EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 18.3.2025
COM(2025) 109 final

POROČILO KOMISIJE

Pregled Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju v zvezi z morebitno vključitvijo ladij z bruto tonažo manj kot 5 000, a ne manj kot 400

POROČILO KOMISIJE

Pregled Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju v zvezi z morebitno vključitvijo ladij z bruto tonažo manj kot 5 000, a ne manj kot 400

1. Uvod

Pomorski promet ima v gospodarstvu EU ključno vlogo in je med energijsko najučinkovitejšimi načini prometa, vendar je tudi pomemben vir emisij toplogrednih plinov.

Uredba (EU) 2015/757 o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju je bistven del ukrepov EU za obravnavanje podnebnih sprememb v sektorju pomorskega prometa. Ta tako imenovana uredba EU o SPP v pomorstvu od ladjarskih družb zahteva, da spremljajo svoje emisije toplogrednih plinov, porabo goriva in druge pomembne informacije, povezane s plovbami v EU. Njeni glavni cilji so zbiranje zanesljivih in preverjenih podatkov o emisijah toplogrednih plinov, spodbujanje uvajanja energijsko učinkovitih in nizkoogljičnih rešitev z večjo preglednostjo ter podpora izvajanju politik za blažitev podnebnih sprememb, kot je nedavna razširitev sistema EU za trgovanje z emisijami na pomorski promet. Prav tako ima ključno vlogo pri spodbujanju prihodnjih političnih razprav, saj je prvi korak k blažilnim ukrepom razumeti, koliko emisij se izpušča in kje.

V skladu s členom 22a uredbe EU o SPP v pomorstvu je cilj tega poročila oceniti morebitno vključitev ladij z bruto tonažo (BT) manj kot 5 000, a ne manj kot 400, na področje uporabe te uredbe z namenom morebitne poznejše vključitve takih malih ladij na področje uporabe direktive o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov[1] (v nadaljnjem besedilu: direktiva o EU ETS) ali predlaganja drugih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov s takih ladij. To poročilo se bo zato po potrebi uporabilo tudi kot prispevek k načrtovanemu pregledu direktive o EU ETS leta 2026[2].

To poročilo je strukturirano na naslednji način:

- pregled izvajanja uredbe EU o SPP v pomorstvu, zlasti glede na nedavne spremembe,
- pregled sedanjega področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu,
- ocena scenarijev za razširitev področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu na manjša plovila (z bruto tonažo 400 do 4 999).

[1] Direktiva 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL L 275, 25.10.2003, str. 32).

[2] V skladu s členom 3gg(5) direktive o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov bi morala Komisija najpozneje do 31. decembra 2026 Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo, „v katerem preuči izvedljivost ter gospodarske, okoljske in socialne učinke vključitve emisij z ladij, tudi ladij za delo na morju z bruto tonažo manj kot 5 000, a ne manj kot 400, v to direktivo, pri čemer se zlasti opira na analizo, priloženo pregledu Uredbe (EU) 2015/757, ki jo je treba opraviti do 31. decembra 2024“.

Analiza, predstavljena v tem poročilu, temelji na študiji, ki jo je opravil konzorcij izvajalcev[3].

2. Pregled izvajanja uredbe EU o SPP v pomorstvu

2.1 Predstavitev uredbe uredba EU o SPP v pomorstvu ter njenih najnovejših sprememb

Od 1. januarja 2018 morajo velike ladje z bruto tonažo nad 5 000, ki natovarjajo ali raztovarjajo tovor ali potnike v pristaniščih Evropske unije (EU)[4], spremljati povezane emisije toplogrednih plinov in druge pomembne informacije ter poročati o njih (v obdobju 2018–2023 samo emisije CO_2, od januarja 2024 pa tudi emisije dušikovega oksida in metana). Spremljanje informacij, poročanje o njih in njihovo preverjanje je treba izvajati v skladu z uredbo EU o SPP v pomorstvu.

Uredba EU o SPP v pomorstvu določa zahteve za ladjarske družbe, da vsako koledarsko leto ciklično spremljajo emisije za vsako od svojih ladij in o njih poročajo. Vse ladje, ki opravljajo plovbe v okviru področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu, ne glede na njihovo državo zastave, morajo v dveh mesecih po prvem postanku v pristanišču v EU predložiti načrt za spremljanje, v katerem je podrobno navedeno, kako nameravajo zbirati podatke o emisijah. Akreditirani preveritelj mora pred zbiranjem podatkov načrt za spremljanje oceniti kot zadovoljiv, zbrane podatke (v obliki letnega poročila o emisijah) pa je treba preveriti ob koncu vsakega poročevalnega obdobja. Preveritelj po preverjanju izda listino o skladnosti, poročila pa se Komisiji predložijo prek portala THETIS MRV. Države članice izvajajo postopek EU za spremljanje, poročanje in preverjanje tako, da pregledujejo ladje, ki vplujejo v pristanišča pod njihovo jurisdikcijo, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da so ladje, ki plujejo pod njihovo zastavo, skladne z uredbo.

Uredba EU o SPP v pomorstvu je bila zasnovana kot prvi korak pred vključitvijo teh emisij na področje uporabe sistema EU za trgovanje z emisijami (v nadaljnjem besedilu: EU ETS). Taka vključitev se je uresničila z revizijo direktive o EU ETS iz leta 2023, s katero so bile na njeno področje uporabe od januarja 2024 med drugim vključene emisije iz pomorskega prometa[5].

Uredba EU o SPP v pomorstvu je bila spremenjena leta 2023[6], da bi se pravila o SPP prilagodila vključitvi dejavnosti pomorskega prometa v EU ETS. Spremenjena je bila tudi, da bi se od 1. januarja 2024 na njeno področje uporabe poleg emisij CO_2 vključile tudi druge emisije, in sicer dušikovega oksida (N_2O) in metana (CH_4). Poleg tega je bilo dogovorjeno, da se njeno področje uporabe od 1. januarja 2025 razširi na plovila za prevoz splošnega tovora z bruto tonažo 400 in

[3] Ricardo in drugi, 2025 – *Supporting study for the implementation of the ETS directive and MRV requirements for maritime transport* (Podporna študija za izvajanje direktive o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov in zahtev glede spremljanja emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanja o njih in njihovega preverjanja), objava v pripravi.

[4] Če ni določeno drugače, sklicevanja na EU kot regijo v tem poročilu vključujejo države, ki niso članice EU in so del Evropskega gospodarskega prostora (EGP).

[5] Za več informacij o razširitvi EU ETS na emisije iz pomorskega prometa in njegovem splošnem časovnem okviru obiščite namensko spletno stran Komisije in pogosto zastavljena vprašanja: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en.

[6] Z Uredbo (EU) 2023/957.

več ter na ladje za delo na odprtem morju z bruto tonažo 400 in več[7]. Tako se uredba EU o SPP v pomorstvu že uporablja (od leta 2025) za dve vrsti manjših plovil, kar je upoštevano v tem poročilu.

Poleg tega uredba EU o SPP v pomorstvu prispeva k podpori izvajanju uredbe FuelEU za pomorstvo[8], ki se začne uporabljati leta 2025. Vsi podatki, ki se spremljajo in beležijo na podlagi uredbe EU o SPP v pomorstvu, se lahko dejansko uporabijo za izračune FuelEU, kar mora potrditi preveritelj FuelEU, če se razlikuje od preveritelja SPP.

