo vidutiniškai 3,7 proc., bet šis rodiklis skirtingų kategorijų laivams labai nevienodas.
- Iš ATLPS išlaidų ir papildomų mokesčių analizės matyti, kad konteinervežių operatoriai perkelia visas ATLPS išlaidas siuntėjams. Dėl paskelbtų ATLPS papildomų mokesčių poveikio siuntėjams taikomoms transporto kainoms krovinių vežimo tarifai padidėja maždaug 1–5 proc. Be to, nuo 2023 m. spalio mėn. iki 2024 m. birželio mėn. pasauliniai krovinių vežimo konteinervežiais tarifai padidėjo maždaug 120 proc. ir šį padidėjimą daugiausia lėmė Raudonosios jūros krizės.
- Taip pat yra įrodymų, kad specialūs ATLPS papildomi mokesčiai taikomi trumpųjų nuotolių laivybos maršrutams. Iš įvairių keltų maršrutų analizės matyti, kad ATLPS išlaidų poveikis bilietų kainoms įvairiuose pasirinktuose maršrutuose labai skiriasi – kainos padidėjo nuo 3 iki 11 proc.
- Šiuo metu nėra jokių įrodymų, kurie suteiktų pagrindą teigti, remiantis išanalizuotomis apsilankymų uostuose tendencijomis, kad laivybos paslaugų, kuriomis užtikrinamas susisiekimas su saloms, sumažėjo.
- Išanalizavus uostų eismą atokiausiuose regionuose, nenustatyta jokio neįprasto sumažėjimo nė viename iš atokiausių regionų 2024 m. Be to, yra labai mažai ženklų, kurie bylotų apie kokius nors apsilankymų atokiausių regionų uostuose tendencijų skirtumus, priklausomai nuo reiso pradžios vietos. Uostuose, esančiuose atokiausiose regionuose, išskyrus Kanarų salas, perkrovimo veiklos mastas yra palyginti nedidelis ir juose nenustatyta jokių reikšmingų vengimo veiksmų.

6.1. Poveikis transporto išlaidoms

Atsižvelgiant į tai, kad vidutinė ATLPS leidimų kaina 2024 m. buvo 64 EUR už toną CO₂, ir į tai, kad pagal laipsniško reikalavimų įvedimo tvarką jie taikomi 40 proc. išmetamųjų teršalų kiekio, apskaičiuota, kad 2024 m. laivybos bendrovės atsisakys maždaug 34 mln. ES apyvartinių taršos leidimų (darant prielaidą, kad išliks 2023 m. veiklos lygis), o tai reikštų apie 2 200 mln. EUR išlaidų ATLPS apyvartiniam taršos leidimams įsigyti. Palyginti su bendromis laivybos sąnaudomis (pvz., kuro sąnaudos, su darbuotojais susijusios sąnaudos, uosto mokesčiai, investicinės sąnaudos ir kt.), tai yra maždaug 3,7 proc. padidėjimas, jei operatoriai ir (arba) laivų savininkai nesiima energijos vartojimo efektyvumo didinimo ar išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo priemonių.

Išlaidų poveikis labai skiriasi pagal laivų kategorijas, priklausomai nuo jų santykinės ES viduje ir už jos ribų išmetamo teršalų kiekio dalies. Pavyzdžiui, konteinervežiai, tanklaiviai ar balkeriai už ES ribų paprastai išmeta daugiau teršalų, palyginti su keleiviniais laivais.

Apskaičiuota, kad 2024 m. bendras ATLPS išlaidų poveikis pasirinktam maršrutui iš Tolimųjų Rytų į Šiaurės Europą (iš Šanchajaus į Roterdamą 2015 m. pastatytu konteinervežiu, kuriuo gabenama apie 14 000 TEU), naudojant tik iškastinį kurą, sudarė apie 145 000 EUR už vieną

kelionę kitu maršrutu per Gerosios Vilties kyšulį ir 106 000 EUR, kai plaukiama per Sueco kanalą. Tai reiškia papildomas išlaidas – atitinkamai apie 10 EUR už TEU ir 7 EUR už TEU, kai apskaičiuotas apkrovos koeficientas yra 78 proc.

