EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 18. 3. 2025
COM(2025) 109 final

SPRÁVA KOMISIE

Preskúmanie nariadenia (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov z námornej dopravy v súvislosti s možným začlenením lodí s hrubou priestornosťou nižšou ako 5 000 ton, ale nie nižšou ako 400 ton

SPRÁVA KOMISIE

Preskúmanie nariadenia (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov z námornej dopravy v súvislosti s možným začlenením lodí s hrubou priestornosťou nižšou ako 5 000 ton, ale nie nižšou ako 400 ton

1. Úvod

Námorná doprava zohráva dôležitú úlohu v hospodárstve EÚ a predstavuje jeden z energeticky najefektívnejších druhov dopravy. Je však aj významným zdrojom emisií skleníkových plynov.

Nariadenie (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov z námornej dopravy je základnou súčasťou opatrení EÚ na riešenie zmeny klímy v odvetví námornej dopravy. V tzv. nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa vyžaduje, aby lodné spoločnosti monitorovali svoje emisie skleníkových plynov, spotrebu paliva a ďalšie relevantné informácie spojené s plavbami v EÚ. Jeho hlavnými cieľmi je zhromažďovať spoľahlivé a overené údaje o emisiách skleníkových plynov, stimulovať zavádzanie energeticky efektívnych a nízkouhlíkových riešení s väčšou transparentnosťou a podporovať vykonávanie politík na zmiernenie zmeny klímy, ako je nedávne zahrnutie námornej dopravy do systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii (ďalej len „systém ETS“). Nariadenie takisto zohráva rozhodujúcu úlohu pri formovaní budúcej politickej diskusie, keďže prvým krokom k zmierňujúcim opatreniam je pochopiť, koľko a kde sa emituje.

Podľa článku 22a nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy je cieľom tejto správy posúdiť možné začlenenie lodí s hrubou priestornosťou (*gross tonnage*, GT) nižšou ako 5 000 ton, ale nie nižšou ako 400 ton do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia, a to s cieľom možného následného začlenenia týchto malých lodí do rozsahu pôsobnosti smernice o ETS[1] alebo navrhnutia iných opatrení na zníženie emisií skleníkových plynov z týchto lodí. Táto správa bude preto podľa potreby slúžiť aj ako podklad na plánované preskúmanie smernice o ETS v roku 2026[2].

Táto správa sa člení na tieto časti:

- prehľad vykonávania nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, najmä vzhľadom na nedávne zmeny,
- preskúmanie súčasného rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy,

[1] Smernica 2003/87/ES Európskeho parlamentu a Rady z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Únii, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32).

[2] Podľa článku 3gg ods. 5 smernice o ETS by Komisia mala najneskôr do 31. decembra 2026 predložiť správu, v ktorej „preskúma uskutočniteľnosť a hospodárske, environmentálne a sociálne vplyvy začlenenia emisií z lodí, vrátane príbrežných lodí, s hrubou priestornosťou menšou ako 5 000 ton, ale nie menšou ako 400 ton, do [danej] smernice, vychádzajúc pritom najmä z analýzy priloženej k preskúmaniu nariadenia (EÚ) 2015/757, ktoré sa má uskutočniť do 31. decembra 2024“.

- posúdenie scenárov zahrnutia menších plavidiel (hrubá priestornosť 400 až 4 999 ton) do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

Analýza uvedená v tejto správe vychádza zo štúdie, ktorú vykonalo konzorcium dodávateľov[3].

2. Prehľad vykonávania nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy

2.1. Prezentácia nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, ako aj jeho nedávnych zmien

Od 1. januára 2018 musia veľké lode s hrubou priestornosťou nad 5 000 ton, ktoré nakladajú alebo vykladajú náklad alebo cestujúcich v prístavoch v Európskej únii (EÚ)[4], monitorovať a nahlasovať súvisiace emisie skleníkových plynov (medzi rokmi 2018 a 2023 iba emisie CO_2, ale od januára 2024 aj emisie oxidu dusného a metánu), ako aj ďalšie relevantné informácie. Monitorovanie, nahlasovanie a overovanie informácií sa musí vykonávať v súlade s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

V nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa stanovujú požiadavky, podľa ktorých majú lodné spoločnosti monitorovať a nahlasovať emisie v prípade každej zo svojich lodí, a to pravidelne každý kalendárny rok. Všetky lode vykonávajúce plavby v rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, bez ohľadu na svoj vlajkový štát, musia do dvoch mesiacov od svojho prvého zastavenia v prístave v EÚ predložiť plán monitorovania s podrobným uvedením spôsobu, akým plánujú zbierať údaje o emisiách. Plán monitorovania musí pred zberom údajov uspokojivo posúdiť akreditovaný overovateľ a zozbierané údaje (zhrnuté vo výročnej správe o emisiách) sa musia na konci každého obdobia nahlasovania overiť. Po overení vydá overovateľ dokument o zhode a správy sa predložia Komisii prostredníctvom portálu THETIS MRV. Presadzovanie postupu monitorovania, nahlasovania a overovania emisií v EÚ vykonávajú členské štáty prostredníctvom inšpekcie lodí, ktoré vstupujú do prístavov podliehajúcich ich právomoci, a tým, že prijímajú všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby lode plaviace sa pod ich vlajkou dodržiavali dané nariadenie.

Nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy bolo koncipované ako prvý krok pred začlenením týchto emisií do rozsahu pôsobnosti systému ETS. K tomuto začleneniu došlo prostredníctvom revízie smernice o ETS v roku 2023, na základe čoho sú od januára 2024 zahrnuté do rozsahu jej pôsobnosti okrem iného emisie z námornej dopravy[5].

---

[3] Ricardo a kol., 2025 – *Supporting study for the implementation of the ETS directive and MRV requirements for maritime transport* (Podporná štúdia na účely vykonávania smernice o ETS a požiadaviek týkajúcich sa monitorovania, nahlasovania a overovania emisií v námornej doprave), pripravovaná publikácia.

[4] Odkazy na EÚ ako región v tejto správe zahŕňajú krajiny mimo EÚ, ktoré sú súčasťou Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP), pokiaľ sa neuvádza inak.

[5] Viac informácií o zahrnutí emisií z námornej dopravy do systému ETS, ako aj celkovú časovú os nájdete na vyhradenej webovej stránke Komisie s najčastejšími otázkami: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_sk.

Samotné nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy bolo zmenené v roku 2023[6] s cieľom prispôsobiť pravidlá monitorovania, nahlasovania a overovania emisií začleneniu činností námornej dopravy do systému ETS. Takisto bolo zmenené, aby od 1. januára 2024 patrili do rozsahu jeho pôsobnosti aj iné emisie než CO_2, a to oxid dusný (N_2O) a metán (CH_4). Okrem toho sa dohodlo, že od 1. januára 2025 budú do rozsahu jeho pôsobnosti patriť aj plavidlá na kusový náklad s hrubou priestornosťou 400 ton a viac, ako aj príbrežné lode s hrubou priestornosťou 400 ton a viac[7]. Ako také sa nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy už uplatňuje (od roku 2025) na dva druhy menších plavidiel; táto skutočnosť sa v tejto správe zohľadňuje.

Okrem toho sa nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy prispieva k podpore vykonávania nariadenia o iniciatíve FuelEU Maritime[8], ktoré sa začne uplatňovať v roku 2025. Všetky monitorované a zaznamenané údaje podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy možno totiž použiť na výpočty FuelEU, ktoré potvrdzuje overovateľ FuelEU, ak nie je totožný s overovateľom pre monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií.

2.2. Vykonávanie nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy

Nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa uplatňuje od roku 2018 a prináša spoľahlivé údaje a ukazovatele týkajúce sa emisií skleníkových plynov z námornej dopravy. V podpornej štúdii z roku 2022 s názvom *Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport*[9] [Podporná štúdia na účely vykonávania nariadenia (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií CO_2 z námornej dopravy] sa zdôraznilo najmä to, že jednou z hlavných výhod uvedeného nariadenia sú poznatky získané v súvislosti s environmentálnou výkonnosťou plavidiel, ktoré vstupujú do prístavov v EÚ alebo ich opúšťajú, umožňovaním systematického zberu údajov o výkonnosti plavidiel. V tejto štúdii sa takisto poukázalo na niektoré prekážky pri vykonávaní, ako je pretrvávanie určitých oneskorení pri predkladaní správ o emisiách, pričom viaceré zainteresované strany uviedli, že plnenie požiadaviek bolo náročné, najmä v prvom roku (2018).

S cieľom pomôcť príslušným zainteresovaným stranám zoznámiť sa so zmenami v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy z roku 2023 a obmedziť

---

6 Nariadením (EÚ) 2023/957.

7 Viac informácií o nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy nájdete na vyhradenej webovej stránke Komisie s najčastejšími otázkami: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_sk.

