ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 18.3.2025 г.
COM(2025) 109 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

Преглед на Регламент (ЕС) 2015/757 за мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт във връзка с потенциалното включване на кораби с брутен тонаж под 5000, но не и под 400 тона

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

Преглед на Регламент (ЕС) 2015/757 за мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт във връзка с потенциалното включване на кораби с брутен тонаж под 5000, но не и под 400 тона

1. Въведение

Морският транспорт има важна роля за икономиката на ЕС и е един от видовете транспорт с най-висока енергийна ефективност. Същевременно той е и значителен източник на емисии на парникови газове.

Регламент (ЕС) 2015/757 за мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове от морския транспорт е съществена част от действията на ЕС за справяне с изменението на климата в сектора на морския транспорт. Така нареченият Регламент за МДП в морския транспорт изисква от корабоплавателните дружества да извършват мониторинг на емисиите си на парникови газове, на консумацията на гориво, както и на друга информация от значение, свързана с плаванията в ЕС. Основните му цели са да се събират надеждни и проверени данни за емисиите на парникови газове, да се стимулира въвеждането на енергийноефективни и решения с малък въглероден отпечатък с повече прозрачност и да се подпомогне прилагането на политиките за смекчаване на последиците от изменението на климата, като например неотдавнашното разширяване на обхвата на системата за търговия с емисии (СТЕ) на ЕС, така че да бъде включен и морският транспорт. Регламентът е от решаващо значение и за обсъждането на бъдещите политики, тъй като първата стъпка към действия за смекчаване на последиците е да се установи колко емисии се отделят и откъде.

В съответствие с член 22а от Регламента за МДП в морския транспорт целта на настоящия доклад е да се оцени евентуалното включване на кораби с брутен тонаж (БТ) под 5000, но не и под 400 тона в обхвата на посочения регламент с оглед на евентуалното последващо включване на тези кораби в обхвата на Директивата за СТЕ[1] или предлагане на други мерки за намаляване на емисиите на парникови газове от такива кораби. Ето защо настоящият доклад ще послужи и като източник на входни данни, ако се счете за уместно, за планирания за 2026 г. преглед[2] на Директивата за СТЕ.

Настоящият доклад е структуриран, както следва:

[1] Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на система за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Съюза и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32).

[2] Съгласно член 3жж, параграф 5 от Директивата за СТЕ не по-късно от 31 декември 2026 г. Комисията следва да представи доклад, в който „разглежда осъществимостта и икономическите, екологичните и социалните въздействия от включването в [посочената] директива на емисии от кораби, включително [съдове за крайбрежно плаване], с брутен тонаж под 5000 тона, но над 400 тона, като се основава по-специално на анализа, придружаващ прегледа на Регламент (ЕС) 2015/757, който трябва да се извърши до 31 декември 2024 г.“.

- преглед на прилагането на Регламента за МДП в морския транспорт, по-специално с оглед на последните промени;
- преглед на текущия обхват на Регламента за МДП в морския транспорт;
- оценка на сценариите за разширяване на обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт, така че да бъдат включени и по-малките кораби (БТ 400 до 4999 тона).

Анализът, представен в настоящия доклад, се основава на проучване, проведено от консорциум от изпълнители.[3]

2. Преглед на прилагането на Регламента за МДП в морския транспорт

2.1 Представяне на Регламента за МДП в морския транспорт и неговите последни изменения

От 1 януари 2018 г. големите кораби с брутен тонаж над 5000 тона, които товарят или разтоварват товари или пътници на пристанища в Европейския съюз (ЕС)[4], трябва да извършват мониторинг и да докладват за свързаните с дейността си емисии на парникови газове (за периода 2018—2023 г. само за емисиите на CO_2, а от януари 2024 г. също и за емисиите на азотен оксид и метан), както и да предоставят друга информация от значение. Мониторингът, докладването и проверката на информацията трябва да се извършват в съответствие с Регламента за МДП в морския транспорт.

В Регламента за МДП в морския транспорт се поставят изисквания към корабоплавателните дружества да извършват мониторинг и да докладват за емисиите си за всеки от своите кораби всяка календарна година на цикличен принцип. Всички кораби, извършващи плавания, които попадат в обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт независимо от държавата на знамето им, трябва в срок от два месеца след първото си спиране в пристанище в ЕС да представят мониторингов план, в който подробно да опишат как възнамеряват да събират данните за емисиите. Мониторинговият план трябва да бъде оценен задоволително от акредитиран проверяващ орган преди събирането на данни, а събраните данни (отразени в годишен доклад за емисиите) трябва да бъдат проверявани в края на всеки период на докладване. След проверката проверяващият орган издава документ за съответствие, а докладите се изпращат на Комисията чрез портала THETIS MRV. Прилагането на процедурата на ЕС за МДП се извършва от държавите членки, като се проверяват корабите, които влизат в пристанищата под тяхна юрисдикция, и се предприемат всички необходими мерки, за да се гарантира, че плаващите под тяхно знаме кораби отговарят на изискванията на регламента.

Регламентът за МДП в морския транспорт е замислен като първа стъпка преди включването на тези емисии в обхвата на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ). Това се осъществи при преразглеждането на Директивата за СТЕ на ЕС през 2023 г., при което, наред с

[3] Ricardo et al., 2025 – "Supporting study for the implementation of the ETS directive and МДП requirements for maritime transport" [„Допълнително проучване за прилагането на Директивата за СТЕ и изискванията за МДП в морския транспорт"], предстояща публикация.

[4] В настоящия доклад позоваванията на ЕС като регион включват и държавите извън ЕС, които са част от Европейското икономическо пространство (ЕИП), освен ако не е посочено друго.

другото, в нейния обхват, считано от януари 2024 г., бяха включени емисиите от морския транспорт.[5]

Самият Регламент за МДП в морския транспорт беше изменен през 2023 г.[6], за да се адаптират правилата за МДП към включването на дейностите в областта на морския транспорт в СТЕ на ЕС. Той беше изменен също и с цел от 1 януари 2024 г. в обхвата му да бъдат включени емисии, различни от CO_2, а именно азотен оксид (N_2O) и метан (CH_4). Освен това беше постигнато съгласие от 1 януари 2025 г. обхватът му да бъде разширен с цел включването на кораби за превоз на генерални товари с БТ 400 тона и повече, както и на съдове за крайбрежно плаване с БТ 400 тона и повече.[7] Така Регламентът за МДП в морския транспорт вече се прилага (от 2025 г.) за два вида по-малки кораби. Това е взето предвид в настоящия доклад.

Освен това Регламентът за МДП в морския транспорт допринася за подпомагане на прилагането на Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС[8], който ще започне да се прилага през 2025 г. Всички наблюдавани и записани данни съгласно Регламента за МДП в морския транспорт могат да се използват за изчисленията във връзка с горивата в морския транспорт на ЕС (FuelEU), ако това бъде потвърдено от проверяващия орган за FuelEU, в случай че той е различен от проверяващия орган за МДП.