Lainerių operatoriai paskelbė, kad papildomi ATLPS mokesčiai įtraukiami į ATLPS išlaidas ir perkeliama siuntėjams. Pavyzdžiui, ATLPS papildomi mokesčiai, taikomi maršrutui iš Azijos į Šiaurės Europą, vidutiniškai sudaro 30 EUR už TEU (ir 20 EUR už TEU maršrutui priešinga kryptimi), t. y. abiem atvejais didesni už pirmiau apskaičiuotas 7–10 EUR už TEU išlaidas šiam maršrutui 2024 m. Tai, regis, reiškia, kad lainerių operatoriai gali perkelti visus papildomus mokesčius į ATLPS išlaidas, o tai rodo, kad tokie papildomi mokesčiai nebūtinai atspindi tikrąsias ES ATLPS išlaidas, kurių tikimasi konkrečiame maršrute.

Iš ATLPS papildomų mokesčių analizės, atliktos palyginant juos su krovinių vežimo tarifais, matyti, kad 2024 m. ATLPS poveikis siuntėjų transporto kainoms veikiausiai yra nedidelis. Lainerių operatorių paskelbti papildomi ATLPS mokesčiai dažniausiai sudaro 1–5 proc. krovinių konteinerių vežimo tarifų. Tai galima palyginti su krovinių konteinerių vežimo tarifų padidėjimu 120 procentinių punktų nuo 2023 m. spalio mėn. iki 2024 m. birželio mėn., daugiausia dėl Raudonosios jūros krizės, kaip nustatė UNCTAD¹⁸.

Taip pat yra įrodymų, kad specialūs ATLPS papildomi mokesčiai taikomi trumpųjų nuotolių laivybos maršrutams. Iš įvairių ES esančių keltų maršrutų analizės matyti, kad ATLPS išlaidų poveikis bilietų kainoms įvairiuose pasirinktuose maršrutuose labai skiriasi – 2024 m. kainos padidėjo 3–11 proc.

6.2. Poveikis esminėms teritorinio tęstinumo paslaugoms

Išanalizavus apsilankymus uostuose dešimtyje pagrindinių susisiekimo keltais su ES salomis linijų matyti, kad tais atvejais, kai vidaus susisiekimo su salomis, kuriose gyvena mažiau nei 200 000 gyventojų, paslaugoms netaikomos išimties, galima tikėtis, kad ATLPS turės palyginti didelį poveikį bendroms metinėms reiso išlaidoms, o ateinančiais metais jis bus dar didesnis. Apskaičiuota, kad 2024 m. ATLPS išlaidos sudarys papildomus 8 proc. visų vežimo keltais sąnaudų maršrutuose, kuriuose 100 proc. naudojamas iškastinis kuras. Atsižvelgiant į laipsniško ATLPS reikalavimų atsisakyti leidimų įvedimo metodą, 2025 ir 2026 m. ATLPS išlaidos turėtų atitinkamai padidėti. Šiuo metu nėra jokių įrodymų, suteikiančių pagrindą manyti, kad, atsižvelgiant į išanalizuotą apsilankymų uostuose tendenciją, tiek salų uostų, kuriems taikoma išimtis, tiek salų uostų, kuriems ji netaikoma, laivybos paslaugų, kuriomis užtikrinamas susisiekimas su salomis, būtų sumažėję. Atsakymuose į uostų administracijoms išsiųstą klausimą nepateikta jokių papildomų įrodymų dėl laivybos keltais paslaugų, kuriomis užtikrinamas susisiekimas su salomis, pasiūlos koregavimo. Todėl, remiantis turimais duomenimis, neatrodo, kad einamaisiais metais ATLPS išlaidos turėtų įtakos laivybos paslaugų, kuriomis užtikrinamas susisiekimas su salomis, dažnumui ar atgrasytų bendroves nuo naudojimosi šiais maršrutais.

¹⁸ UNCTAD, 2024 *Review of Maritime Transport* (liet. „2024 m. jūrų transporto sektoriaus apžvalga“) (III skyrius) [RMT 2024 - Chapter III. Freight rates, maritime transport costs and their impact on consumer prices and economic activity](#) (liet. „2024 m. jūrų transporto sektoriaus apžvalga. III skyrius. Krovinių vežimo tarifai, jūrų transporto išlaidos ir jų poveikis vartotojų kainoms ir ekonominei veiklai“).