2.2 Izvajanje uredbe EU o SPP v pomorstvu

Uredba EU o SPP v pomorstvu se uporablja od leta 2018 ter zagotavlja zanesljive podatke in kazalnike o emisijah toplogrednih plinov iz pomorskega prometa. V *Podporni študija za izvajanje Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij CO_2 iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju* [9] iz leta 2022 je zlasti poudarjeno, da je ena od glavnih prednosti uredbe vpogled v okoljsko uspešnost plovil, ki vplujejo v pristanišča EU ali izplujejo iz njih, saj omogoča sistematično zbiranje podatkov o učinkovitosti plovil. V navedeni študiji so poudarjene tudi nekatere ovire pri izvajanju, kot je vztrajnost nekaterih zamud pri predložitvi poročil o emisijah, pri čemer je več deležnikov navedlo, da je izpolnjevanje zahtev zahtevno, zlasti v prvem letu (2018).

Da bi se ustrezni deležniki lažje seznanili s spremembami uredbe EU o SPP v pomorstvu iz leta 2023 in da bi zmanjšali morebitne izzive pri izvajanju, je Komisija izvedla dejavnosti ozaveščanja ter pripravila smernice in gradivo, ki so na voljo na spletu. Objavila je na primer dva sklopa pogosto zastavljenih vprašanj[10] – o uredbi EU o SPP v pomorstvu in razširitvi ETS na emisije iz pomorskega prometa – ter dva glavna dokumenta s smernicami[11]. Komisija je med septembrom 2023 in aprilom 2024 skupaj z Evropsko agencijo za pomorsko varnost (EMSA) organizirala tudi pet spletnih seminarjev o ključnih vidikih sprememb uredbe EU o SPP v pomorstvu in direktive o EU ETS (kot so posodobitve načrtov za spremljanje)[12]. Poleg tega je bila ustanovljena namenska služba za pomoč uporabnikom[13] za obravnavanje vprašanj ladjarskih družb

[7] Za več informacij o uredbi EU o SPP v pomorstvu obiščite namensko spletno stran Komisije in pogosto zastavljena vprašanja: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en.

[8] Uredba (EU) 2023/1805 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES.

[9] Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport (Podporna študija za izvajanje Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij CO_2 iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju), Evropska unija, 2022: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf.

[10] Glej oddelek „FAQ“ (Pogosto zastavljena vprašanja): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq.

[11] Glej oddelek „Documentation“ (Dokumentacija): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[12] Glej posnetke v oddelku „Events“ (Dogodki): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu.

in drugih deležnikov, ki je med septembrom 2023 in oktobrom 2024 odgovorila na več kot 1 400 vprašanj.

Predhodno spremljanje skladnosti in izvajanja za leto poročanja 2024 je spodbudno. V času priprave tega poročila je več kot 15 000 ladij posodobilo svoje načrte za spremljanje in jih predložilo upravnim organom v odobritev v skladu z novimi zahtevami, ki so začele veljati leta 2023. Naslednji ključni mejnik bo predložitev poročil o emisijah na ravni ladij in na ravni družb, ki jih je treba predložiti do konca marca 2025.

Poleg tega so emisije, sporočene v okviru spremljanja, poročanja in preverjanja za leto 2023, izvirale iz flote več kot 12 000 ladij. Na spremljanih plovbah v letu poročanja 2023 se je v ozračje izpustilo 126,7 milijona ton CO_2. V času priprave tega poročila sistem zajema približno 5 000 ladjarskih družb[14].

Komisija vsako leto objavi poročilo za obveščanje javnosti o emisijah toplogrednih plinov in informacijah o energijski učinkovitosti flote, ki se spremlja in spada na področje uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu[15].

3. Pregled sedanjega področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu

Namen tega pregleda je odgovoriti na splošno vprašanje, ali je bil obseg plovil v okviru uredbe EU o SPP v pomorstvu (pragovi velikosti in vrste plovil) doslej ustrezen in ali so razlogi za izključitev nekaterih plovil z bruto tonažo med 400 in 4 999 še vedno veljavni. Prvotni prag 5 000 BT je bil določen leta 2015 po podrobni objektivni analizi velikosti in emisij ladij, ki prihajajo v pristanišča EU in odhajajo iz njih. Cilj tega nediskriminatornega praga je bil zajeti najpomembnejše onesnaževalce, hkrati pa najti pravo ravnovesje med upravnim bremenom in okoljsko učinkovitostjo uredbe EU o SPP v pomorstvu. Takrat je analiza pokazala, da bi uporaba praga 5 000 BT namesto 400 BT znatno zmanjšala ocenjene upravne stroške z razmeroma majhnim zmanjšanjem zajetih emisij CO_2.

3.1 Uspešnost in ustreznost

Cilj uredbe EU o SPP v pomorstvu je vzpostaviti standardiziran sistem za spremljanje emisij toplogrednih plinov s plovil, ki pristajajo v pristaniščih EU, poročanje o njih ter njihovo preverjanje z usklajenimi pravili in javnim dostopom do preverjenih podatkov. Preglednost in zanesljivost teh podatkov sta ključni za pomoč ladjarskim družbam pri odpravljanju obstoječega nedelovanja trga in spodbujanju sprejetja ukrepov za razogljičenje. Nedelovanje trga običajno vključuje težave v zvezi z informacijami, kot so pomanjkanje zanesljivih informacij o prihrankih toplogrednih plinov ali asimetrične informacije med lastniki ladij in zakupniki ladij, kar lahko povzroči težave zaradi ločenih spodbud.

[14] To vključuje družbe, registrirane v sistemu THETIS MRV, ki imajo v svoji floti aktivne ladje.

[15] Letna poročila o spremljanju, poročanju in preverjanju so na voljo v oddelku „Documentation“ (Dokumentacija) na naslednji spletni strani: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

V študiji, ki jo je leta 2022 izvedla Evropska komisija[16], so ladjarske družbe povprašali o njihovi uporabi podatkov o SPP. Poročali so, da sistematično merjenje in dokumentiranje emisij zagotavlja usklajeno izhodišče okoljske učinkovitosti, ki družbam zagotavlja znanje in spoznanja o emisijah njihove flote. Ta spoznanja so omogočila lažjo in poenostavljeno komunikacijo z njihovimi strankami (odpremniki, špediterji itd.). Ladjarske družbe so poročale, da lahko informacije, povezane z emisijami, posredujejo svojim strankam, kar povečuje ozaveščenost na prejemni strani dobavne verige. Vendar je v prejšnji študiji (CE Delft, 2014) poudarjeno, da se bodo ti pozitivni učinki najverjetneje uresničili, če družbe vlagajo v natančne in celovite sisteme za spremljanje in analizo podatkov.

V zvezi z malimi plovili je namen analize učinkovitosti razumeti, v kolikšni meri lahko sedanje področje uporabe SPP (velikost in vrsta plovila) manjšim plovilom prepreči izkoriščanje različnih koristi, ki izhajajo iz uredbe EU o SPP.