2.2 Прилагане на Регламента за МДП в морския транспорт

Регламентът за МДП в морския транспорт се прилага от 2018 г. и предоставя надеждни данни и показатели за емисиите на парникови газове от морския транспорт. В направеното през 2022 г. *Допълнително проучване за прилагането на Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на CO_2 от морския транспорт*[9] се подчертава ясно, че едно от основните предимства на регламента е придобиването на информация за екологичните показатели на корабите, които влизат в пристанищата на ЕС или излизат от тях, тъй като това дава възможност за систематично събиране на данни за показателите на корабите. В това проучване са изтъкнати и някои пречки при прилагането на регламента, например продължаващите закъснения при подаването на докладите за

[5] За повече информация относно разширяването на обхвата на СТЕ с включване на емисиите от морския транспорт, както и относно цялостния график на проекта вж. специалната уебстраница на Комисията и често задаваните въпроси: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en

[6] с Регламент (ЕС) 2023/957.

[7] За повече информация по отношение на Регламента за МДП в морския транспорт, вж. специалната уебстраница на Комисията и често задаваните въпроси: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en

[8] Регламент (ЕС) 2023/1805 относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО.

[9] Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport [Допълнително проучване за прилагането на Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на CO2 от морския транспорт], Европейски съюз, 2022 г.: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf

емисиите, като няколко заинтересовани страни са посочили, че изпълнението на изискванията е било предизвикателство, особено през първата година (2018 г.).

С цел да се помогне на съответните заинтересовани страни да се запознаят с направените през 2023 г. промени в Регламента за МДП в морския транспорт и да се намалят потенциалните предизвикателства при прилагането му, Комисията проведе информационни дейности и разработи насоки и материали, достъпни в интернет. Комисията например публикува два набора от често задавани въпроси[10] — за Регламента за МДП в морския транспорт и за разширяването на обхвата на СТЕ с включване на емисиите от морския транспорт, както и два основни документа с насоки[11]. В периода септември 2023—април 2024 г. Комисията, съвместно с Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ), проведе и пет уебинара по ключови аспекти на промените, внесени в Регламента за МДП в морския транспорт и в Директивата за СТЕ (като например актуализациите на мониторинговите планове)[12]. Освен това беше създадено специално бюро за информация[13], което да отговаря на въпроси от корабни дружества и други заинтересовани страни — между септември 2023 г. и октомври 2024 г. е отговорено на над 1400 запитвания.

Предварителният мониторинг на спазването и прилагането на регламента за отчетната 2024 г. е обнадеждаващ. Към момента на изготвяне на настоящия доклад повече от 15 000 кораба са актуализирали и представили за одобрение на управляващите органи своите мониторингови планове в съответствие с новите изисквания, влезли в сила през 2023 г. Следващият ключов етап ще бъде представянето на доклади за емисиите на ниво кораб и на ниво дружество, които следва да бъдат представени до края на март 2025 г.

Като допълнителна информация може да се посочи, че емисиите, докладвани съгласно МДП за 2023 г., произхождат от флот от над 12 000 кораба. От наблюдаваните плавания, осъществени през отчетната 2023 г., в атмосферата са отделени 126,7 милиона тона CO_2. Към момента на изготвяне на настоящия доклад системата обхваща около 5000 корабни дружества.[14]

Всяка година Комисията публикува доклад за осведомяване на обществеността относно емисиите на парникови газове и информация за енергийната ефективност на наблюдавания флот, който попада в обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт.[15]

3. Преглед на настоящия обхват на Регламента за МДП в морския транспорт

[10] Вж. в раздел „Често задавани въпроси“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq

[11] Вж. в раздел „Документация“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation

[12] Вж. записите в раздел „Събития“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu

[14] Това включва дружества, регистрирани в THETIS MRV, с активни кораби в своя флот.

[15] Годишните доклади от МДП са достъпни в раздел „Документация“ на следната уебстраница: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation

Целта на настоящия преглед е да се отговори на общия въпрос дали обхватът на включените кораби съгласно Регламента за МДП в морския транспорт (прагове за размера и видове кораби) е бил подходящ досега и дали причините за изключване на някои кораби с брутен тонаж между 400 и 4999 тона все още са валидни. Първоначалният праг от БТ 5000 тона беше избран през 2015 г. след подробен обективен анализ на размерите и емисиите на корабите, които влизат в пристанищата на ЕС или излизат от тях. Целта на този недискриминационен праг беше да се обхванат най-значимите източници на емисии, като същевременно се намери правилният баланс между административната тежест и екологичната ефективност на Регламента за МДП в морския транспорт. В анализа се посочва, че към онзи момент използването на праг от БТ 5000 тона вместо БТ 400 тона би намалил значително очакваните административни разходи при сравнително малко намаление на обхванатите емисии на CO_2.

3.1 Ефективност и целесъобразност

Регламентът за МДП в морския транспорт има за цел да се създаде стандартизирана система за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове от плавателни съдове, акостиращи в пристанищата на ЕС, с хармонизирани правила и публичен достъп до проверените данни. Прозрачността и надеждността на тези данни са от ключово значение, за да се помогне на корабоплавателните дружества да се справят със съществуващите неефективности на пазара и да дадат тласък на приемането на мерки за декарбонизация. Неефективностите на пазара обикновено включват проблеми, свързани с информацията, като например липсата на надеждна информация за намаленията на емисиите на парникови газове или асиметрична информация между корабособствениците и чартьорите, която може да доведе до проблеми поради разделяне на стимулите.

В проучване на ЕК от 2022 г.[16] бяха отправени запитвания към корабоплавателните дружества относно това как използват данните от МДП. Те съобщиха, че систематичното измерване и документиране на емисиите осигурява съгласувана изходна линия за екологичните резултати, като предоставя на дружествата знания и информация за емисиите на техния флот. Тази информация води до по-лесна и опростена комуникация с техните клиенти (спедитори, превозвачи и др.). Корабоплавателните дружества съобщиха, че могат да предават на клиентите си информация, свързана с емисиите, което повишава осведомеността на получателите по веригата на доставки. В предишно проучване (CE Delft, 2014 г.) обаче се подчертава, че тези положителни ефекти е най-вероятно да се проявят, ако дружествата инвестират в прецизни и всеобхватни системи за мониторинг и анализ на данни.

Целта на анализа на ефективността по отношение на малките кораби е да се разбере до каква степен настоящият обхват на МДП (размер и вид на кораба) може да попречи на малките кораби да се възползват от различните възможности, произтичащи от Регламента за МДП.

[16] Допълнително проучване за прилагането на Регламент (ЕС) 2015/757 относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на CO_2 от морския транспорт, 2022 г.