6.3. Poveikis laivybos paslaugoms, kuriomis užtikrinamas abipusis susisiekimas su atokiausiais regionais

ES ATLPS taikymo srities išplėtimo įtraukiant į ją jūrų transportą poveikio vertinime nustatyta, kad labiausiai nutolusios ES teritorijos, t. y. atokiausi regionai, patiria ypač didelį ekonominį pokyčių laivybos sektoriuje poveikį. Taip yra dėl kelių veiksnių, įskaitant gerokai ilgesnes reiso į atokiausius regionus atkarpas, palyginti su ES vidaus kelionėmis, nes kai kurie atokiausi regionai yra nutolę nuo ES 10 000 km atstumu, ir gerokai mažesnį BVP vienam gyventojui šiuose regionuose, palyginti su jų nacionaliniais (ir platesniais ES) vidurkiais. Būtent dėl šių priežasčių pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnį į ES ATLPS direktyvą įtrauktos konkrečios nukrypti leidžiančios nuostatos dėl teršalų kiekio, išmetamo vykdant laivybos veiklą, susijusią su ES atokiausiais regionais.

2024 m. apsilankymų skirtingų atokiausių regionų uostuose analizė atskleidė tendencijas, kurios atitinka ankstesnių laikotarpių tendencijas arba yra susijusios su regioninio eismo pokyčiais (visų pirma Karibų jūroje). Nėra įrodymų, kad 2024 m. eismas į kurį nors atokiausių regionų būtų neiprastai sumažėjęs.

Be to, apsilankymų atokiausių regionų uostuose tendencijos skiriasi nedaug, priklausomai nuo reiso pradžios vietos. Kanarų salose 2024 m. gerokai padaugėjo uostuose apsilankančių laivų, plaukiojančių reisais iš ES nepriklausančių šalių, tačiau atrodo, kad tai susiję su padėties Raudonojoje jūroje poveikiu, o ne su ES ATLPS taikymo srities išplėtimu. Taip pat nėra požymių, kad būtų sumažėjęs eismas iš kitų ES valstybių narių į atokiausius regionus ar padidėjęs nacionalinis eismas iš tam tikros valstybės narės žemyninės Europos teritorijos į jos atokiausius regionus ar tarp tos pačios valstybės atokiausių regionų, kurie būtų galėję byloti apie maršrutų pakeitimus (t. y. apsilankymų uostuose tvarkos pakeitimus), kuriais būtų siekiama sumažinti ATLPS mokėjimus, taikant esamas nukrypti leidžiančias nuostatas, galiojančias reisams toje pačioje valstybėje narėje.

Konteinerių perkrovimo veiklą ES atokiausių regionų uostuose daugiausia vykdo Kanarų salų uostai, kurie 2024 m. pradžioje patyrė didelį šios veiklos masto padidėjimą. Manoma, kad šis padidėjimas susijęs su padėties Raudonojoje jūroje poveikiu. Vis dėlto perkrovimo veiklos lygis kitų atokiausių regionų uostuose išliko žemas. Todėl neįmanoma nustatyti jokio tiesioginio ES ATLPS poveikio šiai veiklai 2024 m.

7. Išvados

Šioje ataskaitoje pateikiama pradinė 2024 m. sausio 1 d. pradėto ES ATLPS taikymo jūrų transportui poveikio analizė, kurios tikslas – ankstyvame etape nustatyti galimas vengimo tendencijas ir įvertinti platesnį sistemos poveikį, įskaitant jos poveikį transporto išlaidoms ir pagrindinėms laivybos paslaugoms.

Vertinant rinkos tendencijas per pirmuosius tris 2024 m. ketvirčius, iš turimų duomenų matyti, kad 2024 m. įvyko svarbių jūrų eismo ir maršrutų pokyčių. Vis dėlto atrodo, kad šie pokyčiai daugiausia susiję su tebesitęsiančiu Raudonosios jūros krizės poveikiu, dėl kurio daugelis laivybos bendrovių nukrypsta nuo savo maršrutų ir plaukia aplink Pietų Afriką per Gerosios Vilties kyšulį.

Siekiant kuo labiau atskirti Raudonosios jūros poveikį nuo ATLPS taikymo srities išplėtimo poveikio, analizėje lyginamos tendencijos ES ir ne ES uostuose, atsižvelgiant į jų ekonominę veiklą, vietą ir Raudonosios jūros krizės poveikį jiems. Atlikus analizę nenustatyta jokių konkrečių įrodymų apie kokią nors bendrą konteinerių perkrovimo veiklos perkėlimo tendenciją, kuriai esant kaimyniniai ne ES uostai gautų naudos dėl sumažėjusio uostų veiklos masto ES uostuose. Taip pat nėra aiškių įrodymų, kurie suteiktų pagrindą manyti, kad laivybos bendrovės, siekdamos apeiti ATLPS įpareigojimus, įtraukia papildomus apsilankymus kaimyniniuose ne ES uostuose arba keičia savo apsilankymų uostuose tvarką. Be to, išanalizavus turimus dviejų atvejų tyrimų (reisai tarp Ispanijos ir Italijos ir reisai tarp Bulgarijos ir kaimyninių šalių) duomenis nerasta jokių perėjimo prie kelių transporto įrodymų. Be to, iš turimų duomenų nematyti, kad būtų daugiau naudojama mažesnių laivų, nepatenkančių į sistemos taikymo sritį, ar padaugėję krovinio perkrovimo iš vieno laivo į kitą atvejų, ir dėl to būtų galima manyti, kad bendrovės vykdo vengimo veiksmus.