Na podlagi posvetovanja z deležniki, javnimi organi in industrijskimi organizacijami analiza kaže, da naj bi bili podatki o SPP zelo dragoceni tudi za manjša plovila. Podatki o SPP so dejansko ključni za sprejemanje finančnih in upravljavskih odločitev, ki bi lahko zagotovile nadaljnji vpogled v emisije flote in pomagale odpraviti tržne ovire. Čeprav več družb, ki upravljajo manjša plovila, že prostovoljno zbira podatke o emisijah, včasih z namenom, da bi se na njihovi podlagi sprejemale odločitve o naložbah v energijsko učinkovite in nizkoogljične tehnologije, analiza kaže, da bi lahko te družbe in tretje strani še vedno imele koristi od SPP pri zagotavljanju doslednejših in zanesljivejših postopkov spremljanja in poročanja na vseh področjih.

Zato uredba EU o SPP za pomorstvo s sedanjim področjem uporabe ne omogoča naložb v tehnologijo za zmanjšanje emisij za vse vrste malih plovil (tj. poleg tistih, ki že spadajo na področje uporabe SPP od leta 2025) in ne spodbuja sprejetja operativnih ukrepov za energijsko učinkovitost, zlasti za tista, ki nimajo obstoječih sistemov za spremljanje učinkovitosti goriva.

Kar zadeva ustreznost, je uredba EU o SPP v pomorstvu pomemben dejavnik za podporo sprejetju ukrepov in politik za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v pomorskem sektorju. To je pomembno, saj morajo vsi gospodarski sektorji, vključno z malimi in velikimi plovili, prispevati k doseganju podnebnih ciljev EU in ciljev Pariškega sporazuma. Uredba z vzpostavitvijo standardiziranega sistema za spremljanje emisij toplogrednih plinov s plovil, poročanje o njih in njihovo preverjanje ladjarskim družbam zagotavlja ključno orodje, na podlagi katerega lahko sprejemajo finančne in upravljavske odločitve, komunicirajo z deležniki ter opredelijo priložnosti za zmanjšanje emisij in naložbe v tehnologijo.

3.2 Učinkovitost

Analiza učinkovitosti je namenjena pregledu nedavnih dokazov o kompromisu med pokritostjo emisij toplogrednih plinov in upravnimi stroški za ladjarske družbe v zvezi s področjem uporabe

[16] *Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport* (Podporna študija za izvajanje Uredbe (EU) 2015/757 o spremljanju emisij CO_2 iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju), 2022.

SPP v EU[17]. V ta namen so bili ocenjeni morebitni upravni stroški, povezani s spremljanjem, poročanjem in preverjanjem, za manjša plovila in primerjani s stroški plovil, ki že poročajo v okviru SPP.

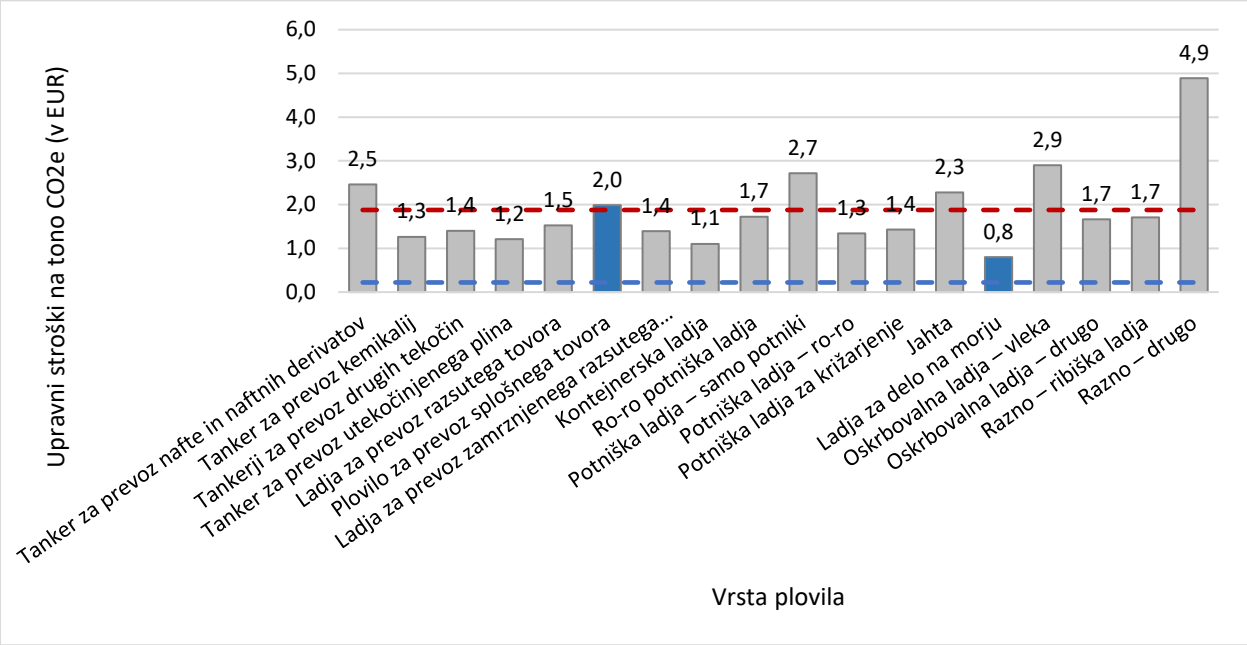
Ocene upravnih stroškov izhajajo iz posvetovanja s predstavniki ladjarskih družb prek prilagojenih razgovorov, ki so vključevali upravljavce ladij in tudi lastnike ladij. Pri tem so bili upoštevani enkratni in ponavljajoči se stroški. Ladjarske družbe so bile pozvane, naj na podlagi svojih trenutnih izkušenj ocenijo ponavljajoče se stroške plovil, za katera se trenutno uporablja SPP, skupaj s pričakovanimi stroški manjših plovil, če bi bila ta vključena na področje uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu.

Analiza kaže, da bi bili ponavljajoči se letni upravni stroški, povezani s SPP na plovilo, za manjša plovila (ocenjeni na povprečno 3 690 EUR na plovilo) podobni ali nekoliko višji od stroškov za plovila, za katera trenutno veljajo obveznosti SPP (ocenjeni na povprečno 3 390 EUR na plovilo). Nekatere ladjarske družbe so kot glavne razloge za višje stroške spremljanja navedle omejitve osebja in pogostejše plovbe manjših plovil.

Na splošno bi bil kompromis med upravnimi stroški za ladjarske družbe in dodatnimi spremljanimi emisijami toplogrednih plinov manj ugoden za manjša plovila. Razmerje med upravnimi stroški in pokritostjo emisij toplogrednih plinov bi bilo v povprečju sedemkrat večje za manjša plovila v primerjavi z večjimi plovili, ki že poročajo v okviru SPP (Figure 1). Razlog za to je, da so upravni stroški primerljivi, medtem ko manjša plovila izpuščajo veliko manj emisij kot večja plovila.

[17] Razširitev uredbe EU o SPP v pomorstvu na manjša plovila bi povzročila tudi dodatne stroške za javne organe, ki so predstavljeni v oceni scenarijev za razširitev področja uporabe. Ta analiza učinkovitosti obravnava relativno razmerje med zajetimi upravnimi stroški in emisijami toplogrednih plinov, pri tem pa se v ta namen upoštevajo samo upravni stroški za ladjarske družbe, saj predstavljajo glavno stroškovno komponento.