Анализът, изготвен въз основа на консултация със заинтересованите страни, публичните органи и браншовите организации, показва, че се очаква данните от МДП да бъдат много ценни и за по-малките кораби. Данните от МДП са от ключово значение за вземането на финансови и управленски решения, които могат да осигурят допълнителна информация за емисиите от флота и да помогнат за премахването на пазарните пречки. Въпреки че няколко дружества, които експлоатират по-малки кораби, вече доброволно събират данни за емисиите, в някои случаи с цел да предоставят информация за инвестиционните си решения за енергийноефективни и нисковъглеродни технологии, анализът показва, че тези дружества, както и трети страни все пак могат да извлекат полза от МДП за осигуряване на по-последователни и надеждни процедури на мониторинг и докладване във всички аспекти.

От това следва, че в настоящия си обхват Регламентът за МДП в морския транспорт не дава възможност за инвестиции в технологии за намаляване на емисиите на всички видове малки плавателни съдове (т.е. освен тези, които вече са включени в обхвата на МДП от 2025 г.) и не насърчава приемането на мерки за експлоатационна енергийна ефективност, особено за тези, които нямат съществуващи системи за мониторинг на показателите за използването на горивото.

От гледна точка на целесъобразността Регламентът за МДП в морския транспорт е важен фактор за подпомагане на приемането на политики и мерки за намаляване на емисиите на парникови газове в морския сектор. Това е от значение, тъй като е необходимо всички сектори на икономиката, включително тези, които експлоатират малки и големи плавателни съдове, да допринасят за постигането на целите на ЕС в областта на климата, както и на целите на Парижкото споразумение. Чрез създаването на стандартизирана система за мониторинг, докладване и проверка на емисиите на парникови газове от плавателни съдове регламентът предоставя на корабоплавателните дружества важен инструмент за осигуряване на информация за вземането на финансови и управленски решения, за комуникация със заинтересованите страни и за установяване на възможности за намаляване на емисиите и за инвестиции в технологии.

3.2 Ефикасност

Анализът на ефикасността има за цел да се направи преглед на последните данни относно съотношението между обхвата на емисиите на парникови газове и административните разходи на корабоплавателните дружества по отношение на обхвата на МДП на ЕС[17]. За тази цел потенциалните административни разходи, свързани с МДП, бяха оценени за по-малките кораби и сравнени с тези на корабите, които вече докладват съгласно МДП.

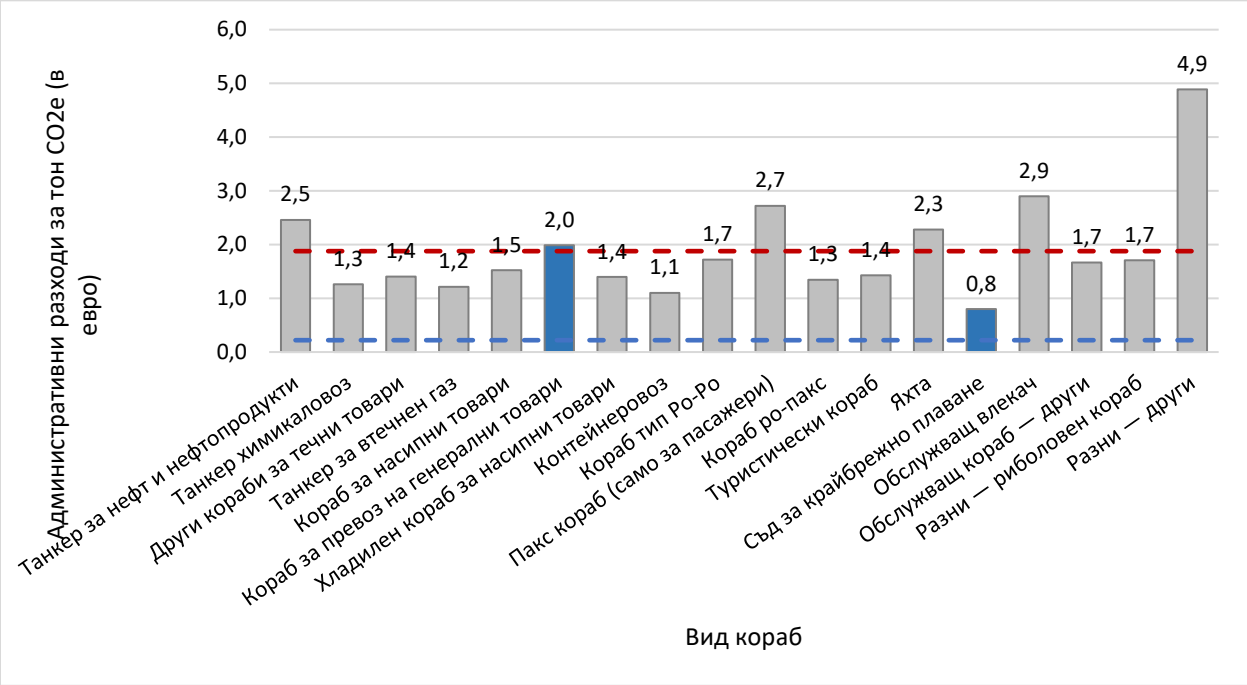
[17] Разширяването на обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт с включване на по-малките плавателни съдове ще доведе също и до допълнителни разходи на публичните органи, които са представени в оценката на сценариите за разширяване на обхвата. В настоящия анализ на ефикасността се разглежда относителното съотношение между административните разходи и обхванатите емисии на парникови газове, като за тази цел се разглеждат само административните разходи на корабоплавателните дружества, тъй като те представляват основният компонент на разходите.

Оценката на административните разходи е направена въз основа на консултации с представители на корабни дружества, проведени чрез индивидуални интервюта, включващи както корабни оператори, така и корабособственици. В хода на проучването бяха разгледани както еднократните, така и периодичните разходи. Корабоплавателните дружества бяха помолени да оценят въз основа на настоящия си опит периодичните разходи на корабите, които понастоящем имат задължения за МДП, както и очакваните разходи на по-малките кораби, в случай че те бъдат включени в обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт.

Анализът показва, че при по-малките кораби периодичните годишни административни разходи за кораб, свързани с МДП, (оценени средно на 3690 EUR за кораб) ще бъдат сходни или малко по-високи от тези на корабите, които понастоящем имат задължения за МДП (оценени средно на 3390 EUR за кораб). Някои корабни дружества посочват като основни причини за по-високите разходи за мониторинг ограничения брой на персонала и по-голямата честота на плаванията на по-малките кораби.

Като цяло съотношението между административните разходи на корабоплавателните дружества и допълнителните наблюдавани емисии на парникови газове ще бъде по-неблагоприятно за по-малките кораби. Съотношението между административните разходи и обхвата на емисиите на парникови газове ще бъде средно седем пъти по-високо за по-малките кораби в сравнение с по-големите кораби, които вече докладват съгласно МДП (Figure 1). Това е така, защото административните разходи са сравними, а по-малките кораби отделят много по-малко емисии от по-големите кораби.

