EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 18.3.2025.
COM(2025) 109 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, izskatīta jautājumā par iespēju darbības jomā iekļaut kuģus, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000, bet ne mazāka par 400

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju, izskatīta jautājumā par iespēju darbības jomā iekļaut kuģus, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000, bet ne mazāka par 400

1. Ievads

Jūras transportam ir būtiska nozīme ES ekonomikā, un tas ir viens no energoefektīvākajiem transporta veidiem. Tomēr tas ir arī vērā ņemams siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju avots.

Regula (ES) 2015/757 par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju ir svarīga daļa no ES rīcības, kas vērsta uz klimata pārmaiņu jautājuma risināšanu jūras transporta nozarē. Tā sauktā Jūras MZV regula prasa kuģošanas sabiedrībām monitorēt SEG emisijas, degvielas patēriņu un citu būtisku informāciju, kas saistīta ar ES reisiem. Tās galvenie mērķi ir vākt stabilus un verificētus SEG emisiju datus, sagādājot lielāku pārredzamību, stimulēt energoefektivitātes un mazoglekļa risinājumu ieviešanu un palīdzēt īstenot klimata pārmaiņu mīkstināšanas rīcībpolitikas, piemēram, neseno ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) attiecināšanu arī uz jūras transportu. Izšķiroša nozīme tai ir arī turpmākās politikas diskusijās, jo pirmais solis ceļā uz mitigācijas darbībām ir saprast, kur un cik lielas emisijas rodas.

Saskaņā ar Jūras MZV regulas 22.a pantu šā ziņojuma mērķis ir novērtēt iespēju regulas darbības jomā iekļaut kuģus, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000, bet ne mazāka par 400 (GT), lai šādus mazos kuģus pēc tam iekļautu ETS direktīvas[1] darbības jomā vai ierosinātu citus pasākumus, ar kuriem samazina siltumnīcefekta gāzu emisijas no šādiem kuģiem. Tāpēc šis ziņojums pēc vajadzības tiks izmantots arī ETS direktīvas pārskatīšanā, kas plānota 2026. gadā[2].

Šis ziņojums ir strukturēts šādi:

- dots pārskats par Jūras MZV regulas īstenošanu, īpaši pievēršoties nesen izdarītiem grozījumiem;
- izskatīta Jūras MZV regulas pašreizējā darbības joma;
- novērtēti scenāriji, kā Jūras MZV regulas darbības jomu varētu paplašināt, attiecinot to uz mazākiem kuģiem (bruto tilpība 400–4999).

Šajā ziņojumā sniegtās analīzes pamatā ir pētījums, ko veicis darbuzņēmēju konsorcijs[3].

---

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

[2] Saskaņā ar ETS direktīvas 3.gg panta 5. punktu ne vēlāk kā 2026. gada 31. decembrī Komisija iesniedz ziņojumu, kurā "izvērtē realizējamību un ekonomisko, vidisko un sociālo ietekmi, ko radītu tādu kuģu, tostarp atkrastes kuģu, emisiju iekļaušana [minētajā] direktīvā, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000, taču ne mazāka par 400, un Komisija jo īpaši balstās uz analīzi, kas pievienota Regulas (ES) 2015/757 pārskatīšanas dokumentam un kas jāpabeidz līdz 2024. gada 31. decembrim".

[3] Ricardo et al., 2025, *Supporting study for the implementation of the ETS directive and MRV requirements for maritime transport*, vēl nav publicēts.

2. Pārskats par Jūras MZV regulas īstenošanu

2.1. Jūras MZV regula un tajā nesen izdarītie grozījumi

Kopš 2018. gada 1. janvāra lieliem kuģiem, kuru bruto tilpība ir lielāka par 5000 un kuri iekrauj vai izkrauj kravas vai uzņem vai izlaiž pasažierus Eiropas Savienības (ES)[4] ostās, ir jāmonitorē un jāziņo saistītās SEG emisijas (2018.–2023. gadā tikai CO_2 emisijas, bet kopš 2024. gada janvāra – arī dislāpekļa oksīda un metāna emisijas) un cita būtiska informācija. Informācijas monitorings, ziņošana un verifikācija jāveic saskaņā ar Jūras MZV regulu.

Jūras MZV regula prasa kuģošanas sabiedrībām katrā kalendārajā gadā cikliski monitorēt un ziņot emisijas no katra kuģošanas sabiedrības kuģa. Visiem kuģiem, kas veic Jūras MZV regulas darbības jomā ietilpstošus reisus, neatkarīgi no to karoga valsts divu mēnešu laikā pēc pirmās piestāšanas ES ostā ir jāiesniedz monitoringa plāns, kurā detalizēti izklāstīts, kā plānots vākt emisiju datus. Akreditētam verificētājam monitoringa plāns pirms datu vākšanas jānovērtē apmierinoši un savāktie dati (kas sakopoti ikgadējā emisiju ziņojumā) katra ziņošanas perioda beigās jāverificē. Tiklīdz verifikācija pabeigta, verificētājs izdod atbilstības dokumentu un ziņojumus iesniedz Komisijai, izmantojot portālu *THETIS-MRV*. Par ES monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) procesa izpildi gādā dalībvalstis, inspicējot kuģus, kas ienāk to jurisdikcijā esošās ostās, un veicot visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu sava karoga kuģu atbilstību regulai.

Jūras MZV regula bija iecerēta kā pirmais solis ceļā uz šo emisiju iekļaušanu ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) darbības jomā. Šāda iekļaušana tika īstenota 2023. gadā ar ES ETS direktīvas pārskatīšanu, kuras rezultātā tās darbības jomā no 2024. gada janvāra tika iekļautas arī jūras transporta emisijas[5].

2023. gadā arī Jūras MZV regula tika grozīta[6], lai pēc jūras transporta darbību iekļaušanas ES ETS pielāgotu monitoringa, ziņošanas un verifikācijas noteikumus. Tā tika grozīta arī tādēļ, lai no 2024. gada 1. janvāra darbības jomā līdzās CO_2 iekļautu vēl citas emisijas, proti, slāpekļa dioksīdu (N_2O) un metānu (CH_4). Turklāt tika panākta vienošanās no 2025. gada 1. janvāra darbības jomu paplašināt, attiecinot to arī uz ģenerālkravas kuģiem, kuru bruto tilpība ir vismaz 400, un atkrastes kuģiem, kuru bruto tilpība ir vismaz 400[7]. Tādējādi Jūras MZV regula (no 2025. gada) jau ir piemērojama divu veidu mazākiem kuģiem; tas šajā ziņojumā ņemts vērā.

Turklāt Jūras MZV regula palīdz īstenot regulu "FuelEU Maritime"[8], ko sāk piemērot 2025. gadā. Visus saskaņā ar Jūras MZV regulu monitorētos un reģistrētos datus var izmantot *FuelEU*

[4] Ja nav norādīts citādi, atsauces uz ES kā reģionu šajā ziņojumā ietver trešās valstis, kas ietilpst Eiropas Ekonomikas zonā (EEZ).

[5] Plašāku informāciju par ETS paplašināšanu, attiecinot to arī uz jūras transporta emisijām, un tās vispārējo grafiku sk. Komisijas īpašajā tīmekļa lapā un bieži uzdotajos jautājumos: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en.

[6] Ar Regulu (ES) 2023/957.

[7] Plašāku informāciju par Jūras MZV regulu sk. Komisijas īpašajā tīmekļa lapā un bieži uzdotajos jautājumos: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en.