Nagrinėjant perspektyvinius rodiklius, įskaitant 2025 m. pranešimus apie maršrutus ir planuojamas investicijas į uostus, analizėje nenustatyta jokių pastebimų tendencijų, kurios rodytų, kad dėl ATLPS taikymo jūrų transportui būtų pakitusi elgsena rinkoje. Be to, tyrime pabrėžiama labai dinamiška laivybos pramonės padėtis, pvz., konteinervežių bendrovės greitai pritaiko savo maršrutus ir veiklą, reaguodamos į Raudonosios jūros krizę. Nors keli pavyzdžiai rodo, kad bendrovės, kurdamos savo būsimus maršrutus, gali svarstyti galimybę vykdyti vengimo veiksmus, įtikinamų ir bendrų tokios tendencijos įrodymų analizėje nepateikiama. Be to, nėra jokių pastebimų planuojamų investicijų tiek ES, tiek kaimyniniuose uostuose pokyčių, palyginti su pastaraisiais metais jau tebesitęsiančiomis tendencijomis, nes daugelis uostų toliau planuoja plataus užmojo investicijas, kad padidintų savo konkurencingumą ir rinkos dalį, visų pirma konteinerių perkrovimo veiklos.

Kalbant apie platesnį poveikį, manoma, kad dėl ATLPS taikymo srities išplėtimo įtraukiant jūrų transportą ir laivybos bendrovių įpareigojimo atsisakyti ES apyvartinių taršos leidimų bendros laivybos sąnaudos 2024 m. padidės vidutiniškai 3,7 proc., jei laivų operatoriai ir (arba) savininkai nesiims jokių energijos vartojimo efektyvumo didinimo ar išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo priemonių. 2025 ir 2026 m. numatomas didesnis išlaidų padidėjimas, susijęs su laipsniško reikalavimų įvedimo metodu. Šias išlaidas laivybos bendrovės paprastai perkelia siuntėjams, bet tai turi palyginti nedidelį poveikį bendroms transporto kainoms. 2024 m. laivybos bendrovėms nustačius papildomus ATLPS mokesčius, krovinio vežimo tarifai padidėjo 1–5 proc. gelminės laivybos konteinerių vežimo paslaugoms ir 3–11 proc. įvairioms keltų linijoms Europoje. Iš analizės nematyti, kad būtų sumažėję laivybos paslaugų, kuriomis užtikrinamas susisiektis su ES salomis ar atokiausiais regionais, uostų eismui ir perkrovimo veiklos lygiui išlikus palyginti stabiliais.

Nors šioje pirmojoje ataskaitoje nerandama tiesiogiai su ES ATLPS įvedimu susijusių didelių pokyčių, šias išvadas reikėtų vertinti atsargiai, nes ši analizė yra ribota. Analizės ribotumą visų pirma lemia didelis Raudonosios jūros krizės šalutinis poveikis jūrų eismui, nuo sistemos įvedimo praėjęs trumpas laikotarpis, taigi ir ribota jos taikymo jūrų transporto išmetamiems teršalams patirtis, taip pat duomenų apribojimai. Todėl ši pradinė ataskaita turėtų būti laikoma pirmuoju žingsniu šiuo metu įgyvendinant procesą, kuris suteikia pagrindą būsimai analizei ir galimam

stebėsenos metodo patobulinimui, visų pirma svarstant ateities perspektyvas, įskaitant Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“ taikymo pradžią nuo 2025 m. sausio mėn. Siekdama šio tikslo, Komisija tęs savo stebėsenos veiklą, kaip reikalaujama ES ATLPS direktyvoje, ir sieks aktyvios valstybių narių, agentūrų ir atitinkamų suinteresuotųjų subjektų paramos ir bendradarbiavimo, kad būtų užtikrinta galimybė greitai nustatyti naujas tendencijas, modelius ir naujas problemas, į kurias bus atsižvelgiama priimant sprendimus ir formuojant politiką.