Фигура 1 Периодични административни разходи на корабоплавателните дружества за тон обхванати емисии на CO_2 за по-малките кораби по видове (изчислени като резултат от общите очаквани периодични административни разходи въз основа на средните разходи, докладвани от заинтересованите страни, подали данни за общите емисии на CO_2 за всяка категория кораби за 2023 г.)



Източник: Анализ на Ricardo

Кораби, включени в МДП от 2025 г.

Кораби, които не са включени в МДП

Средни административни разходи за tCO_2e (тон еквивалент на въглероден диоксид) за малки кораби (БТ 400 до 4999 тона)

Средни административни разходи за tCO_2e (тон еквивалент на въглероден диоксид) за големи кораби (над БТ 5000 тона)

Анализът на ефикасността има също така за цел да се направи преглед на данните на дружествата, управляващи по-малки кораби, относно капацитета им да се приспособят към процесите по МДП, в сравнение с тези, които вече докладват съгласно МДП. Разгледаните данни показват, че дружествата, които управляват по-малки кораби, са средно по-малки (по отношение на броя на корабите, управлявани от едно дружество) от дружествата, които вече докладват съгласно МДП. В действителност дружествата, които понастоящем докладват съгласно системата за МДП (т.е. за големи кораби), отговарят средно за 2,6 кораба. По отношение на по-малките кораби е изчислено[18], че средният брой малки кораби на

[18] Тъй като не знаем кой от субектите (корабособственикът или дружеството, отговарящо по ISM, ако са различни) ще поеме отговорността за МДП за малките кораби, в проучването се приема, че един и същи дял от корабособствениците и дружествата по ISM ще поемат отговорността за МДП за по-малките кораби, както и за големите кораби (т.е. 53 % от корабособствениците и 47 % от дружествата по ISM според данни, извлечени от THETIS MRV през октомври 2024 г.). Въз основа на информация от базата данни MARINFO разглежданият флот от по-малки кораби е свързан с 1262 дружества по ISM и 4014 корабособственици.

дружество е 1,6, което е значително по-малко. Тъй като се очаква дружествата, управляващи по-малки кораби, да отговарят за по-малко на брой кораби, по-малко вероятно е те да се възползват от икономиите от мащаба, свързани с разходите за прилагане на МДП.

Освен това по-голямата част от дружествата, които управляват по-малки кораби, ще бъдат нови за системата за МДП. Досега само 29 % от дружествата по ISM[19] и 3 % от корабособствениците, управляващи по-малки кораби, са регистрирани в THETIS MRV. Това показва, че повечето дружества, които управляват по-малки кораби, ще трябва да въведат и да се запознаят с процесите на МДП, тъй като те все още не докладват съгласно МДП.

3.3 Съгласуваност

Друга ключова цел на Регламента за МДП в морския транспорт е да се подпомогне прилагането на наскоро приетите политики за намаляване в ЕС на емисиите на парникови газове в морския сектор, по-специално разширяването на обхвата на СТЕ на ЕС с включване на морския транспорт и Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС[20]. Ето защо в анализа на съгласуваността се разглежда въпросът дали настоящият обхват на МДП е подходящ, за да допринесе за изпълнението на тези конкретни политики в областта на климата, както и евентуалното им бъдещо преразглеждане.

В това отношение анализът показва, че с Регламента за МДП в морския транспорт вече ефективно се подпомага въвеждането на тези важни политики на ЕС. С регламента пряко се предоставят данните за емисиите на парникови газове, необходими за прилагането на разширяването на СТЕ на ЕС с включване на морския транспорт, и се предлага надеждна платформа за докладване в подкрепа на прилагането на Регламента за горивата в морския транспорт на ЕС.

Що се отнася до потенциалното бъдещо развитие на политиките, с настоящия обхват на Регламента за МДП в морския транспорт вече ще се даде възможност за евентуално разширяване на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да бъдат включени емисиите на парникови газове от малки кораби за превоз на генерални товари и от съдове за крайбрежно плаване (БТ 400 до 4999 тона). Например създателите на политики ще получат информация за евентуалното въздействие на такова разширяване по отношение на увеличението на тавана на емисиите в СТЕ или броя на допълнителните партиди за квоти на морските оператори,

[19] „Дружество по ISM“ е организация или лице, което е поело отговорността за експлоатацията на кораба от корабособственика и което при поемането на тази отговорност се е съгласило да поеме всички задължения и отговорности, наложени от Международния кодекс за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването, посочени в приложение I към Регламент (ЕО) № 336/2006 на Европейския парламент и на Съвета.

[20] Регламент (ЕС) 2023/1805 на Европейския парламент и на Съвета относно използването на възобновяеми и нисковъглеродни горива в морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО (ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48—100).

които могат да се очакват. Корабоплавателните дружества, които експлоатират тези кораби, също ще бъдат в много по-добра позиция, тъй като вече ще са запознати с процеса на МДП.

Настоящият Регламент за МДП в морския транспорт обаче няма да даде възможност за евентуалното разширяване по същия начин на обхвата на СТЕ, така че да бъдат включени емисиите на парникови газове от другите видове малки кораби, които все още не са включени в обхвата на МДП.

Освен това в анализа се прави сравнение между обхвата на Регламента на ЕС за МДП в морския транспорт и корабите, обхванати от действащата система за събиране на данни (DCS) на ММО. Последната представлява еквивалентна, макар и опростена, система за мониторинг и докладване на глобално равнище. В анализа се подчертава, че малките разлики в обхвата по отношение на размера на корабите и обхванатите дейности не са счетени за особен проблем от гледна точка на увеличаването на ресурсите, необходими за изпълнение на изискванията за докладване.

4. Оценка на сценариите за евентуалното разширяване на обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт, така че да бъдат включени и други по-малки кораби

4.1 Преглед на дейността и емисиите от по-малките кораби

Целта на настоящия анализ е да се предостави информация за дейността и емисиите от по-малките кораби (БТ 400 до 4999 тона), като се наблегне върху следните показатели:

- брой на по-малките кораби, които са акостирали в пристанищата на ЕС, по категории кораби;
- емисии на парникови газове от по-малките кораби, които са акостирали в пристанищата на ЕС, разграничени по плавания в рамките на ЕС и извън ЕС и по категория кораби;
- брой на акостиранията в пристанища по години, разграничени по плавания в рамките на ЕС и извън ЕС[21] и по категории кораби.

Анализът показва, че през 2023 г. в пристанищата на ЕС са акостирали **8525 кораба с БТ 400 до 4999 тона**. Ако се изключат корабите за превоз на генерални товари и съдовете за крайбрежно плаване, които вече са включени в Регламента за МДП в морския транспорт от 2025 г., броят на по-малките кораби намалява на 5309. За сравнение през 2023 г. броят на корабите с БТ 5000 тона или повече съгласно МДП е 12 344.