[8] Regula (ES) 2023/1805 par atjaunīgo un mazoglekļa degvielu izmantošanu jūras transportā un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK.

aprēķiniem, kad tos apstiprinājis *FuelEU* verificētājs, ja tas nav tas pats subjekts, kas veic verifikāciju Jūras MZV regulas piemērošanas vajadzībām.

2.2. Jūras MZV regulas īstenošana

Jūras MZV regulu piemēro kopš 2018. gada, un tā sagādājusi stabilus datus un rādītājus par jūras transporta radītajām SEG emisijām. 2022. gada *Īstenošanas atbalsta pētījumā attiecībā uz Regulu (ES) 2015/757 par jūras transporta CO_2 emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju*[9] īpaši uzsvērta viens no galvenajiem regulas sagādātajiem ieguvumiem: prasot sistemātiski vākt kuģu snieguma datus, tā ļāvusi gūt priekšstatu par ES ostās ienākošo vai no tām izejošo kuģu vidisko sniegumu. Minētajā pētījumā izcelti arī daži īstenošanas šķēršļi, piemēram, emisiju ziņojumu iesniegšana reizumis joprojām aizkavējas, un vairākas ieinteresētās personas norādījušas, ka prasību izpilde bijusi sarežģīta, it sevišķi pirmajā gadā (2018).

Lai palīdzētu attiecīgajām ieinteresētajām personām iepazīties ar 2023. gada izmaiņām Jūras MZV regulā un mazinātu īstenošanā iespējamās problēmas, Komisija veica informatīvus pasākumus un izstrādāja norādījumus un materiālus, kas pieejami tiešsaistē. Piemēram, Komisija ir publicējusi divus bieži uzdoto jautājumu kopumus[10] – par Jūras MZV regulu un par ETS attiecināšanu uz jūras transporta emisijām –, kā arī divus galvenos vadlīniju dokumentus[11]. Laikā no 2023. gada septembra līdz 2024. gada aprīlim Komisija kopā ar Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*) sarīkoja piecus tīmekļseminārus par Jūras MZV regulā un ETS direktīvā ieviesto izmaiņu galvenajiem aspektiem (piemēram, par monitoringa plānu atjauninājumiem)[12]. Turklāt izveidots īpašs palīdzības dienests[13], kuram uzdots atbildēt uz kuģošanas sabiedrību un citu ieinteresēto personu jautājumiem, un laikā no 2023. gada septembra līdz 2024. gada oktobrim tas atrisināja vairāk nekā 1400 lietas.

Sākotnējā atbilstības un īstenošanas uzraudzība, kas attiecas uz 2024. pārskata gadu, uzrāda iepriecinošus rezultātus. Šā ziņojuma sagatavošanas laikā vairāk nekā 15 000 kuģi saskaņā ar jaunajām prasībām, kas stājās spēkā 2023. gadā, bija atjauninājuši savus monitoringa plānus un iesnieguši apstiprināšanai administratīvajās iestādēs. Nākamais svarīgākais atskaites punkts būs kuģa līmeņa un kuģošanas sabiedrības līmeņa emisiju ziņojumu iesniegšana, kas jāizdara līdz 2025. gada marta beigām.

Labākam priekšstatam jānorāda, ka emisijas, par kurām MZV satvarā ziņots par 2023. gadu, ir no flotes ar vairāk nekā 12 000 kuģu. 2023. pārskata gadā monitorētie reisi atmosfērā emitēja

---

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

[10] Sk. iedaļu "Bieži uzdotie jautājumi": https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq.

[11] Sk. iedaļu "Dokumentācija": https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[12] Sk. ierakstus iedaļā "Pasākumi": https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu

126,7 miljonus tonnu CO_2. Šā ziņojuma sagatavošanas laikā sistēma aptver aptuveni 5000 kuģošanas sabiedrību[14].

Komisija katru gadu publicē ziņojumu, kurā sabiedrību informē par SEG emisijām, un energoefektivitātes informāciju par monitorēto floti, kas ietilpst Jūras MZV regulas darbības jomā[15].

3. Jūras MZV regulas pašreizējās darbības jomas izskatīšana

Šīs izskatīšanas mērķis ir atbildēt uz vispārīgo jautājumu, vai Jūras MZV regulas darbības joma aptverto kuģu ziņā (lieluma robežvērtības un kuģu veidi) līdz šim bijusi piemērota un vai joprojām ir pamatoti izslēgt dažu veidu kuģus ar bruto tilpību 400–4999. Pēc detalizētas objektīvas analīzes par Savienības ostās ienākošo un no tām izejošo kuģu lielumu un emisijām 2015. gadā tika izvēlēta sākotnējā bruto tilpības robežvērtība 5000. Šīs nediskriminējošās robežvērtības mērķis bija aptvert būtiskākos emitētājus, vienlaikus rodot pareizo līdzsvaru starp Jūras MZV regulas uzlikto administratīvo slogu un tās vidisko sniegumu. Tobrīd analīze liecināja: ja par bruto tilpības robežvērtību 5000 vietā izmanto 400, aplēstās administratīvās izmaksas būtiski samazinās, bet aptverto CO_2 emisiju samazinājums ir salīdzinoši neliels.

3.1. Lietderība un relevantums

Jūras MZV regulas mērķis ir izveidot standartizētu sistēmu, kas ļauj monitorēt, ziņot un verificēt ES ostās piestājušo kuģu SEG emisijas, darbojas ar saskaņotiem noteikumiem un paver publisku piekļuvi verificētiem datiem. Šo datu ieguves pārredzamība un stabilitāte būtiski palīdz kuģošanas sabiedrībām risināt esošās tirgus nepilnības un sākt dekarbonizācijas pasākumu pieņemšanu. Tirgus nepilnības parasti ietver ar informāciju saistītus jautājumus, piemēram, trūkst uzticamas informācijas par SEG aiztaupījumiem, kuģu īpašnieku un fraktētāju informācija nesakrīt, un tas var novest pie pretrunīgu stimulu situācijas.

EK 2022. gada pētījumā[16] kuģošanas sabiedrībām tika jautāts, kā tās izmanto MZV datus. Tās norādīja, ka emisiju sistemātiska mērīšana un dokumentēšana, kas sabiedrībām sniedz zināšanas un atziņas par to flotes emisijām, nodrošina saskaņotu vidiskā snieguma bāzlīniju. Šīs atziņas atvieglo un vienkāršo saziņu ar klientiem (nosūtītājiem, ekspeditoriem u. c.). Kuģošanas sabiedrības norādīja, ka tās var nodot saviem klientiem ar emisijām saistītu informāciju un tādā veidā palielināt informētību piegādes ķēdes saņēmēja pusē. Tomēr iepriekšējā pētījumā (*CE Delft*, 2014) uzsvērts, ka šī pozitīvā ietekme, ticamāk, materializēsies tad, ja sabiedrības investēs precīzās un visaptverošās monitoringa un datu analīzes sistēmās.

Attiecībā uz maziem kuģiem lietderības analīzes mērķis ir izprast, cik lielā mērā MZV pašreizējā darbības joma (kuģu lielums un veids) var liegt mazākiem kuģiem gūt labumu no dažādām priekšrocībām, kas izriet no Jūras MZV regulas.

---

[14] Skaits ietver *THETIS-MRV* reģistrētas sabiedrības, kuru flotē ir aktīvi kuģi.

[15] MZV gada ziņojumi pieejami iedaļā "Dokumentācija" šādā tīmekļa lapā: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[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.