Slika 1 Ponavljajoči se upravni stroški za ladjarske družbe na tono zajetega CO_2 za manjša plovila glede na vrsto (izračunani kot rezultati skupnih ocenjenih ponavljajočih se upravnih stroškov na podlagi povprečnih stroškov, ki so jih sporočili deležniki, s katerimi je bilo opravljeno posvetovanje, za skupne emisije CO_2e za vsako kategorijo plovil za leto 2023)



Vir: Analiza podjetja Ricardo

Ladje, vključene v SPP od leta 2025
Ladje, ki niso vključene v SPP
Povprečni upravni stroški na tono CO_2e za mala plovila (z bruto tonažo 400–4 999)
Povprečni upravni stroški na tono CO_2e za velika plovila (z bruto tonažo nad 5 000)

Namen analize učinkovitosti je tudi pregledati dokaze o zmogljivosti družb, ki upravljajo manjša plovila, za izvajanje postopkov SPP v primerjavi s tistimi, ki že poročajo v okviru SPP. Preučeni podatki kažejo, da so družbe, ki upravljajo manjša plovila, v povprečju manjše (v smislu števila upravljanih plovil na družbo) od tistih, ki že poročajo v okviru SPP. Družbe, ki trenutno poročajo v okviru SPP (tj. za velika plovila), so v povprečju odgovorne za 2,6 plovila. Pri manjših plovilih se ocenjuje[18], da bi povprečno število malih plovil na družbo znašalo 1,6, kar je bistveno manj. Ker se pričakuje, da bodo družbe, ki upravljajo manjša plovila, odgovorne za manj ladij, je manj verjetno, da bi imele koristi od ekonomije obsega, povezane s stroški izvajanja SPP.

[18] Ker ne vemo, kateri subjekt (lastnik ladje ali družba v skladu s Kodeksom ISM, če sta različna) bi prevzel odgovornost za SPP za male ladje, študija predvideva, da bo enak delež lastnikov ladij in družb v skladu s Kodeksom ISM potrdil odgovornost za SPP za manjša plovila kot za večja plovila (tj. 53 % lastnikov ladij in 47 % družb v skladu s Kodeksom ISM, kot je bilo oktobra 2024 pridobljeno iz sistema THETIS MRV). Na podlagi podatkov iz podatkovne zbirke MARINFO je obravnavana flota manjših plovil povezana s 1 262 družbami v skladu s Kodeksom ISM in 4 014 lastniki ladij.

Poleg tega bi bila večina družb, ki upravljajo manjša plovila, nova v sistemu SPP. Samo 29 % družb v skladu s Kodeksom ISM[19] in 3 % lastnikov ladij, ki upravljajo manjša plovila, je že registriranih v sistemu THETIS MRV. To kaže, da bi morala večina družb, ki upravljajo manjša plovila, vzpostaviti postopke SPP in se seznaniti z njimi, saj še ne poročajo v okviru SPP.

3.3 Skladnost

Drug ključni cilj uredbe EU o SPP v pomorstvu je podpreti izvajanje nedavno sprejetih politik za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v pomorskem sektorju EU, zlasti razširitev EU ETS na pomorski promet in uredbo FuelEU za pomorstvo[20]. Pri analizi skladnosti se zato preučuje, ali je sedanje področje uporabe SPP primerno za prispevanje k izvajanju teh posebnih podnebnih politik in njihovemu morebitnemu prihodnjemu pregledu.

V zvezi s tem analiza kaže, da uredba EU o SPP v pomorstvu že učinkovito podpira uvedbo teh pomembnih politik EU. Neposredno zagotavlja podatke o emisijah toplogrednih plinov, potrebne za izvajanje razširitve EU ETS na pomorski promet, in ponuja zanesljivo platformo za poročanje v podporo izvajanju uredbe FuelEU za pomorstvo.

V zvezi z morebitnim prihodnjim razvojem politike bi sedanje področje uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu že omogočilo morebitno razširitev področja uporabe EU ETS na emisije toplogrednih plinov z malih plovil za prevoz splošnega tovora in ladij za delo na odprtem morju (z bruto tonažo 400–4 999). Oblikovalci politik bi bili na primer seznanjeni z možnim učinkom take razširitve v smislu zvišanja zgornje meje ETS ali pričakovanega števila dodatnih računov pomorskih prevoznikov. Ladjarske družbe, ki upravljajo ta plovila, bi bile prav tako v veliko boljšem položaju, saj so že seznanjene s postopkom SPP.

Vendar sedanja uredba EU o SPP v pomorstvu ne bi na enak način omogočila morebitne razširitve področja uporabe ETS na emisije toplogrednih plinov z drugih vrst malih plovil, ki še niso vključene na področje uporabe SPP.

Poleg tega je analiza preučila področje uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu v primerjavi s plovili, zajetimi v sedanjem sistemu IMO za zbiranje podatkov. Slednji je enakovreden, čeprav poenostavljen, sistem za spremljanje in poročanje na svetovni ravni. V analizi je poudarjeno, da majhne razlike v področju uporabe v smislu velikosti plovila in zajete dejavnosti niso bile opredeljene kot posebno zaskrbljujoče v smislu povečanja virov, potrebnih za izpolnitev zahtev glede poročanja.

4. Ocena scenarijev za morebitno razširitev področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu na druga manjša plovila

[19] „Družba v skladu s Kodeksom ISM“ je organizacija ali oseba, ki je od lastnika ladje prevzela odgovornost za upravljanje ladje ter je s prevzemom take odgovornosti soglašala, da bo prevzela vse dolžnosti in odgovornosti, ki jih nalaga Mednarodni kodeks za varno upravljanje ladij in preprečevanje onesnaževanja iz Priloge I k Uredbi Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 336/2006.

[20] Uredba (EU) 2023/1805 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o uporabi obnovljivih in nizkoogljičnih goriv v pomorskem prometu ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 234, 22.9.2023, str. 48).

4.1 Pregled dejavnosti in emisij z manjših plovil

Namen te analize je zagotoviti informacije o dejavnosti in emisijah z manjših plovil (z bruto tonažo 400 do 4 999) s poudarkom na naslednjih kazalnikih:

- število manjših plovil, ki opravijo postanek v pristaniščih EU, po kategorijah plovil,
- emisije toplogrednih plinov za manjša plovila, ki opravijo postanek v pristaniščih EU, razčlenjene po plovbah znotraj in zunaj EU ter po kategorijah plovil,
- število postankov v pristaniščih po letih, razčlenjeno po plovbah znotraj in zunaj EU[21] ter po kategorijah plovil.

Analiza kaže, da je **8 525 plovil z bruto tonažo med 400 in 4 999 opravilo pristanek v pristaniščih EU v letu 2023**. Če se izključijo plovila za prevoz splošnega tovora in ladje za delo na morju, ki so od leta 2025 že vključeni v uredbo EU o SPP v pomorstvu, se število manjših plovil zmanjša na 5 309. To je primerljivo z 12 344 plovili z bruto tonažo 5 000 ali več v okviru SPP v letu 2023.