Емисиите на парникови газове са изчислени въз основа на модел, който се основава на данните за проследяване на корабите (т.е. данните от системата за автоматична идентификация) и техническата информация за корабите. В този модел емисиите на CO_2, CH_4 и N_2O се изчисляват като еквивалент на CO_2. Резултатът от тези дейности показва, че емисиите на **по-малките кораби, които са акостирали в пристанищата на ЕС през 2023 г., се изчисляват на около 19,28 $MtCO_2e$** (или 18,99 $MtCO_2$, т.е. без да се вземат

[21] За целите на настоящия доклад „плавания в рамките на ЕС“ са плавания между две пристанища на ЕС, а „плавания извън ЕС“ са плавания между пристанище на ЕС и пристанище извън ЕС.

предвид CH_4 и N_2O). Корабите за превоз на генерални товари и съдовете за крайбрежно плаване са най-големите източници на емисии в този сегмент, тъй като те представляват съответно 22 % и 18 % от емисиите на парникови газове от по-малките кораби. Като се приспаднат емисиите от тези две категории, които вече са включени в МДП от 2025 г., общите емисии на парникови газове от останалите категории по-малки кораби се изчисляват на 11,32 $MtCO_2$[22] в сравнение със 126,70 $MtCO_2$ от кораби с БТ 5000 тона или повече, включени в МДП през 2023 г.[23]

Що се отнася до дейността, анализът на данните за акостиранията на по-малките кораби в пристанища показва, че **повечето плавания, извършени от по-малките кораби в периода 2019—2023 г., са били в рамките на ЕС (около 90 %)**. Повечето от тях са вътрешни, т.е. плавания, които започват и завършват в една и съща държава (около 75 % от общия брой плавания).

В заключение, този анализ показва, че **по-малките кораби, които все още не са включени в Регламента за МДП от 2025 г. (т.е. различни от корабите за превоз на генерални товари и съдовете за крайбрежно плаване), са активни предимно в плавания в рамките на ЕС и че те представляват 43 % от корабите и 9 % от емисиите на CO_2 съгласно МДП през 2023 г.**

В таблицата по-долу са обобщени броят на корабите и отделяните от тях количества емисии по видове кораби.

Таблица 1: Емисии на CO_2 от по-малките кораби по видове кораби в сравнение с общите емисии съгласно МДП през 2023 г.

Вид кораб	Брой кораби с БТ 400 до 4999 тона (2023 г.)	Дял на корабите, сравнен с броя на големите кораби, които попадат в обхвата на МДП през 2023 г.[24]	Общи емисии на CO_2 ($MtCO_2$) (2023 г.)	Дял на емисиите на CO_2 в сравнение с общите емисии на CO_2 съгласно МДП през 2023 г. [25]
Кораб за превоз на генерални товари	2296	18,6 %	4,26	3,4 %
Съд за крайбрежно плаване	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Разни — риболовен кораб	1,065	8,6 %	2,30	1,8 %

[22] Този резултат е представен в емисии на CO_2 (а не като количествен показател по подразбиране в CO_2e), за да може да се направи сравнение с данните от МДП за 2023 г., които са налични само в емисии на CO_2.

[23] Изключването на емисиите на CH4 и N2O улеснява сравненията с данните от МДП за 2023 г., тъй като през посочената година емисиите на тези два вида парникови газове все още не попадат в обхвата на МДП.

[24] Обхват на МДП за 2023 г., без да се включват по-малките кораби (БТ 400 до 4999 тона) за превоз на генерални товари и съдовете за крайбрежно плаване, които ще бъдат включени от 2025 г.

[25] Обхват на МДП за 2023 г., без да се включват по-малките кораби (БТ 400 до 4999 тона) за превоз на генерални товари и съдовете за крайбрежно плаване, които ще бъдат включени от 2025 г.

Танкер химикаловоз	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Кораб ро-пакс	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Яхта	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Обслужващ кораб — други	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Туристически кораб	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Обслужващ влекач	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Танкер за втечнен газ	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Танкер за нефт и нефтопродукти	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Пакс кораб (само за пасажери)	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Кораб за насипни товари	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Хладилен кораб за насипни товари	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Контейнеровоз	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Разни — други	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Други кораби за течни товари	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Кораб тип Ро-Ро	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Общо кораби с БТ 400 до 4999 тона	**8525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Общо кораби с БТ 400 до 4999 тона с изключение на кораби за превоз на генерални товари и съдове за крайбрежно плаване	**5309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2 Представяне на възможните сценарии

Основният сценарий, който се разглежда в настоящата оценка, е евентуалното разширяване на обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт, така че да бъдат включени корабите с БТ 400 до 4999 тона, за видовете кораби, различни от корабите за генерални товари и съдовете за крайбрежно плаване. Целта на този сценарий е да се увеличи делът на емисиите на парникови газове, обхванати от Регламента за МДП в морския транспорт, което ще позволи най-вече евентуалното включване на допълнителни кораби с БТ 400 до 4999 тона в политиките за декарбонизация на морския транспорт, като например СТЕ на ЕС и горивата в морския транспорт на ЕС (FuelEU).

Потенциалните варианти за разширяването на обхвата на МДП с включване на по-малки плавателни съдове са определени съгласно следните параметри:

а) Различни категории по-малки кораби в обхвата

Сценарии А	Описание
А.1. Включване на категориите кораби с най-големи емисии	Разширяване на обхвата с танкери, кораби ро-пакс и пътнически кораби с БТ 400 до 4999 тона
А.2. Включване на всички категории кораби, освен освободените от МДП	Разширяване на обхвата с всички категории, неосвободени от МДП[26], за кораби с БТ 400 до 4999 тона (т.е. всички кораби, превозващи товари/пътници с търговска цел, както и съдове за крайбрежно плаване)
А.3. Включване на всички категории кораби (в т.ч. категориите, които понастоящем са изключени от МДП)	Разширяване на обхвата с всички категории, неосвободени от МДП, за кораби с БТ 400 до 4999 тона, както и за риболовни кораби, всякакви обслужващи кораби и влекачи, които все още не са включени, и плавания с яхти, които все още не са включени (т.е. такива, които не извършват превоз на пътници с търговска цел).

б) Изисквания за мониторинг на по-малките кораби

Сценарии Б	Описание
Б.1. Едни и същи изисквания за МДП	Изискванията за МДП за малките кораби (и другите видове кораби) са същите като тези за корабите, които понастоящем имат задължения за МДП.
Б.2. По-нисък праг за освобождаване от мониторинг на база единично плаване	Минималният праг от 300 плавания годишно[27] няма да се прилага за кораби с БТ под 5000 тона, т.е. всички кораби, извършващи плавания само в рамките на ЕС през даден период на докладване, ще бъдат освободени от мониторинг на база единично плаване (независимо от броя на плаванията).