Pamatojoties uz ieinteresēto personu apspriešanos ar publiskajām iestādēm un nozares organizācijām, analīzē secināts, ka MZV dati arī mazāku kuģu gadījumā varētu būt ļoti vērtīgi. MZV dati ir ļoti svarīgi finanšu un pārvaldības lēmumu izstrādāšanā, un tie savukārt varētu sagādāt papildu atziņas par flotes emisijām un palīdzēt likvidēt tirgus šķēršļus. Lai gan vairākas sabiedrības, kas ekspluatē mazākus kuģus, emisiju datus jau vāc brīvprātīgi, reizēm ar mērķi pieņemt lēmumus par investīcijām energoefektīvās un mazoglekļa tehnoloģijās, analīze liecina, ka šīs sabiedrības un trešās personas no MZV varētu gūt papildu labumu, jo monitoringa un ziņošanas procesi viscaur kļūtu konsekventāki un uzticamāki.

Tātad Jūras MZV regula ar savu pašreizējo darbības jomu neveicina investīcijas emisiju samazināšanas tehnoloģijās visu veidu mazos kuģos (t. i., papildus tiem, kas no 2025. gada jau ietilpst MZV darbības jomā) un neveicina arī operacionālu energoefektivitātes pasākumu pieņemšanu, it sevišķi tādu kuģu gadījumā, kam nav degvielas patēriņa efektivitātes monitoringa sistēmu.

Par relevantumu runājot, jānorāda, ka Jūras MZV regula ir svarīgs faktors, kas atbalsta SEG mazināšanas pasākumu un rīcībpolitiku pieņemšanu jūrniecības nozarē. Tas ir svarīgi, jo sava artava ES klimata mērķu, kā arī Parīzes nolīguma mērķu sasniegšanā jādod visiem ekonomikas sektoriem, arī maziem un lieliem kuģiem. Izveidojot standartizētu sistēmu kuģu radīto SEG emisiju monitoringam, ziņošanai un verifikācijai, regula nodrošina kuģošanas sabiedrībām kritiski svarīgu instrumentu, kas tām dod iespēju pieņemt finanšu un pārvaldības lēmumus, nodot informāciju ieinteresētajām personām un apzināt iespējas samazināt emisijas un investēt tehnoloģijās.

3.2. Efektivitāte

Efektivitātes analīzes mērķis ir izskatīt jaunākos materiālus par ES MZV darbības jomas[17] kompromisu starp SEG emisiju aptvērumu un kuģošanas sabiedrību administratīvajām izmaksām. Šajā nolūkā iespējamās MZV radītās administratīvās izmaksas mazākiem kuģiem ir aplēstas un salīdzinātas ar to kuģu izmaksām, kuri jau ziņo MZV satvarā.

Administratīvo izmaksu aplēses izriet no apspriešanās ar kuģošanas sabiedrību pārstāvjiem, arī ar kuģu operatoriem un kuģu īpašniekiem, ar kuriem notikušas īpaši pielāgotas intervijas. Novērtējumā ņemtas vērā gan vienreizējās, gan kārtējās izmaksas. Kuģošanas sabiedrībām tika lūgts, pamatojoties uz līdzšinējo pieredzi, aplēst kārtējās izmaksas par kuģiem, kurus patlaban aptver MZV, un paredzamās izmaksas, kādas rastos, ja Jūras MZV regulas darbības jomā tiktu iekļauti mazāki kuģi.

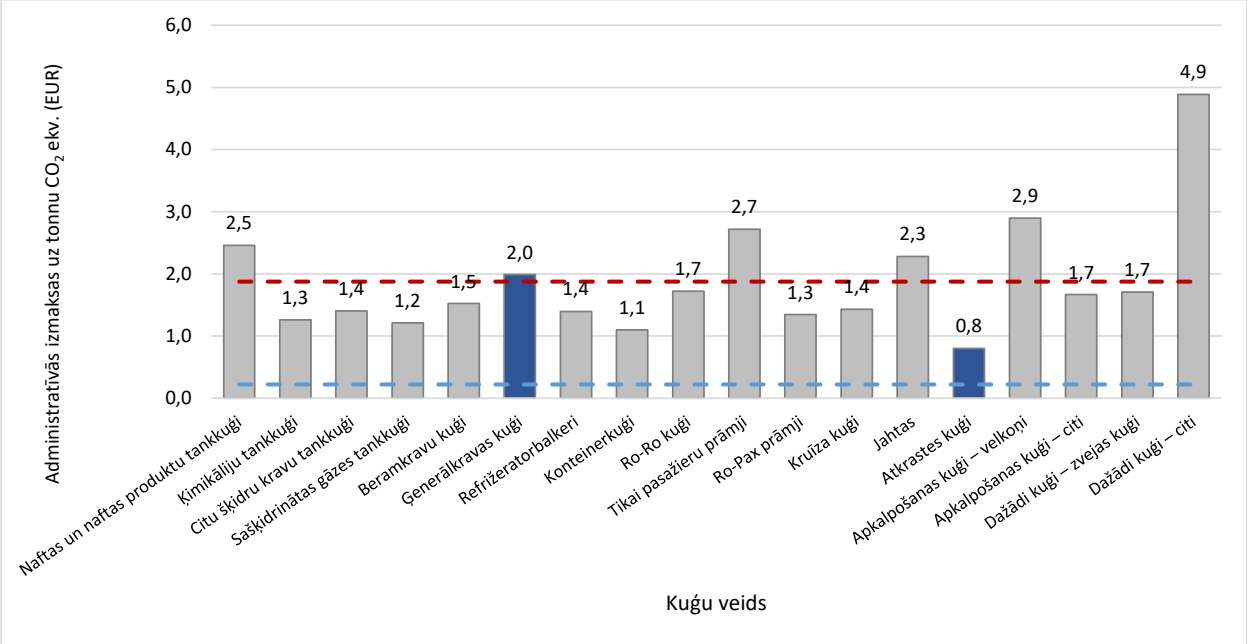
Analīze rāda, ka mazāku kuģu gadījumā ar MZV saistītās kārtējās administratīvās izmaksas uz vienu kuģi (tiek lēstas vidēji 3690 EUR uz kuģi) būtu līdzīgas vai tikai nedaudz lielākas nekā administratīvās izmaksas, kas rodas par kuģiem, uz kuriem MZV pienākumi attiecas patlaban (tiek

[17] Jūras MZV regulas attiecināšana uz mazākiem kuģiem radītu papildu izmaksas arī publiskajām iestādēm, un tās iekļautas darbības jomas paplašināšanas scenāriju novērtējumā. Šajā efektivitātes analīzē aplūkota administratīvo izmaksu un aptverto SEG emisiju relatīvā attiecība, un šajā nolūkā ņemtas vērā tikai kuģošanas sabiedrību administratīvās izmaksas, jo tās ir lielākais izmaksu komponents.

lēstas vidēji 3390 EUR uz kuģi). Dažas kuģošanas sabiedrības kā galvenos lielāku monitoringa izmaksu iemeslus norādīja darbinieku skaita ierobežojumus un reisu biežumu, kas mazāku kuģu gadījumā ir lielāks.

Kopumā kompromiss starp kuģošanas sabiedrību administratīvajām izmaksām un papildu monitorētajām SEG emisijām mazāku kuģu gadījumā nebūtu tik izdevīgs. Attiecība starp administratīvajām izmaksām un SEG emisiju aptvērumu mazāku kuģu gadījumā būtu vidēji septiņas reizes lielāka salīdzinājumā ar lielākiem kuģiem, kas jau ziņo MZV satvarā (1.att. Figure). Tas tā ir tāpēc, ka administratīvās izmaksas abos gadījumos ir līdzīgas, bet emisijas no mazākiem kuģiem ir krietni mazākas nekā emisijas no lielākiem kuģiem.