Emisije toplogrednih plinov so bile ocenjene na podlagi modela, ki temelji na podatkih o spremljanju ladij (tj. podatkih iz sistema samodejnega prepoznavanja) in tehničnih informacijah o ladjah. Z modelom se je ocenilo CO_2, CH_4 in N_2O kot emisije ekvivalenta CO_2. Rezultati tega dela kažejo, da naj bi **manjša plovila, ki bodo leta 2023 opravila pristanek v pristaniščih EU, po ocenah izpustila približno 19,28 $MtCO_2e$** (ali 18,99 $MtCO_2$, tj. če se ne upoštevata CH_4 in N_2O). Največji onesnaževalci v tem segmentu so plovila za prevoz splošnega tovora in ladje za delo na morju, saj predstavljajo 22 % oziroma 18 % emisij toplogrednih plinov z manjših plovil. Če odštejemo emisije iz teh dveh kategorij, ki sta od leta 2025 že vključeni v SPP, so skupne emisije toplogrednih plinov iz preostalih kategorij manjših plovil ocenjene na 11,32 $MtCO_2$[22], kar je primerljivo s 126,70 $MtCO_2$ s plovil z bruto tonažo 5 000 ali več v okviru SPP v letu 2023[23].

Glede dejavnosti analiza podatkov o postankih manjših plovil v pristaniščih kaže, da so **manjša plovila večino plovb v obdobju 2019–2023 opravila znotraj EU (približno 90 %)**. Od tega je večina plovb notranjih, tj. plovb, ki se začnejo in končajo v isti državi (približno 75 % vseh plovb).

Če povzamemo, ta analiza kaže, da so **manjša plovila, ki še niso vključena v uredbo EU o SPP od leta 2025 (tj. ki niso plovila za prevoz splošnega tovora in ladje za delo na morju), večinoma dejavna na plovbah znotraj EU ter predstavljajo 43 % plovil in 9 % emisij CO_2 na podlagi SPP v letu 2023**.

V spodnji preglednici so po vrsti plovil povzeti število plovil in količine emisij, ki jih predstavljajo.

Preglednica 1: Emisije CO_2 z manjših plovil glede na vrsto plovila v primerjavi s skupnimi emisijami v okviru SPP v letu 2023

[21] Za namene tega poročila „plovbe znotraj EU“ ustrezajo plovbam med dvema pristaniščema v EU, „plovbe zunaj EU“ pa plovbam med pristaniščem v EU in pristaniščem zunaj EU.

[22] Ta rezultat je predstavljen v emisijah CO_2 (namesto privzete metrike v CO_2e), da se omogoči primerjava s podatki o SPP za leto 2023, ki so na voljo samo v emisijah CO_2.

[23] Neupoštevanje emisij CH4 in N2O olajšuje primerjave s podatki o SPP za leto 2023, saj ti dve emisiji toplogrednih plinov v navedenem letu še nista spadali na področje uporabe SPP.

Vrsta plovila	Število plovil z bruto tonažo 400–4 999 (2023)	Delež plovil v primerjavi s številom velikih plovil v okviru SPP v letu 2023[24]	Skupne emisije CO_2 ($MtCO_2$) (2023)	Delež emisij CO_2 v primerjavi s skupnimi emisijami CO_2 v okviru SPP v letu 2023[25]
Plovilo za prevoz splošnega tovora	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Ladja za delo na morju	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Razno – ribiška ladja	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Tanker za prevoz kemikalij	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Potniška ladja – ro-ro	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Jahta	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Oskrbovalna ladja – drugo	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Potniška ladja za križarjenje	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Oskrbovalna ladja – vleka	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Tanker za prevoz utekočinjenega plina	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Tanker za prevoz nafte in naftnih derivatov	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Potniška ladja – samo potniki	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Ladja za prevoz razsutega tovora	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Ladja za prevoz zamrznjenega razsutega tovora	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Kontejnerska ladja	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Razno – drugo	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Tankerji za prevoz drugih tekočin	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Ro-ro potniška ladja	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Skupaj plovila z bruto tonažo 400–4 999	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Skupaj plovila z bruto tonažo 400–4 999 brez plovil za prevoz splošnega tovora in ladij za delo na morju	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2 Predstavitev možnih scenarijev

Glavni scenarij, obravnavan v tej oceni, je morebitna razširitev področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu na plovila z bruto tonažo med 400 in 4 999 za vrste plovil, ki niso plovila za prevoz

[24] Področje uporabe SPP za leto 2023, torej brez manjših (400–4 999 BT) plovil za prevoz splošnega tovora in ladij za delo na morju, ki bodo vključeni od leta 2025.

[25] Področje uporabe SPP za leto 2023, torej brez manjših (400–4 999 BT) plovil za prevoz splošnega tovora in ladij za delo na morju, ki bodo vključeni od leta 2025.

splošnega tovora in ladje za delo na morju. Cilj tega scenarija je povečati delež emisij toplogrednih plinov, ki jih zajema uredba EU o SPP v pomorstvu, kar bi zlasti omogočilo morebitno vključitev dodatnih plovil z bruto tonažo med 400 in 4 999 v politike razogljičenja pomorskega sektorja, kot sta EU ETS in FuelEU.

Možne različice za razširitev področja uporabe SPP na manjša plovila so opredeljene na podlagi naslednjih dimenzij:

a) različne kategorije manjših plovil na področju uporabe

Scenariji A	Opis
A.1. Vključno s kategorijami plovil z največ emisijami	Razširitev področja uporabe na tankerje, ro-ro potniške ladje in potniške ladje z bruto tonažo med 400 in 4 999
A.2. Vključno z vsemi kategorijami plovil, razen tistih, ki so izvzete na podlagi SPP	Razširitev na vse neizvzete kategorije[26] za plovila z bruto tonažo med 400 in 4 999 (tj. vse ladje, ki prevažajo tovor/potnike v komercialne namene, ter ladje za delo na morju)
A.3. Vključno z vsemi kategorijami plovil (vključno s kategorijami, ki so trenutno izključene iz SPP)	Razširitev na vse neizvzete kategorije za plovila z bruto tonažo med 400 in 4 999 ter ribiške ladje, vse oskrbovalne ladje in vlačilce, ki še niso zajeti, in plovbe jaht, ki še niso zajete (tj. tiste, ki se ne izvajajo za prevoz potnikov za komercialne namene).

b) zahteve za spremljanje za manjša plovila

Scenarija B	Opis
B.1. Enake zahteve glede SPP	Zahteve glede SPP za mala plovila (in druge vrste plovil) so enake kot za plovila, za katera se trenutno uporablja SPP
B.2. Nižji prag za izvzetje iz spremljanja po posameznih plovbah	Najnižji prag 300 plovb na leto[27] se ne bi uporabljal za plovila z bruto tonažo manj kot 5 000, tj. vse ladje, ki opravljajo plovbe znotraj EU samo v poročevalnem obdobju, bi bile izvzete iz spremljanja po posameznih plovbah (ne glede na število plovb).