4.3 Екологични въздействия от сценарии А (различни категории по-малки кораби в обхвата, като се приема, че няма да има промени в изискванията за МДП)

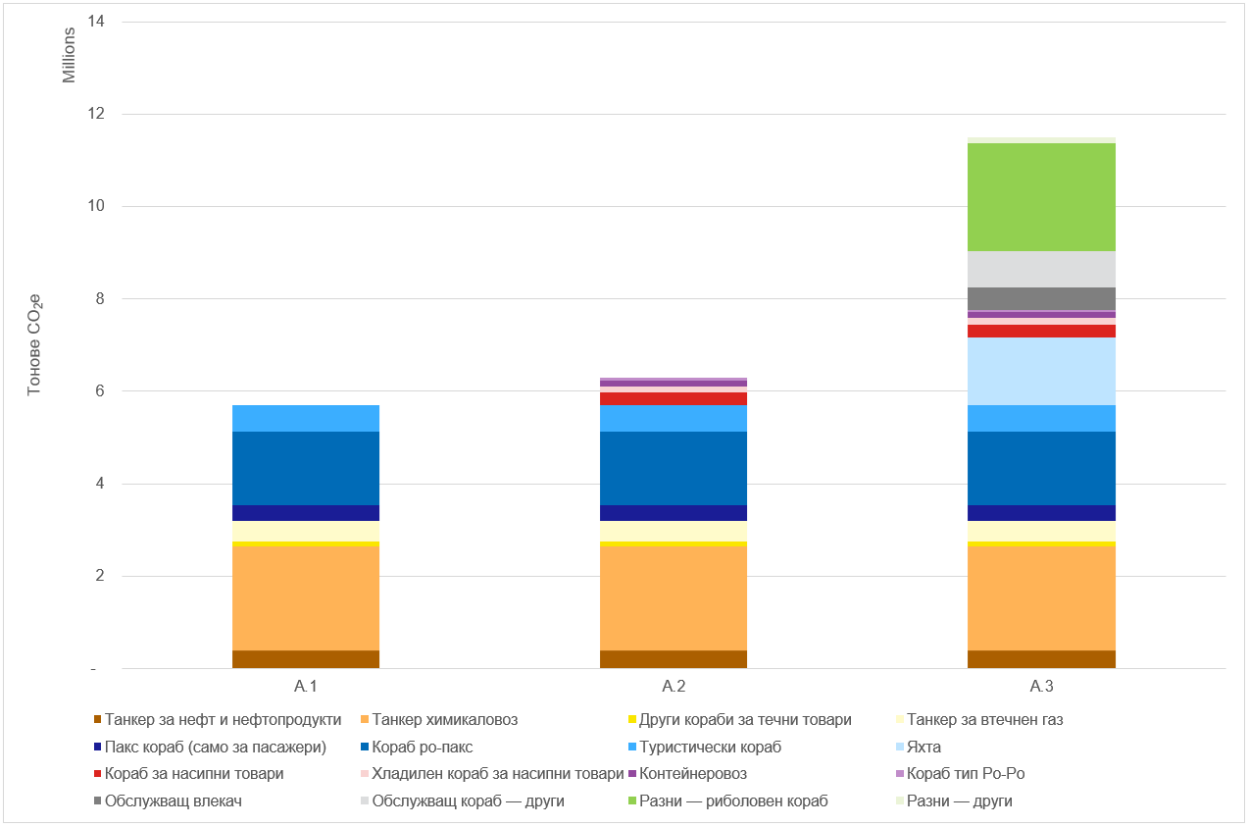
[26] Категориите, освободени от МДП, са определени в член 2, параграф 2 от Регламента за МДП в морския транспорт. Това са „военни кораби, спомагателни военноморски съдове, риболовни или рибопреработващи кораби, дървени кораби с примитивна конструкция, кораби, които не се задвижват с механични средства, или държавни кораби, използвани с нетърговска цел“.

[27] В член 9, параграф 2 от Регламента за МДП в морския транспорт е предвидена дерогация, съгласно която „дружествата са освободени от задължението да извършват мониторинг по отношение на конкретен кораб на […] информация[та] на база плаване, ако: а) всички плавания на кораба по време на отчетния период започват или завършват в пристанище под юрисдикцията на държава членка; и б) в съответствие със своя график корабът извършва повече от 300 плавания по време на отчетния период.“ Разглежданият тук сценарий ще се състои в заличаване на условието по буква б) за по-малките кораби.

Увеличен обхват на емисиите на парникови газове

Разширяването на обхвата на Регламента на ЕС за МДП в морския транспорт ще увеличи дела на емисии от морския транспорт в ЕС, обхванати от изискванията за МДП, и ще окаже пряко въздействие върху наличието на данни за емисиите на парникови газове (Figure 2). Емисиите на парникови газове, свързани със сценарий A.1, представляват увеличение от 4,2 % (т.е. 5,61 $MtCO_2$) в сравнение с количеството, включено в преразгледания обхват на МДП (т.е. включително емисиите от кораби за превоз на генерални товари и съдове за крайбрежно плаване с БТ 400 до 4999 тона, които ще бъдат добавени от 2025 г.). Сценарий A.2 ще доведе до малко по-висок обхват на емисиите в сравнение със сценарий A.1, с увеличение от 4,6 % (т.е. 6,19 $MtCO_2$) в сравнение с преразгледания обхват на МДП. Възможността за разширяване на обхвата и с други категории кораби (сценарий A.3) ще доведе до по-значително разширяване на обхвата на емисиите с увеличение от 8,4 % (т.е. 11,32 $MtCO_2$).

Фигура 2 Допълнителен обхват на емисиите на парникови газове при сценарии A.1, A.2 и A.3 по категории кораби въз основа на данни за емисиите през 2023 г.



Източник: Анализ на Ricardo

Преки икономии на енергия и намаления на емисии на парникови газове

Въпреки че Регламентът за МДП в морския транспорт не налага преки ограничения върху емисиите или задължителни практики за намаляване на емисиите, очаква се разширяването

на обхвата на МДП да доведе до преки икономии на енергия и намаления на емисиите на парникови газове поради възможността данните от МДП да помогнат за преодоляване на някои от съществуващите пазарни пречки, което може да даде тласък на приемането на технически и подобрения на експлоатационната енергийна ефективност. За базовите емисии на парникови газове от по-малките плавателни съдове, включени в обхвата на МДП, за периода 2025—2050 г. се приема консервативен кумулативен процент на намаление от 0,7 %.[28] Това ще доведе до сравнително малко кумулативно намаление на емисиите на парникови газове, което е представено в Table 2.