1. att. Kuģošanas sabiedrību kārtējās administratīvās izmaksas uz vienu aptverto CO_2 tonnu, sadalījumā pa mazāku kuģu veidiem (aprēķinātas no kopējām kārtējām administratīvajām izmaksām uz kopējām CO_2 ekv. emisijām katrā kuģu kategorijā 2023. gadā, par pamatu ņemot vidējās izmaksas, ko ziņojušas ieinteresētās personas, ar kurām notikusi apspriešanās)



Avots: Ricardo *analīze*.

Kuģi, kas no 2025. gada iekļauti MZV

Kuģi, kas MZV nav iekļauti

Vidējās administratīvās izmaksas uz tCO_2 ekv. maziem kuģiem (bruto tilpība 400–4999)

Vidējās administratīvās izmaksas uz tCO_2 ekv. lieliem kuģiem (bruto tilpība virs 5000)

Vēl viens efektivitātes analīzes mērķis ir izskatīt pierādījumus par mazākus kuģus pārvaldošo sabiedrību spēju nodrošināt MZV procesus salīdzinājumā ar sabiedrībām, kuras jau ziņo MZV satvarā. Izskatītie dati liecina, ka sabiedrības, kas pārvalda mazākus kuģus, parasti ir mazākas (sabiedrības pārvaldīto kuģu skaita izteiksmē) nekā sabiedrības, kuras jau ziņo MZV satvarā. Sabiedrības, kuras pašreiz ziņo MZV satvarā (t. i., par lieliem kuģiem), ir atbildīgas vidēji par

2,6 kuģiem. Mazāku kuģu sakarā lēš[18], ka vidējais mazo kuģu skaits uz vienu sabiedrību būtu 1,6, tātad jūtami mazāks. Tā kā sabiedrības, kas pārvalda mazākus kuģus, atbild par mazāku kuģu skaitu, ir mazāk ticams, ka tās varētu gūt labumu no apjomradītiem ietaupījumiem, kuri saistīti ar MZV īstenošanas izmaksām.

Turklāt lielākajai daļai sabiedrību, kas pārvalda mazākus kuģus, MZV sistēma būtu jaunums. *THETIS-MRV* šobrīd reģistrēti tikai 29 % *ISM* sabiedrību[19] un 3 % kuģu īpašnieku, kas pārvalda mazākus kuģus. Tas liek domāt, ka lielākajai daļai sabiedrību, kas pārvalda mazākus kuģus, būs jāizveido MZV procesi un jāiepazīstas ar tiem, jo tās vēl nav ziņojušas MZV satvarā.

3.3. Saskaņotība

Vēl viens svarīgs ES Jūras MZV regulas mērķis ir palīdzēt īstenot nesen pieņemtās rīcībpolitikas, kas vērstas uz SEG emisiju samazināšanu ES jūrniecības nozarē, īpaši ES ETS attiecināšanu uz jūras transportu un regulu "FuelEU Maritime"[20]. Tāpēc saskaņotības analīzē aplūkots, vai pašreizējā MZV darbības joma ir piemērota tam, lai veicinātu šo konkrēto klimata rīcībpolitiku īstenošanu, kā arī to iespējamā izskatīšana nākotnē.

Šajā ziņā analīze rāda, ka Jūras MZV regula jau faktiski palīdz izvērst šīs svarīgās ES rīcībpolitikas. Tā tieši sagādā SEG emisiju datus, kas vajadzīgi, lai ES ETS varētu attiecināt uz jūras transportu, un piedāvā stabilu ziņošanas platformu, kas lieti noder regulas "FuelEU Maritime" īstenošanas atbalstam.

Attiecībā uz iespējamajām turpmākajām rīcībpolitikas norisēm jānorāda, ka Jūras MZV regulas pašreizējā darbības joma jau dotu iespēju ES ETS tvērumu paplašināt, attiecinot to arī uz SEG emisijām no maziem ģenerālkravas un atkrastes kuģiem (bruto tilpība 400–4999). Piemēram, politikas veidotāji zinātu šādas paplašināšanas iespējamo ietekmi ETS maksimālās robežvērtības palielinājuma vai gaidāmā jūras transporta operatoru turējuma kontu skaita pieauguma izteiksmē. Arī kuģošanas sabiedrības, kas ekspluatē šos kuģus, būtu daudz labākā situācijā, jo tās ar MZV procesu jau būtu iepazinušās.

Tomēr pašreizējā Jūras MZV regula nedotu iespēju ETS darbības jomu paplašināt, attiecinot to arī uz SEG emisijām no citu veidu mazajiem kuģiem, kas MZV darbības jomā vēl neietilpst.

Turklāt analīzē ES Jūras MZV regulas darbības joma tika analizēta arī no tāda skatpunkta kā pašreizējās SJO datu vākšanas sistēmas aptvertie kuģi. Minētā sistēma ir līdzvērtīga, lai gan

[18] Tā kā nav zināms, kurš subjekts (kuģa īpašnieks vai *ISM* sabiedrība, ja tie atšķiras) uzņemtos MZV pienākumus par maziem kuģiem, pētījumā pieņemts, ka MZV pienākumu sadalījums starp kuģu īpašniekiem un *ISM* sabiedrībām mazāku kuģu gadījumā būs tāds pats kā lielāku kuģu gadījumā (t. i., 53 % kuģu īpašnieku un 47 % *ISM* sabiedrību – saskaņā ar 2024. gada oktobra datiem no *THETIS-MRV*). Pamatojoties uz datubāzes *MARINFO* informāciju, attiecīgā mazāku kuģu flote ir saistīta ar 1262 *ISM* sabiedrībām un 4014 kuģu īpašniekiem.

[19] "*ISM* sabiedrība" ir organizācija vai persona, kas no kuģa īpašnieka ir pārņēmusi atbildību par kuģa ekspluatāciju un, uzņemoties šādu atbildību, ir piekritusi pārņemt visus pienākumus un atbildību, kas noteikti Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskajā kodeksā, kurš izklāstīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 336/2006 I pielikumā.

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

vienkāršota, pasaules līmeņa monitoringa un ziņošanas sistēma. Analīzē uzsvērts, ka aptverto kuģu lieluma un darbību ziņā darbības joma atšķiras vien nedaudz, tāpēc šo nelielo atšķirību dēļ ziņošanas prasību izpildei vajadzīgos resursus, visticamāk, nenāksies būtiski palielināt.

4. Novērtējums par scenārijiem, kā Jūras MZV regulas darbības jomu varētu paplašināt, attiecinot to uz citiem mazākiem kuģiem

4.1. Pārskats par mazāku kuģu darbību un emisijām

Šīs analīzes mērķis ir sniegt informāciju par mazāku kuģu (bruto tilpība 400–4999) darbību un emisijām, galveno uzmanību pievēršot šādiem rādītājiem:

- ES ostās piestājušo mazāko kuģu skaits sadalījumā pa kuģu kategorijām;
- SEG emisijas no mazākiem kuģiem, kas piestāj ES ostās, sadalījumā pa ES iekšējiem reisiem un reisiem ārpus ES un pa kuģu kategorijām;
- ostā piestājušo kuģu skaits sadalījumā pa gadiem un pa ES iekšējiem reisiem un reisiem ārpus ES[21] un pa kuģu kategorijām.

Kā rāda analīze, **2023. gadā ES ostās piestāja 8525 kuģi ar bruto tilpību 400–4999**. Ja no šī skaita izslēdz ģenerālkravas kuģus un atkrastes kuģus, kurus Jūras MZV regula no 2025. gada jau aptver, mazāku kuģu skaits samazinās līdz 5309 kuģiem. Salīdzinājumam – 2023. gadā MZV aptvēra 12 344 kuģus, kuru bruto tilpība bija vismaz 5000.