[26] Kategorije, izvzete iz SPP, so opredeljene v členu 2(2) uredbe EU o SPP v pomorstvu; to so „vojne ladje, pomožne ladje mornarice, ribiške ladje ali ladje za predelavo rib, lesene ladje enostavne gradnje, ladje brez mehanskega pogona ali državne ladje, ki se uporabljajo za nekomercialne namene“.

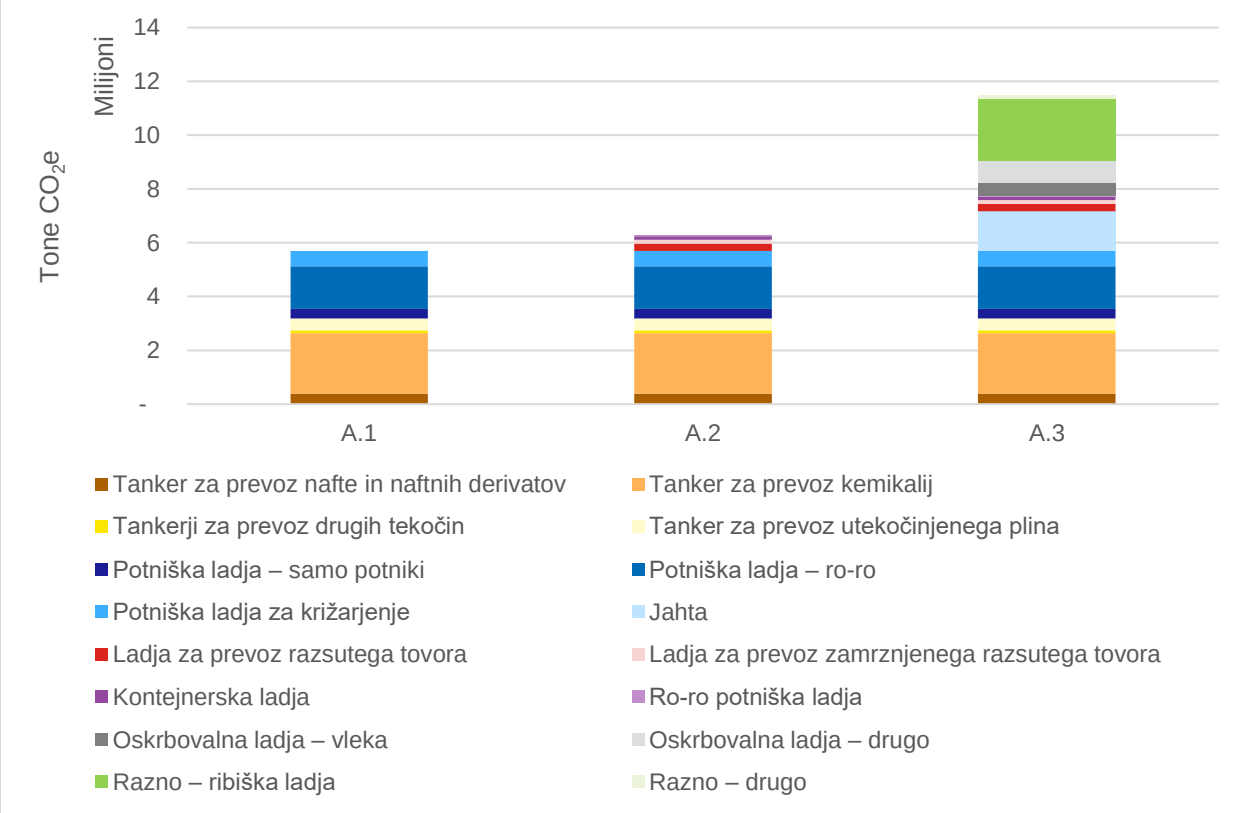
[27] Člen 9(2) uredbe EU o SPP v pomorstvu določa odstopanje, v skladu s katerim je družba „izvzeta iz obveznosti spremljanja informacij […] po posameznih plovbah v zvezi s posamezno ladjo, če: (a) se vse plovbe ladje v poročevalnem obdobju začnejo ali končajo v pristanišču pod jurisdikcijo države članice in (b) ladja v skladu s svojim

4.3 Vplivi scenarijev A na okolje (različne kategorije manjših plovil, vključene na področje uporabe, ob predpostavki, da se zahteve glede SPP ne spremenijo)

Povečana pokritost emisij toplogrednih plinov

Razširitev področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu bi povečala delež emisij iz pomorskega prometa v EU, ki jih zajemajo zahteve glede SPP, in neposredno vplivala na razpoložljivost podatkov o emisijah toplogrednih plinov (Figure 2). Emisije toplogrednih plinov, povezane s scenarijem A.1, predstavljajo 4,2-odstotno povečanje (tj. 5,61 $MtCO_2$) v primerjavi s tem, kar je vključeno na revidirano področje uporabe SPP (tj. vključno z emisijami s plovil za prevoz splošnega tovora in ladij za delo na morju z bruto tonažo med 400 in 4 999, ki bodo dodani od leta 2025). Scenarij A.2 bi povzročil nekoliko večjo pokritost emisij v primerjavi s scenarijem A.1, in sicer s 4,6-odstotnim povečanjem (tj. 6,19 $MtCO_2$) v primerjavi z revidiranim področjem uporabe SPP. Možnost razširitve tudi na druge kategorije (scenarij A.3) bi povzročila večjo razširitev pokritosti emisij z 8,4-odstotnim povečanjem (tj. 11,32 $MtCO_2$).

Slika 2 Dodatna pokritost emisij toplogrednih plinov za scenarije A.1, A.2 in A.3 po kategorijah plovil na podlagi podatkov o emisijah za leto 2023



Vir: Analiza podjetja Ricardo

Neposredni prihranki energije in emisij toplogrednih plinov

načrtom izvede več kot 300 plovb v poročevalnem obdobju“. Obravnavani scenarij bi vključeval odpravo pogoja iz točke (b) za manjša plovila.

Čeprav uredba EU o SPP v pomorstvu ne določa neposrednih omejitev emisij ali predpisuje praks za zmanjšanje emisij, se pričakuje, da bo razširitev področja uporabe SPP povzročila neposredno zmanjšanje porabe energije in emisij toplogrednih plinov zaradi možnosti, da bodo podatki SPP pripomogli k premagovanju nekaterih obstoječih tržnih ovir, kar lahko omogoči sprejetje tehničnih in operativnih izboljšav energijske učinkovitosti. Predpostavljalo se je, da se bo za izhodiščne emisije toplogrednih plinov z manjših plovil, vključenih na področje uporabe SPP, v obdobju 2025–2050 uporabljala konservativna 0,7-odstotna kumulativna stopnja zmanjšanja[28]. To bi povzročilo razmeroma majhne kumulativne prihranke emisij toplogrednih plinov, predstavljene v spodnji preglednici 2.