Таблица 2: Кумулативно намаление на емисиите на парникови газове (2025—2050 г.) от сценарии A.1, A.2 и A.3

	Кумулативно намаление на емисиите на парникови газове ($MtCO_2e$) за периода 2025—2050 г.
Сценарий A.1	1,51
Сценарий A.2	1,67
Сценарий A.3	3,06

Източник: Анализ на Ricardo

Непреки въздействия върху околната среда от потенциалното включване на по-малките кораби в други политики в областта на климата

Въпреки че преките намаления на емисиите на парникови газове, произтичащи от разширяването на обхвата на МДП с допълнителни по-малки плавателни съдове, ще бъдат относително незначителни, потенциалните въздействия върху околната среда от евентуалното включване на тези по-малки плавателни съдове в други политики за смекчаване на последствията от изменението на климата, като например СТЕ на ЕС и политиката за горивата в морския транспорт на ЕС, ще бъдат по-значителни след разширяването на обхвата на МДП. Например включването на допълнителни емисии на парникови газове в СТЕ на ЕС ще доведе до въздействие върху околната среда в съответствие с намалението на годишния таван на емисиите в СТЕ. За целите на настоящата оценка обаче такива допълнителни ползи не се разглеждат, тъй като тя е съсредоточена само върху потенциалното включване в обхвата на МДП.

4.4 Икономически въздействия от сценарии А (различни категории по-малки кораби в обхвата, като се приема, че няма да има промени в изискванията за МДП)

Регулаторни разходи на корабоплавателните дружества и органите

Допълнителните административни разходи на корабоплавателните дружества ще включват както еднократни, така и периодични разходи, свързани с подготовката и създаването на система за мониторинг (за дружествата, които все още не са докладвали съгласно МДП), а

[28] Това допускане се основава на проучване на ползите от Регламента за МДП в морския транспорт, като се приема, че констатациите от него са приложими и за по-малките кораби (Европейска комисия, 2019 г.).

също и периодични разходи за дейности по мониторинга, докладването и проверката за спазване на Регламента за МДП в морския транспорт по отношение на включените в обхвата допълнителни кораби. В Table 3 са представени общите допълнителни еднократни и периодични административни разходи на корабоплавателните дружества за всеки сценарий въз основа на резултатите от консултациите със заинтересованите страни. Освен това в нея е включена информация за текущите административни разходи за тон CO_2 въз основа на общите емисии на парникови газове, добавени към обхвата във всеки сценарий.

Таблица 3: Допълнителни административни разходи за корабоплавателните дружества за всеки сценарий въз основа на данни за разходите през 2023 г.

	Брой кораби	Еднократни разходи (общи разходи в евро)	Периодични разходи (годишни разходи в евро)	Периодични разходи за tCO_2 (евро/tCO_2)
Разходи/кораб	—	3193	3690	—
Сценарий A.1	2238	7,1 милиона	8,3 милиона	1,2
Сценарий A.2	2 460	7,9 милиона	9,1 милиона	1,2
Сценарий A.3	5309	17,0 милиона	19,6 милиона	1,6

Източник: Анализ на Ricardo

Разходите на националните органи за дейности по правоприлагане, свързани с Регламента за МДП в морския транспорт, включват разходите, свързани с дейностите по държавния пристанищен контрол и задълженията на държавата на знамето. Оценките на разходите бяха получени въз основа на резултатите от въпросник, разпространен сред държавите членки, който обхващаше както административните разходи, така и разходите за правоприлагане. Приема се, че текущите разходи за правоприлагане нарастват линейно с броя на допълнителните кораби при всеки сценарий както за държавния пристанищен контрол, така и за задълженията на държавата на знамето. В таблица 4 са представени произтичащите допълнителни разходи, свързани с дейностите по правоприлагане.

Таблица 4: Допълнителни разходи на националните органи, свързани с дейности по правоприлагане, въз основа на данни за разходите за 2023 г.

Вид разходи	Сценарии		
	Сценарий A.1	Сценарий A.2	Сценарий A.3
Разходи за държавен пристанищен контрол (в евро годишно)	47 307	51 999	112 221
Разходи за задължения на държавата на знамето (в евро годишно)	58 866	64 705	139 641
Обща прогнозна стойност за националните органи (в евро годишно)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Разходите на европейските органи (Европейската комисия и ЕАМБ), произтичащи от включването на допълнителни по-малки кораби (БТ 400 до 4999 тона) в обхвата на МДП, включват еднократни разходи, свързани с адаптиране на информационнотехнологичните системи и разработки в THETIS MRV, както и периодични разходи, свързани с допълнителни човешки ресурси, анализ на информацията, подкрепа чрез бюро за техническа помощ и разработване/актуализиране на информационни материали. Получените допълнителни разходи за всеки сценарий са представени по-долу в Table 5.

Таблица 5: Допълнителни разходи, свързани с дейностите по правоприлагане на европейските компетентни органи, въз основа на данни за разходите за 2023 г.

	Еднократни разходи (общи разходи в евро)	Периодични разходи (годишни разходи в евро)
Сценарий A.1	100 000	40 000
Сценарий A.2	100 000	42 891[29]
Сценарий A.3	100 000	80 000

Източник: Анализ на Ricardo

Общите регулаторни разходи бяха изчислени, като бяха добавени административните разходи на корабоплавателните дружества и разходите за правоприлагане на компетентните органи, както е описано по-горе. Допуска се, че еднократните разходи ще бъдат изразходвани изцяло през първата година от прилагането (приема се 2025 г.), докато за периодичните разходи на корабоплавателните дружества и компетентните органи се допуска, че ще нарастват пропорционално на броя на корабите през периода 2025—2050 г. Очаква се тези допълнителни административни разходи да бъдат твърде малки, за да доведат до значимо изкривяване на пазара със социални последици (напр. за потребителите или работниците). Общите регулаторни разходи са представени в таблица 6 при 3 % дисконтов процент.

Равнопоставеност

Очаква се разширяването на обхвата на МДП с допълнителни по-малки кораби да има положително въздействие върху равнопоставеността, като се осигурят сходни регулаторни изисквания за кораби, които са малко над или под прага от БТ 5000 тона и които могат да се конкурират за сходни пазарни сегменти. Анализът на данните за корабите, разделени по размер, показва, че голяма част от допълнителните кораби при разглежданите сценарии на политики ще бъдат малко под прага от БТ 5000 тона. В действителност корабите с БТ 4000 до 4999 тона ще представляват 32 % от разглеждания флот при сценарий A.1, 31 % при A.2 и 19 % при A.3.

[29] Стойността за сценарий A.2 се изчислява като пропорционална стойност между сценарии A.1 и A.3, като се вземат предвид предоставените данни.

4.5 Сравнение на сценарии А по отношение на социалната нетна настояща стойност (различни категории по-малки плавателни съдове в обхвата, като се приема, че няма да има промени в изискванията за МДП)

За периода 2025—2050 г. социалната нетна настояща стойност (ННС) е отрицателна при всички разглеждани сценарии за разширяване на обхвата (Таблица 6). Причината за това е, че настоящата стойност на допълнителните административни разходи на дружествата и органите е по-висока от паричното изражение на намаленията на емисиите на парникови газове, което се дължи единствено на прилагането на Регламента за МДП в морския транспорт.