SEG emisijas tika aplēstas, pamatojoties uz modeli, kura pamatā ir kuģu lokalizācijas dati (t. i., automātiskās identifikācijas sistēmas dati) un kuģa tehniskā informācija. Modelis CO_2, CH_4 un N_2O emisijas aplēsa CO_2 ekvivalenta izteiksmē. Šā darba rezultāti rāda, ka **mazāki kuģi, kas 2023. gadā piestāja ES ostās, emitēja aptuveni 19,28 Mt CO_2 ekv.** (jeb 18,99 Mt CO_2, proti, bez CH_4 un N_2O). Lielākie emitētāji šajā segmentā ir ģenerālkravas kuģi un atkrastes kuģi, kas rada attiecīgi 22 % un 18 % no mazāko kuģu SEG emisijām. Atņemot emisijas no šīm divām kategorijām, kuras MZV jau aptver no 2025. gada, pārējo mazāko kuģu kategoriju kopējās SEG emisijas tiek lēstas 11,32 Mt CO_2 apmērā[22]. Salīdzinājumam: MZV aptvertie kuģiem, kuru bruto tilpība ir vismaz 5000, 2023. gadā emitējuši 126,70 MtCO_2[23].

Attiecībā uz aktivitāti jānorāda, ka mazāku kuģu ostā piestāšanas datu analīze rāda, ka **lielākā daļa reisu, ko veica mazāki kuģi, 2019.–2023. gadā bijuši ES iekšējie reisi (aptuveni 90 %)**. Vairums no tiem ir iekšzemes reisi, proti, reisi, kas sākas un beidzas vienā un tajā pašā valstī (aptuveni 75 % no visiem reisiem).

Rezumējot, šī analīze rāda, ka **mazāki kuģi, kurus MZV regula no 2025. gada vēl neaptver (t. i., kas nav ģenerālkravas kuģi un atkrastes kuģi), izpilda galvenokārt ES iekšējos reisus un 2023. gadā veidoja 43 % no kuģiem un 9 % no CO_2 emisijām, ko aptver MZV.**

[21] Šajā ziņojumā "ES iekšējie reisi" ir reisi starp divām ES ostām, bet "reisi ārpus ES" ir reisi starp ES ostu un trešās valsts ostu.

[22] Šis rezultāts izteikts CO_2 emisijās (nevis CO_2 ekv.), lai to varētu salīdzināt ar 2023. gada MZV datiem, kas pieejami tikai CO_2 emisiju izteiksmē.

[23] CH_4 un N_2O emisiju neņemšana vērā atvieglo salīdzināšanu ar 2023. gada MZV datiem, jo šīs divas SEG emisijas MZV minētajā gadā vēl neaptvēra.

Nākamajā tabulā apkopots kuģu skaits un to emisiju daudzums sadalījumā pa kuģu veidiem.

1. tabula. Mazāku kuģu (sadalījumā pa kuģu veidiem) radīto CO_2 emisiju īpatsvars kopējās MZV aptvertajās emisijās 2023. gadā

Kuģa veids	Kuģi ar bruto tilpību 400–4999 (2023)	Mazāku kuģu īpatsvars no MZV aptverto lielo kuģu skaita 2023. gadā[24]	Kopējās CO_2 emisijas ($MtCO_2$) (2023)	CO_2 emisiju īpatsvars kopējās MZV aptvertajās CO_2 emisijās 2023. gadā[25]
Ģenerālkravas kuģi	2296	18,6 %	4,26	3,4 %
Atkrastes kuģi	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Dažādi kuģi – zvejas kuģi	1065	8,6 %	2,30	1,8 %
Ķimikāliju tankkuģi	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Ro-pax prāmji	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Jahtas	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Apkalpošanas kuģi – citi	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Kruīza kuģi	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Apkalpošanas kuģi – velkoņi	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Sašķidrinātas gāzes tankkuģi	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Naftas un naftas produktu tankkuģi	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Tikai pasažieru prāmji	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Beramkravu kuģi	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Refrižeratorbalkeri	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Konteinerkuģi	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Dažādi kuģi – citi	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Citu šķidru kravu tankkuģi	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Ro-Ro kuģi	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Kopā kuģi ar bruto tilpību 400–4999	**8525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Kopā kuģi ar bruto tilpību 400–4999, izņemot ģenerālkravas un atkrastes kuģus	**5309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2. Iespējamo scenāriju izklāsts

[24] MZV 2023. gada aptvērums, tātad bez mazākiem (bruto tilpība 400–4999) ģenerālkravas kuģiem un atkrastes kuģiem, kas iekļaujami no 2025. gada.

[25] MZV 2023. gada aptvērums, tātad bez mazākiem (bruto tilpība 400–4999) ģenerālkravas kuģiem un atkrastes kuģiem, kas iekļaujami no 2025. gada.

Galvenais šajā novērtējumā analizētais scenārijs ir Jūras MZV regulas darbības jomas iespējamā paplašināšana, attiecinot to uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir 400–4999 un kuri nav ģenerālkravas kuģi un atkrastes kuģi. Šā scenārija mērķis ir palielināt Jūras MZV regulas aptverto SEG emisiju īpatsvaru, jo tas jūras transporta dekarbonizācijas rīcībpolitikās, piemēram, ES ETS un *FuelEU,* ļautu integrēt vēl citus kuģus ar bruto tilpību 400–4999.

Turpinājumā aprakstīti varianti, kā MZV darbības jomu varētu paplašināt, attiecinot to uz mazākiem kuģiem.

a) Dažādu mazāku kuģu kategoriju iekļaušana darbības jomā

A scenāriji	Apraksts
A.1. Iekļauj kuģu kategorijas, kas rada vislielākās emisijas	Darbības jomas attiecināšana uz tankkuģiem, *ro-pax* kuģiem un pasažieru kuģiem ar bruto tilpību 400–4999
A.2. Iekļauj visu kategoriju kuģus, izņemot no MZV atbrīvotos	Attiecināšana uz visu neatbrīvoto kategoriju kuģiem ar bruto tilpību 400–4999[26] (t. i., visiem kuģiem, kas komerciālos nolūkos pārvadā kravas/pasažierus, kā arī atkrastes kuģiem)
A.3. Iekļauj visu kategoriju kuģus (arī kategorijas, kuras no MZV šobrīd izslēgtas)	Attiecināšana uz visu neatbrīvoto kategoriju kuģiem ar bruto tilpību 400–4999, kā arī zvejas kuģiem, visiem apkalpojošajiem kuģiem un velkoņiem, kas vēl nav iekļauti, un jahtu reisiem, kas vēl nav iekļauti (t. i., reisiem, ko neveic pasažieru komerciālai pārvadāšanai).

b) Mazākiem kuģiem piemērojamās monitoringa prasības

B scenāriji	Apraksts
B.1. Vienādas MZV prasības	MZV prasības, kas piemērojamas maziem kuģiem (un citu veidu kuģiem), ir tādas pašas kā kuģiem, kurus MZV aptver patlaban
B.2. Mazāka robežvērtība, no kuras sākot atbrīvo no monitoringa par katru reisu	Minimālā robežvērtība, t. i., 300 reisi gadā[27], netiktu piemērota kuģiem, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000, t. i., no monitoringa par katru reisu būtu atbrīvoti visi kuģi, kas ziņošanas periodā veic tikai ES iekšējos reisus (neatkarīgi no reisu skaita).