Preglednica 2: Kumulativni prihranki emisij toplogrednih plinov (2025–2050) iz scenarijev A.1, A.2 in A.3

	Kumulativni prihranki emisij toplogrednih plinov ($MtCO_2e$) v obdobju 2025–2050
Scenarij A.1	1,51
Scenarij A.2	1,67
Scenarij A.3	3,06

Vir: Analiza podjetja Ricardo

Posredni vplivi na okolje zaradi morebitne vključitve manjših plovil v druge podnebne politike

Medtem ko bi bili neposredni prihranki emisij toplogrednih plinov zaradi razširitve področja uporabe SPP na dodatna manjša plovila razmeroma zanemarljivi, bi bili potencialni vplivi na okolje zaradi morebitne vključitve teh manjših plovil v druge politike za blažitev podnebnih sprememb, kot sta EU ETS in FuelEU za pomorstvo, po razširitvi področja uporabe SPP veliko pomembnejši. Vključitev dodatnih emisij toplogrednih plinov v EU ETS bi na primer povzročila vpliv na okolje v skladu z letnim znižanjem zgornje meje ETS. Vendar se take dodatne koristi ne upoštevajo za namene te ocene, saj se osredotoča le na morebitno vključitev na področje uporabe SPP.

4.4 Gospodarski učinki scenarijev A (različne kategorije manjših plovil, vključene na področje uporabe, ob predpostavki, da se zahteve glede SPP ne spremenijo)

Regulativni stroški za ladijske družbe in organe

Dodatni upravni stroški za ladjarske družbe bi vključevali enkratne in ponavljajoče se stroške v zvezi s pripravo in vzpostavitvijo sistema za spremljanje (za družbe, ki še ne poročajo v okviru SPP) ter ponavljajoče se dejavnosti spremljanja, poročanja in preverjanja za skladnost z uredbo EU o SPP v pomorstvu za dodatna zajeta plovila. V preglednici 3 so predstavljeni skupni dodatni enkratni in ponavljajoči se upravni stroški za ladjarske družbe za vsak scenarij na podlagi rezultatov posvetovanja z deležniki. Poleg tega so vključene informacije o ponavljajočih se

[28] Ta predpostavka temelji na študiji o koristih uredbe EU o SPP v pomorstvu, katere ugotovitve naj bi se uporabljale za manjša plovila (Evropska komisija, 2019).

upravnih stroških na tono CO_2 na podlagi skupnih emisij toplogrednih plinov, dodanih na področje uporabe v posameznem scenariju.

Preglednica 3: Dodatni upravni stroški za ladjarske družbe za posamezni scenarij na podlagi podatkov o stroških za leto 2023

	Število plovil	Enkratni strošek (skupni strošek, v EUR)	Ponavljajoči se stroški (stroški na leto, v EUR)	Ponavljajoči se stroški na tCO_2 (EUR/tCO_2)
Stroški na plovilo	–	3 193	3 690	–
Scenarij A.1	2 238	7,1 milijona	8,3 milijona	1,2
Scenarij A.2	2 460	7,9 milijona	9,1 milijona	1,2
Scenarij A.3	5 309	17,0 milijonov	19,6 milijona	1,6

Vir: Analiza podjetja Ricardo

Stroški dejavnosti izvrševanja za nacionalne organe, povezani z uredbo EU o SPP v pomorstvu, vključujejo stroške, povezane z dejavnostmi pomorske inšpekcije države pristanišča in obveznostmi države zastave. Ocene stroškov so bile izpeljane iz rezultatov vprašalnika, razdeljenega državam članicam, ki je zajemal upravne stroške in stroške izvrševanja. Predpostavlja se, da se bodo ponavljajoči se stroški izvrševanja povečevali linearno s številom dodatnih plovil po vsakem scenariju za obveznosti pomorske inšpekcije države pristanišča in države zastave. V preglednici 4 so prikazani posledični dodatni stroški, povezani z dejavnostmi izvrševanja.

Preglednica 4: Dodatni stroški za nacionalne organe, povezani z dejavnostmi izvrševanja, na podlagi podatkov o stroških za leto 2023

Vrsta stroškov	Scenariji		
	Scenarij A.1	Scenarij A.2	Scenarij A.3
Stroški pomorske inšpekcije države pristanišča (v EUR na leto)	47 307	51 999	112 221
Stroški obveznosti države zastave (v EUR na leto)	58 866	64 705	139 641
Skupni ocenjeni stroški za nacionalne organe (v EUR na leto)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Stroški za evropske organe (Evropsko komisijo in agencijo EMSA), ki so posledica vključitve dodatnih manjših plovil (z bruto tonažo 400–4 999) na področje uporabe SPP, vključujejo enkratne stroške, povezane s prilagoditvami informacijske tehnologije in razvojem sistema THETIS-MRV, ter ponavljajoče se stroške, povezane z dodatnimi človeškimi viri, od analize informacij, podpore službe za pomoč uporabnikom do oblikovanja/posodobitve informativnega gradiva. Posledični dodatni stroški za vsak scenarij so predstavljeni v nadaljevanju v preglednici 5.

Preglednica 5: Dodatni stroški za evropske pristojne organe, povezani z dejavnostmi izvrševanja, na podlagi podatkov o stroških za leto 2023

	Enkratni strošek (skupni strošek, v EUR)	Ponavljajoči se stroški (stroški na leto, v EUR)
Scenarij A.1	100 000	40 000
Scenarij A.2	100 000	42 891[29]
Scenarij A.3	100 000	80 000

Vir: Analiza podjetja Ricardo

Skupni regulativni stroški so bili ocenjeni s prištetjem upravnih stroškov za ladjarske družbe in stroškov izvrševanja za pristojne organe, kot je opisano zgoraj. Predpostavljeno je bilo, da bodo enkratni stroški v celoti nastali v prvem letu izvajanja (predpostavljeno leta 2025), medtem ko naj bi se ponavljajoči se stroški za ladjarske družbe in pristojne organe sorazmerno povečali s številom plovil v obdobju 2025–2050. Pričakuje se, da bodo ti dodatni upravni stroški premajhni, da bi povzročili kakršno koli znatno izkrivljanje trga s socialnimi posledicami (npr. za potrošnike ali delavce). Skupni regulativni stroški so predstavljeni v preglednici 6 s 3-odstotno diskontno stopnjo.

Enaki konkurenčni pogoji

Pričakuje se, da bo razširitev področja uporabe SPP na dodatna manjša plovila pozitivno vplivala na enake konkurenčne pogoje z zagotavljanjem podobnih regulativnih zahtev za plovila tik nad ali pod pragom 5 000 BT, ki bi lahko konkurirala za podobne tržne segmente. Analiza podatkov o plovilih, razčlenjenih po velikosti, kaže, da bi bil velik delež dodatnih plovil v okviru obravnavanih scenarijev politike tik pod pragom 5 000 BT. Dejansko bi plovila z bruto tonažo med 4 000 in 4 999 predstavljala 32 % zadevne flote po scenariju A.1, 31 % po scenariju A.2 in 19 % po scenariju A.3.

4.5 Primerjava scenarijev A glede na socialno neto sedanjo vrednost (različne kategorije manjših plovil, ki spadajo na področje uporabe, ob predpostavki, da se zahteve glede SPP ne spremenijo)

Socialna neto sedanja vrednost v vseh scenarijih, ki naj bi razširili področje uporabe, je v obdobju 2025–2050 negativna (preglednica 6). Razlog za to je, da je sedanja vrednost dodatnih upravnih stroškov za družbe in organe višja od denarno ovrednotenih prihrankov emisij toplogrednih plinov, ki jih je mogoče pripisati izključno uredbi EU o SPP v pomorstvu.