Това изчисление на нетната настояща стойност обаче следва да се тълкува предпазливо, тъй като в него не се отчитат възможните непреки ползи за околната среда, които ще произтекат от евентуалното последващо включване на по-малките кораби в други политики за намаляване на емисиите на парникови газове, като например СТЕ на ЕС и горивата в морския транспорт на ЕС (FuelEU), или в други равностойни мерки след включването им в обхвата на МДП. Очаква се добавянето на разходите и ползите от включването на по-малките кораби в СТЕ на ЕС и/или FuelEU, в съчетание с МДП, да разкрие съвсем различна картина, най-вероятно положителна ННС.

Таблица 6: Социална нетна настояща стойност (ННС) на сценарии А.1, А.2 и А.3 в сравнение с базовия сценарий (в млн. евро за периода 2025—2050 г.) (3 % дисконтов процент)

	Сценарий А.1	Сценарий А.2	Сценарий А.3
Намаления на емисии на парникови газове	3,7	4,1	7,5
Регулаторни разходи	-17,6	-17,6	-41,7
Социални ННС	**-13,9**	**-13,5**	**-34,2**

Източник: Анализ на Ricardo

Забележка: Намаленията на емисиите на парникови газове са оценени в парично изражение, като са използвани разходите във връзка с изменението на климата, които са могли да бъдат избегнати, включени в Наръчника за външните разходи за 2019 г. (100 EUR/tCO_2e), коригирани до ценовите равнища за 2023 г. (133 EUR/tCO_2e до 2030 г. и 358 EUR/tCO_2e след 2030 г.).

4.6 Въздействия от сценарий Б2, свързани с промени в изискванията за мониторинг на по-малките кораби

Премахването на прага от 300 плавания годишно (сценарий Б.2) ще бъде от полза за голяма част от корабите, които извършват плавания само в рамките на ЕС (32 % от общия брой по-малки кораби)[30], като така значително се разширява обхватът на освобождаване от задължението за докладване на база единично плаване.

[30] Категориите кораби с най-висок дял на корабите, извършващи плавания в рамките на ЕС, включват само кораби ро-пакс и пътнически кораби.

Докладването на съвкупна основа, а не на база единично плаване, може да даде възможност на дружествата, които са освободени, да използват по-опростени системи за мониторинг (напр. разписки за бункеровано гориво с ограничена инвентаризация), което ще бъде свързано с по-ниски разходи за мониторинг. Следователно, въпреки че не е извършен количествен анализ по отношение на сценарий Б.2, качественият анализ показва, че има възможност за значително намаление на административните разходи в сравнение със сценарий Б.1. Това намаление не е количествено изразено поради липсата на количествени данни за разликата в разходите при мониторинга на база единично плаване и на съвкупна основа.

5. Заключения

Анализът, извършен по отношение на емисиите на парникови газове от кораби с брутен тонаж (БТ) под 5000, но не и под 400 тона, потвърждава, че двете категории кораби, които ще бъдат включени в обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт от 2025 г., в действителност са тези с най-високи емисии в този сегмент. Емисиите на парникови газове от по-малките кораби в категориите съдове за крайбрежно плаване и за превоз на генерални товари представляват съответно 22 % и 18 % от всички емисии на парникови газове от по-малките кораби.

Ако оставим настрана емисиите от тези две категории, общите емисии на парникови газове от останалите категории по-малки кораби се оценяват на 11,32 $MtCO_2$, т.е. 9 % от емисиите на CO_2, обхванати от МДП през 2023 г. Същевременно това са 5309 кораба, т.е. 42 % от броя на корабите, които подлежат на задължения за МДП през 2023 г.

Анализът, изготвен въз основа на консултация с представители на корабни дружества, показва, че при по-малките кораби периодичните годишни административни разходи/кораб, свързани с МДП, ще бъдат сходни (или малко по-високи) от тези на по-големите кораби, които понастоящем имат задължения за МДП. В резултат на това, както и поради факта, че те отделят по-малко емисии на парникови газове от по-големите кораби, съотношението между административните разходи на корабоплавателните дружества и допълнителните наблюдавани емисии на парникови газове ще бъде по-неблагоприятно за по-малките кораби. Съотношението между административните разходи и обхвата на емисиите на парникови газове ще бъде средно седем пъти по-високо за по-малките кораби в сравнение с по-големите кораби, които понастоящем имат задължения за МДП.

Анализът показва също, че разширяването на обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт с включване на допълнителни категории по-малки кораби ще спомогне да се даде тласък на прилагането на мерки за енергийна ефективност и технологии с ниски нива на въглеродни емисии поради възможността данните от МДП да бъдат използвани в процеса на вземане на решения. Въпреки това преките ползи за околната среда се оценяват като доста малки въз основа на консервативни допускания.

На свой ред социалната нетна настояща стойност (ННС) е отрицателна за всички разглеждани сценарии за разширяване. Това показва, че настоящата стойност на допълнителните административни разходи за дружествата и компетентните органи е по-висока от паричното изражение на намаленията на емисиите на парникови газове, което се

дължи единствено на прилагането на Регламента за МДП в морския транспорт. Картината обаче ще изглежда по-различно, с много по-големи ползи за околната среда и най-вероятно с положителна ННС, ако се вземат предвид евентуалните непреки ползи, които могат да се свържат с намаленията на емисиите на парникови газове от евентуалното включване на по-малките кораби в други политики за намаляване на емисиите на парникови газове, като например СТЕ на ЕС и горивата в морския транспорт (FuelEU), след включването им в обхвата на МДП.

Във връзка с това следва да се отбележи, че могат да се предвидят равностойни мерки, различни от включването във FuelEU и/или в СТЕ на ЕС, особено ако това ще даде възможност за намаляване на административната тежест. Такива мерки могат да бъдат предприети на национално равнище, включително например мерки, свързани с данъчното облагане, или възможности за участие в рамките на СТЕ2 за сгради, автомобилен транспорт и допълнителни сектори. Някои държави членки, включително Австрия, Нидерландия и Швеция, вече решиха да включат в обхвата на СТЕ2 емисиите от някои по-малки плавателни съдове и/или кораби от вътрешното корабоплаване.

При всички случаи допълнителните ползи, които могат да произтекат от включването на по-малките кораби в други политики за намаляване на емисиите на парникови газове, не са обсъдени в настоящия доклад, защото в него се разглежда само потенциалното включване на допълнителни по-малки кораби в обхвата на Регламента за МДП в морския транспорт и преките въздействия от такава промяна. В контекста на прегледа на Директивата за СТЕ на ЕС през 2026 г. ще бъде изготвена оценка, която ще обхване и тези допълнителни ползи.