[26] Kategorijas, kas no MZV atbrīvotas, ir definētas Jūras MZV regulas 2. panta 2. punktā: "karakuģi, jūras spēku palīgkuģi, zvejas un zivju apstrādes kuģi, vienkāršas konstrukcijas koka kuģi, kuģi, kuru kustību nenodrošina mehāniski līdzekļi, vai nekomerciāli izmantoti valsts dienesta kuģi".

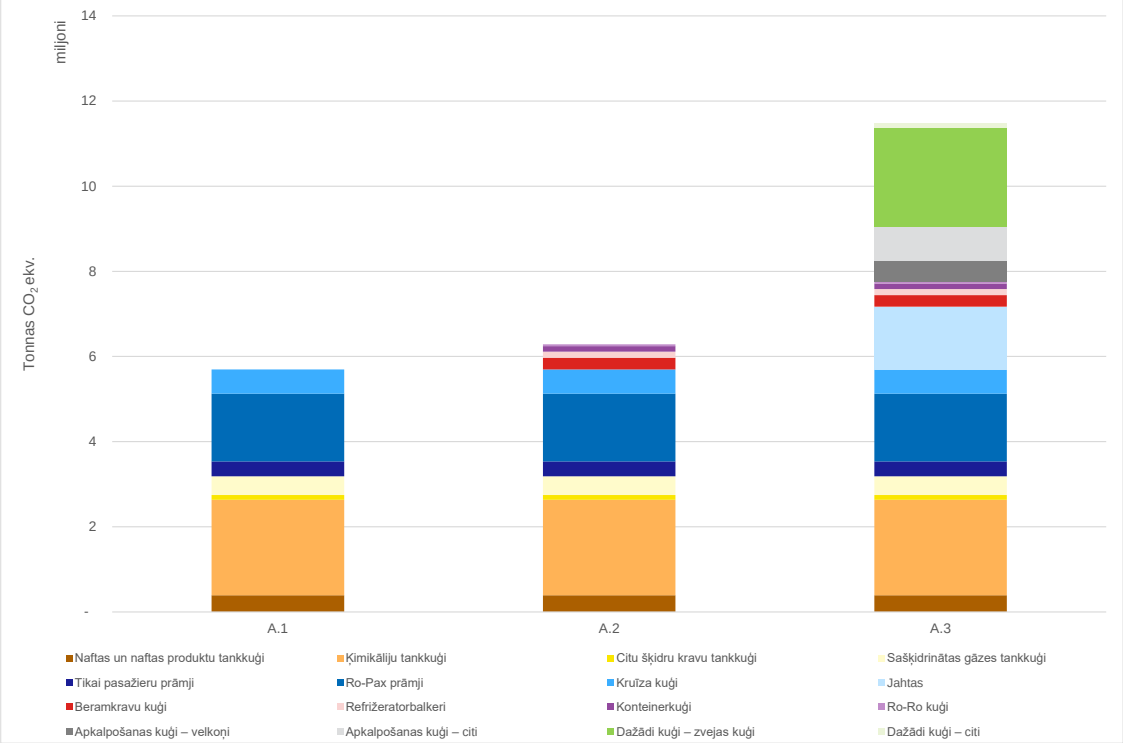
[27] Jūras MZV regulas 9. panta 2. punktā ir paredzēta atkāpe, ar kuru saskaņā kuģošanas sabiedrību "atbrīvo no pienākuma par katru reisu veikt monitoringu (..) saistībā ar konkrētu kuģi, ja: a) visi kuģa reisi ziņošanas laikposmā

4.3. A scenāriju ietekme uz vidi (darbības jomā ietilpst citādas mazāku kuģu kategorijas, bet MZV prasības nemainās)

Lielāks SEG emisiju aptvērums

Līdz ar Jūras MZV regulas darbības jomas paplašināšanu MZV aptverto ES jūras transporta emisiju īpatsvars palielinātos un tas tieši ietekmētu SEG emisiju datu pieejamību (Figure 2. att.). SEG emisijas, kas saistītas ar A.1 scenāriju, ir par 4,2 % lielākas (t. i., 5,61 Mt CO_2) salīdzinājumā ar to, ko pārskatītā MZV aptver patlaban (t. i., ieskaitot emisijas no ģenerālkravas kuģiem un atkrastes kuģiem, kuru bruto tilpība ir 400–4999 un kuri iekļaujami no 2025. gada). A.2. scenārijs salīdzinājumā ar A.1. scenāriju radītu tikai nedaudz lielāku emisiju aptvērumu, proti, tas palielinātos par 4,6 % (t. i., 6,19 MtCO_2) salīdzinājumā ar pārskatīto MZV aptvērumu. Ja paplašināšana tiktu attiecināta arī uz citām kategorijām (A.3. scenārijs), arī emisiju aptvērums būtu lielāks, proti, par 8,4 % (t. i., 11,32 Mt CO_2).

2. att. A.1., A.2. un A.3. scenārijā papildus aptvertās SEG emisijas sadalījumā pa kuģu kategorijām, pamatojoties uz 2023. gada emisiju datiem



Avots: Ricardo *analīze.*

Tiešais enerģijas un SEG emisiju aiztaupījums

Lai gan Jūras MZV regula tiešus emisiju limitus nenosaka un emisiju samazināšanas prakses īstenot neprasa, paredzams, ka MZV tvēruma paplašināšana radīs tiešus enerģijas un SEG emisiju

vai nu sākas, vai beidzas dalībvalsts jurisdikcijā esošā ostā, un b) kuģis saskaņā ar tā grafiku ziņošanas laikposmā veic vairāk nekā 300 reisu". Šis scenārijs paredz b) apakšpunktā minēto nosacījumu mazākiem kuģiem atcelt.

aiztaupījumus, jo MZV dati var palīdzēt pārvarēt dažus no esošajiem tirgus šķēršļiem, un tas var pavērt iespēju īstenot tehniskus un operacionālus energoefektivitātes uzlabojumus. Tika pieņemts, ka emisijām no mazākiem kuģiem, kas ietilpst MZV, SEG emisiju bāzlīnijai 2025.–2050. gada periodā tiek piemērots konservatīvs kumulatīvais samazinājums 0,7 % apmērā[28]. Tas radītu salīdzinoši nelielu kumulatīvo SEG emisiju aiztaupījumu, kas atspoguļots 2. tabulā.

2. tabula. Kumulatīvais SEG emisiju aiztaupījums (2025–2050) A.1., A.2. un A.3. scenārijā

	Kumulatīvais SEG emisiju aiztaupījums (Mt CO_2 ekv.) 2025.–2050. gadā
A.1. scenārijs	1,51
A.2. scenārijs	1,67
A.3. scenārijs	3,06

Avots: Ricardo *analīze.*

Netieša ietekme uz vidi no mazāku kuģu potenciālas iekļaušanas citās klimata rīcībpolitikās

Lai gan tiešie SEG emisiju aiztaupījumi, ko radītu MZV tvēruma paplašināšana, attiecinot to uz vēl citiem mazākiem kuģiem, būtu salīdzinoši maznozīmīgi, iespējamā ietekme uz vidi, ko radītu šo mazāko kuģu potenciālā iekļaušana citās klimata pārmaiņu mazināšanas rīcībpolitikās, piemēram, ES ETS un *FuelEU Maritime*, pēc MZV tvēruma paplašināšanas būtu daudz nozīmīgāka. Piemēram, papildu SEG emisiju iekļaušana ES ETS radītu ietekmi uz vidi atbilstīgi ETS gada maksimālās robežvērtības samazinājumam. Tomēr šajā novērtējumā šādi papildu ieguvumi nav ņemti vērā, jo tajā galvenā uzmanība pievērsta tikai potenciālajai iekļaušanai MZV tvērumā.