Vendar bi bilo treba ta izračun neto sedanje vrednosti razlagati previdno, saj ne upošteva morebitnih posrednih koristi za okolje, ki bi izhajale iz morebitne poznejše vključitve manjših plovil v druge politike za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, kot sta EU ETS in FuelEU, ali

[29] Vrednost za scenarij A.2 se izračuna kot sorazmerna vrednost med scenarijema A.1 in A.3 ob upoštevanju predloženih podatkov.

katere koli druge enakovredne ukrepe po predhodni vključitvi manjših plovil na področje uporabe SPP. Pričakuje se, da bi vključitev stroškov in koristi vključitve manjših plovil v EU ETS in/ali FuelEU v povezavi s SPP pokazala zelo drugačno sliko, najverjetneje pozitivno neto sedanjo vrednost.

Preglednica 6: Socialna neto sedanja vrednost scenarijev A.1, A.2 in A.3 v primerjavi z izhodiščem (v milijonih EUR v obdobju 2025–2050) (3-odstotna diskontna stopnja)

	Scenarij A.1	Scenarij A.2	Scenarij A.3
Prihranki emisij toplogrednih plinov	3,7	4,1	7,5
Regulativni stroški	–17,6	–17,6	–41,7
Socialna neto sedanja vrednost	**–13,9**	**–13,5**	**–34,2**

Vir: Analiza podjetja Ricardo

Opomba: prihranki emisij toplogrednih plinov so bili denarno ovrednoteni z uporabo stroškov preprečevanja podnebnih sprememb, vključenih v Priročnik o zunanjih stroških iz leta 2019 (100 EUR/tCO₂e), popravljeno na ravni cen iz leta 2023 (133 EUR/tCO₂e do leta 2030 in 358 EUR/tCO₂e po letu 2030).

4.6 Učinki scenarija B.2, povezani s spremembami zahtev glede spremljanja za manjša plovila

Odprava praga 300 plovb na leto (scenarij B.2) bi koristila velikemu deležu plovil, ki opravljajo le plovbe znotraj EU (32 % vseh manjših plovil)[30], s tem pa bi se znatno razširil obseg izvzetja za poročanje po posamezni poti.

Poročanje na zbirni osnovi in ne po posamezni poti bi lahko družbam, za katere velja ta izjema, omogočilo uporabo enostavnejših sistemov za spremljanje (npr. dobavnice za ladijsko gorivo z omejenim pregledom stanja), kar bi bilo povezano z nižjimi stroški spremljanja. Čeprav kvantitativna analiza v zvezi s scenarijem B.2 ni bila izvedena, kvalitativna analiza kaže, da bi lahko ta scenarij omogočil znatno zmanjšanje upravnih stroškov v primerjavi s scenarijem B.1. To zmanjšanje ni količinsko opredeljeno zaradi pomanjkanja kvantitativnih dokazov o razliki v stroških med spremljanjem po posamezni poti in spremljanjem na zbirni osnovi.

5. Sklepne ugotovitve

Analiza, izvedena v zvezi z emisijami toplogrednih plinov z ladij z bruto tonažo manj kot 5 000, a ne manj kot 400, potrjuje, da sta kategoriji ladij, ki bosta od leta 2025 vključeni na področje uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu, dejansko kategoriji z največjimi emisijami v tem segmentu. Emisije toplogrednih plinov z manjših plovil v kategoriji ladij za delo na morju in plovil za prevoz splošnega tovora predstavljajo 22 % oziroma 18 % vseh emisij toplogrednih plinov z manjših plovil.

[30] Kategorije plovil z največjim deležem plovil, ki opravljajo plovbe znotraj EU, vključujejo samo ro-ro potniške ladje in potniška plovila.

Če ne upoštevamo emisij iz teh dveh kategorij, so skupne emisije toplogrednih plinov iz preostalih kategorij manjših plovil ocenjene na 11,32 $MtCO_2$, tj. 9 % emisij CO_2, zajetih v okviru SPP v letu 2023. Hkrati te predstavljajo 5 309 plovil, tj. 42 % števila plovil, za katera so v letu 2023 veljale obveznosti glede SPP.

Na podlagi posvetovanja s predstavniki ladjarskih družb je analiza pokazala, da bi bili ponavljajoči se letni upravni stroški, povezani s SPP, na plovilo za manjša plovila podobni (ali nekoliko višji) kot za večja plovila, za katera trenutno veljajo obveznosti glede SPP. Zaradi tega in ker izpuščajo manj emisij toplogrednih plinov kot večja plovila, bi bil kompromis med upravnimi stroški za ladjarske družbe in dodatnimi spremljanimi emisijami toplogrednih plinov manj ugoden za manjša plovila. Razmerje med upravnimi stroški in pokritostjo emisij toplogrednih plinov bi bilo v povprečju sedemkrat večje za manjša plovila v primerjavi z večjimi plovili, za katera sedaj veljajo obveznosti glede SPP.

Analiza je pokazala tudi, da bi razširitev področja uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu na dodatne kategorije manjših plovil pomagala sprostiti izvajanje ukrepov za energijsko učinkovitost in nizkoogljičnih tehnologij, saj bi podatki o SPP lahko bili podlaga za postopek odločanja. Vendar so neposredne koristi za okolje na podlagi konservativnih predpostavk ocenjene kot razmeroma majhne.

Socialna neto sedanja vrednost pa je negativna za vse obravnavane scenarije razširitve. Kaže, da je sedanja vrednost dodatnih upravnih stroškov za družbe in pristojne organe višja od denarno ovrednotenih prihrankov emisij toplogrednih plinov, ki jih je mogoče pripisati izključno uredbi EU o SPP v pomorstvu. Vendar bi bila slika drugačna, z veliko večjimi okoljskimi koristmi in najverjetneje pozitivno neto sedanjo vrednostjo, če bi se upoštevale morebitne posredne koristi, ki bi bile povezane s prihranki emisij toplogrednih plinov zaradi morebitne vključitve manjših plovil v druge politike za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, kot sta EU ETS in FuelEU, po predhodni vključitvi takih plovil na področje uporabe SPP.

V zvezi s tem je treba omeniti, da se lahko poleg vključitve na področje uporabe FuelEU in/ali EU ETS predvidijo tudi drugi enakovredni ukrepi, zlasti če bi to omogočilo zmanjšanje upravnega bremena. Taki ukrepi bi se lahko sprejeli na nacionalni ravni, vključno na primer z ukrepi, povezanimi z obdavčitvijo, ali „vključitvami“ v sistem „ETS2“ za stavbni sektor, sektor cestnega prometa in dodatne sektorje. Nekatere države članice, vključno z Avstrijo, Nizozemsko in Švedsko, so se že odločile, da bodo na področje uporabe ETS2 vključile emisije z nekaterih manjših plovil in/ali plovbe po celinskih plovnih poteh.

Vsekakor pa dodatne koristi, ki bi jih lahko prinesla vključitev manjših plovil v druge politike za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, niso bile obravnavane v tem poročilu, ki obravnava le morebitno vključitev dodatnih manjših ladij na področje uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu in neposredne učinke take spremembe. Ocena, ki bo vključevala take dodatne koristi, bo izvedena v okviru pregleda direktive o EU ETS leta 2026.