4.4. A scenāriju ekonomiskā ietekme (darbības jomā ietilpst citādas mazāku kuģu kategorijas, bet MZV prasības nemainās)

Kuģošanas sabiedrību un iestāžu regulatīvās izmaksas

Kuģošanas sabiedrībām radušās papildu administratīvās izmaksas ietvertu gan vienreizējās, gan kārtējās izmaksas, kas saistītas ar monitoringa sistēmas sagatavošanu un ieviešanu (sabiedrībām, kas vēl neziņo saskaņā ar MZV), kā arī par monitoringa, ziņošanas un verifikācijas darbībām, kas periodiski veicamas, lai izpildītu Jūras MZV regulas prasības attiecībā uz papildus iekļautajiem kuģiem. 3. tabulā, pamatojoties uz informāciju no apspriešanās ar ieinteresētajām personām, atspoguļotas kuģošanas sabiedrību kopējās papildu vienreizējās un kārtējās administratīvās izmaksas katrā scenārijā. Turklāt tajā iekļauta informācija par kārtējām administratīvajām izmaksām par tonnu CO_2, pamatojoties uz kopējām SEG emisijām, kas katrā scenārijā pievienotas darbības jomai.

[28] Šā pieņēmuma pamatā ir pētījums, kurā aplūkoti ieguvumi no Jūras MZV regulas, un tā konstatējumi tiek uzskatīti par mazākiem kuģiem piemērojamiem (Eiropas Komisija, 2019).

3. tabula. Kuģošanas sabiedrību papildu administratīvās izmaksas katrā scenārijā, pamatojoties uz 2023. gada izmaksu datiem

	Kuģu skaits	Vienreizējās izmaksas (kopā, EUR)	Kārtējās izmaksas (gadā, EUR)	Kārtējās izmaksas uz tCO_2 (EUR/tCO_2)
Izmaksas uz vienu kuģi	–	3193	3690	–
A.1. scenārijs	2238	7,1 miljons	8,3 miljoni	1,2
A.2. scenārijs	2460	7,9 miljoni	9,1 miljoni	1,2
A.3. scenārijs	5309	17,0 miljoni	19,6 miljoni	1,6

Avots: Ricardo *analīze.*

Ar Jūras MZV regulu saistīto izpildes panākšanas darbību izmaksas valstu iestādēm ietver izmaksas, kas saistītas ar ostas valsts kontroles darbībām un karoga valsts pienākumiem. Izmaksu aplēses iegūtas no dalībvalstīm izplatītās anketas rezultātiem, kas ietvēra gan administratīvās, gan izpildes panākšanas izmaksas. Tiek pieņemts, ka līdz ar papildu kuģu skaitu katrā scenārijā kārtējās izpildes panākšanas izmaksas lineāri palielināsies gan sakarā ar ostas valsts kontroles, gan karoga valsts pienākumiem. 4. tabulā atspoguļotas izrietošās papildu izmaksas, kas saistītas ar izpildes panākšanas darbībām.

4. tabula. Papildu izmaksas, kas saistītas ar izpildes panākšanas darbībām valstu iestādēm, pamatojoties uz 2023. gada izmaksu datiem

Izmaksu veids	Scenāriji		
	A.1. scenārijs	A.2. scenārijs	A.3. scenārijs
Ostas valsts kontroles izmaksas (EUR gadā)	47 307	51 999	112 221
Karoga valsts pienākumu izmaksas (EUR gadā)	58 866	64 705	139 641
Kopējās aplēstās valsts iestāžu izmaksas (EUR gadā)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Eiropas iestāžu (Eiropas Komisijas un *EMSA*) izmaksas, kas saistītas ar mazāku kuģu (bruto tilpība 400–4999) iekļaušanu MZV darbības jomā, ietver vienreizējās izmaksas, kas saistītas ar IT pielāgojumiem un *THETIS-MRV* izstrādi, un kārtējās izmaksas, kas saistītas ar papildu cilvēkresursiem, informācijas analīzi, palīdzības dienesta atbalstu un informācijas materiālu izstrādi/atjaunināšanu. Izrietošās papildu izmaksas katram scenārijam ir dotas 5. tabulā.

5. tabula. Papildu izmaksas, kas saistītas ar Eiropas kompetento iestāžu veiktajām izpildes panākšanas darbībām, pamatojoties uz 2023. gada izmaksu datiem

	Vienreizējās izmaksas (kopā, EUR)	Kārtējās izmaksas (gadā, EUR)
A.1. scenārijs	100 000	40 000
A.2. scenārijs	100 000	42 891[29]
A.3. scenārijs	100 000	80 000

Avots: Ricardo *analīze.*

Kopējās regulatīvās izmaksas aplēstas, saskaitot kuģošanas sabiedrību administratīvās izmaksas un kompetento iestāžu izpildes panākšanas izmaksas, kas aprakstītas iepriekš. Pieņemts, ka vienreizējās izmaksas tiks pilnībā iztērētas pirmajā īstenošanas gadā (pieņemts, ka 2025. gadā) un ka kuģošanas sabiedrību un kompetento iestāžu kārtējās izmaksas 2025.–2050. gadā proporcionāli palielināsies līdz ar kuģu skaita pieaugumu. Paredzams, ka šīs papildu administratīvās izmaksas būs pārāk mazas, lai radītu būtiskus tirgus izkropļojumus ar sociālām sekām (piemēram, patērētājiem vai darba ņēmējiem). Kopējās regulatīvās izmaksas dotas 6. tabulā (ar 3 % diskonta likmi).

Vienlīdzīgi konkurences apstākļi

Paredzams, ka MZV tvēruma attiecināšana arī uz mazākiem kuģiem vienlīdzīgiem konkurences apstākļiem nāks par labu, jo nodrošinās līdzīgas regulatīvās prasības kuģiem, kuru bruto tilpība ir tikai nedaudz lielāka vai mazāka par 5000 robežvērtību un kuri, iespējams, konkurē līdzīgos tirgus segmentos. Kuģu datu analīze sadalījumā pa izmēriem rāda, ka lielai daļai papildu kuģu, uz kuriem attiecas apsvērtie politikas scenāriji, bruto tilpība būtu tikai nedaudz mazāka par robežvērtību 5000. Kuģi ar bruto tilpību 4000–4999 A.1. scenārijā veidotu 32 % no attiecīgās flotes, A.2. scenārijā 31 % un A.3. scenārijā 19 %.

4.5. A scenāriju salīdzinājums sociālās neto pašreizējās vērtības izteiksmē (darbības jomā ietilpst citādas mazāku kuģu kategorijas, bet MZV prasības nemainās)

Sociālā neto pašreizējā vērtība (NPV) visos apsvērtajos darbības jomas paplašināšanas scenārijos 2025.–2050. gadā ir negatīva (6. tabula). Tas tā ir tāpēc, ka papildu administratīvo izmaksu pašreizējā vērtība sabiedrībām un iestādēm ir lielāka nekā monetizētais SEG emisiju aiztaupījums, ko radītu tikai Jūras MZV regulas piemērošana.

Tomēr šis NPV aprēķins būtu jāinterpretē piesardzīgi, jo tajā nav ņemti vērā iespējamie netiešie vidiskie ieguvumi, ko radītu mazāku kuģu iespējamā turpmākā integrēšana citās SEG mazināšanas rīcībpolitikās, piemēram, ES ETS un *FuelEU*, vai jebkuros citos līdzvērtīgos pasākumos pēc to iepriekšējas iekļaušanas MZV tvērumā. Paredzams, ka, iekļaujot izmaksas un ieguvumus, ko

[29] A.2. scenārija vērtība aprēķināta kā proporcionāla vērtība starp A.1. un A.3. scenāriju, ņemot vērā iesniegtos datus.

radītu mazāku kuģu integrācija ES ETS un/vai *FuelEU*, kopsakarā ar MZV aina būtu pavisam citāda, proti, NPV visdrīzāk būtu pozitīva.

6. tabula. A.1, A.2 un A.3 scenārija sociālā neto pašreizējā vērtība (NPV) salīdzinājumā ar pamatscenāriju (miljonos EUR 2025.–2050. gadā) (3 % diskonta likme)

	A.1. scenārijs	A.2. scenārijs	A.3. scenārijs
SEG emisiju aiztaupījums	3,7	4,1	7,5
Regulatīvās izmaksas	–17,6	–17,6	–41,7
Sociālā NPV	**–13,9**	**–13,5**	**–34,2**

Avots: Ricardo *analīze*.

Piezīme. SEG emisiju aiztaupījums ir monetizēts, izmantojot 2019. gada ārējo izmaksu rokasgrāmatā iekļautās izmaksas par klimata pārmaiņu novēršanu (100 EUR/t CO_2 ekv.), kas koriģētas līdz 2023. gada cenu līmenim (līdz 2030. gadam 133 EUR/tCO_2 ekv., pēc 2030. gada 358/tCO_2 ekv.).

4.6. B.2. scenārija ietekme, kas saistīta ar mazākiem kuģiem piemērojamo monitoringa prasību izmaiņām

Ja robežvērtība 300 reisi gadā tiktu atcelta (B.2. scenārijs), lielai daļai kuģu, kas veic tikai ES iekšējos reisus (32 % no visiem mazākajiem kuģiem)[30], tas nāktu par labu, jo atbrīvojums no prasības ziņot par katru reisu būtiski paplašinātos.

Ziņošana agregētā veidā, nevis par katru reisu, dotu iespēju sabiedrībām, uz kurām šis atbrīvojums attiecas, izmantot vienkāršākas monitoringa sistēmas (piemēram, degvielas piegādes pavaddokumentus un retākas inventarizācijas), kas būtu saistītas ar mazākām monitoringa izmaksām. Tātad, lai gan B.2. scenārija kvantitatīvā analīze nav veikta, kvalitatīvā analīze liecina, ka tas varētu ļaut būtiski samazināt administratīvās izmaksas salīdzinājumā ar B.1. scenāriju. Šis samazinājums nav izteikts kvantitatīvi, jo trūkst kvantitatīvu pierādījumu par to, kā atšķiras izmaksas gadījumā, kad monitoringu veic par katru reisu, un gadījumā, kad to veic agregētā veidā.

5. Secinājumi

Analīze, kas veikta attiecībā uz SEG emisijām no kuģiem, kuru bruto tilpība ir mazāka par 5000, bet ne mazāka par 400, apstiprina, ka abas kuģu kategorijas, kas Jūras MZV regulas darbības jomā iekļautas no 2025. gada, faktiski ir tās, kam šajā segmentā ir vislielākās emisijas. SEG emisijas no mazākiem atkrastes kuģiem un ģenerālkravas kuģiem veido attiecīgi 22 % un 18 % no visām SEG emisijām no mazākiem kuģiem.

Ja šo divu kategoriju emisijas atmet, kopējās SEG emisijas no pārējām mazāko kuģu kategorijām tiek lēstas 11,32 Mt CO_2 apmērā, kas ir 9 % no CO_2 emisijām, kuras MZV aptvēra 2023. gadā. Tajā pašā laikā tie ir 5309 kuģi, t. i., 42 % kuģu, uz kuriem MZV pienākumi attiecās 2023. gadā.

Pamatojoties uz apspriešanos ar kuģošanas sabiedrību pārstāvjiem, analīze rāda, ka ikgadējās ar MZV saistītās administratīvās izmaksas mazākiem kuģiem būtu līdzīgas (vai tikai nedaudz

[30] Kuģu kategorijas, kurās tikai ES iekšējos reisus izpildošu kuģu īpatsvars ir vislielākais, ir *ro-pax* un pasažieru kuģi.

lielākas) nekā lielākiem kuģiem, uz kuriem pašlaik attiecas MZV pienākumi. Tā kā tie arī rada mazāk SEG emisiju nekā lielāki kuģi, tad kompromiss starp kuģošanas sabiedrību administratīvajām izmaksām un papildu monitorētajām SEG emisijām mazāku kuģu gadījumā būtu mazāk izdevīgs. Attiecība starp administratīvajām izmaksām un SEG emisiju aptvērumu mazāku kuģu gadījumā būtu vidēji septiņas reizes lielāka salīdzinājumā ar lielākiem kuģiem, uz kuriem pašlaik attiecas MZV pienākumi.

Analīze arī atklāj, ka Jūras MZV regulas darbības jomas paplašināšana, attiecinot to uz vēl citām mazāku kuģu kategorijām, palīdzētu atraisīt energoefektivitātes pasākumu un mazoglekļa tehnoloģiju īstenošanu, jo MZV dati varētu būt noderīgi lēmumu pieņemšanas procesā. Tomēr, pamatojoties uz piesardzīgiem pieņēmumiem, tiek lēsts, ka tiešie vidiskie ieguvumi ir diezgan nelieli.

Savukārt sociālā neto pašreizējā vērtība (NPV) visos aplūkotajos paplašināšanas scenārijos ir negatīva. Tas rāda, ka kuģošanas sabiedrību un iestāžu papildu administratīvo izmaksu pašreizējā vērtība ir lielāka nekā monetizētais SEG emisiju aiztaupījums, kas saistāms tikai ar Jūras MZV regulas īstenošanu. Taču situācija būtu citāda, proti, vidiskie ieguvumi būtu daudz lielāki un NPV, visticamāk, būtu pozitīva, ja tiktu ņemti vērā iespējamie netiešie ieguvumi, kas saistīti ar SEG emisiju aiztaupījumu no mazāku kuģu potenciālās integrēšanas citās SEG mazināšanas rīcībpolitikās, piemēram, ES ETS un *FuelEU*, pēc to iepriekšējas iekļaušanas MZV tvērumā.

Šajā sakarā ir vērts pieminēt, ka varētu paredzēt līdzvērtīgus pasākumus, kas nav integrēšana *FuelEU* un/vai ES ETS, it sevišķi ja tas ļautu samazināt administratīvo slogu. Šādus pasākumus varētu veikt valsts līmenī, arī, piemēram, ar nodokļiem saistītus pasākumus vai "izvēles iespējas" ETS 2 ietvaros ēku, autotransporta un papildu sektoros. Dažas dalībvalstis, to vidū Austrija, Nīderlande un Zviedrija, jau ir nolēmušas ETS 2 darbības jomā iekļaut emisijas, ko rada dažu kategoriju mazāki kuģi un/vai iekšzemes kuģniecība.

Jebkurā gadījumā papildu ieguvumi, ko varētu radīt mazāku kuģu integrēšana citās SEG samazināšanas rīcībpolitikās, šajā ziņojumā netika ņemti vērā, jo ziņojums attiecas tikai uz vēl citu mazāku kuģu kategoriju potenciālo iekļaušanu Jūras MZV regulas darbības jomā un šādu izmaiņu tiešo ietekmi. Novērtējums, kurā šādi papildu ieguvumi būs ņemti vērā, tiks veikts ES ETS direktīvas izskatīšanā 2026. gadā.