8 Nariadenie (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 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* [Podporná štúdia na účely vykonávania nariadenia (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií CO_2 z námornej dopravy], Európska únia, 2022: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf.

možné problémy s vykonávaním Komisia vykonala osvetovú činnosť a vypracovala usmernenia a materiály, ktoré sú k dispozícii online. Komisia napríklad uverejnila dva súbory najčastejších otázok[10] – k nariadeniu o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a k začleneniu emisií z námornej dopravy do systému ETS – ako aj dva hlavné usmerňovacie dokumenty[11]. Medzi septembrom 2023 a aprílom 2024 Komisia spolu s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou (EMSA) zorganizovala aj päť webinárov o kľúčových aspektoch zmien zavedených v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a v smernici o ETS (napr. zmeny v plánoch monitorovania)[12]. Okrem toho sa zriadila špecializovaná asistenčná služba[13] na riešenie otázok lodných spoločností a iných zainteresovaných strán, pričom v období od septembra 2023 do októbra 2024 sa zodpovedalo viac ako 1 400 otázok.

Výsledky predbežného monitorovania dodržiavania a vykonávania nariadenia za rok nahlasovania 2024 sú povzbudivé. V čase písania tejto správy viac ako 15 000 lodí aktualizovalo a predložilo svoj plán monitorovania riadiacim orgánom na schválenie v súlade s novými požiadavkami, ktoré nadobudli účinnosť v roku 2023. Ďalším kľúčovým míľnikom bude predloženie správ o emisiách na úrovni lodí a na úrovni spoločností, ktoré sa majú predložiť do konca marca 2025.

V záujme dodatočného kontextu uvádzame, že emisie nahlásené v rámci monitorovania, nahlasovania a overovania za rok 2023 pochádzajú z flotily zahŕňajúcej viac ako 12 000 lodí. Počas monitorovaných plavieb v roku nahlasovania 2023 sa do atmosféry vypustilo 126,7 milióna ton CO_2. V čase písania tejto správy systém zahŕňal približne 5 000 lodných spoločností[14].

Komisia každý rok uverejňuje správu s cieľom poskytnúť verejnosti informácie o emisiách skleníkových plynov a o energetickej efektívnosti monitorovanej flotily patriacej do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy[15].

3. Preskúmanie súčasného rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy

Cieľom tohto preskúmania je odpovedať na všeobecnú otázku, či bol rozsah plavidiel podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy (veľkostné limity a druhy plavidiel) doteraz primeraný a či dôvody na vylúčenie určitých plavidiel s hrubou priestornosťou medzi 400 a 4 999 ton stále platia. Počiatočná prahová hodnota hrubej priestornosti 5 000 ton bola zvolená v roku 2015 po podrobnej objektívnej analýze veľkostí a emisií lodí prichádzajúcich do prístavov v EÚ a odchádzajúcich z nich. Cieľom tejto nediskriminačnej prahovej hodnoty bolo zahrnúť najdôležitejšie zdroje emisií a zároveň nájsť správnu rovnováhu medzi administratívnou záťažou a environmentálnou účinnosťou nariadenia o monitorovaní,

[10] Pozri v časti FAQ (Najčastejšie otázky): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sk#faq.

[11] Pozri v časti Dokumentácia: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sk#documentation.

[12] Pozri nahrávky v časti Podujatia: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sk#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu.

[14] To zahŕňa spoločnosti registrované v systéme THETIS MRV s aktívnymi loďami vo svojej flotile.

[15] Výročné správy o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií sú k dispozícii v časti Dokumentácia na tejto webovej stránke: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sk#documentation.

nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy. V tom čase z analýzy vyplývalo, že použitím prahovej hodnoty hrubej priestornosti 5 000 ton namiesto 400 ton by sa podstatne znížili odhadované administratívne náklady, pričom pokles zahrnutých emisií CO_2 by bol pomerne malý.

3.1. Účinnosť a význam

Cieľom nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy je vytvoriť štandardizovaný systém monitorovania, nahlasovania a overovania emisií skleníkových plynov z plavidiel, ktoré zastavujú v prístavoch v EÚ, s harmonizovanými pravidlami a verejným prístupom k overeným údajom. Transparentnosť a spoľahlivosť týchto údajov sú kľúčom k pomoci lodným spoločnostiam, pokiaľ ide o riešenie existujúcich zlyhaní trhu a odblokovanie prijatia opatrení na dekarbonizáciu. Zlyhania trhu zvyčajne zahŕňajú informačné problémy, ako je nedostatok spoľahlivých informácií o úsporách emisií skleníkových plynov alebo asymetrické informácie medzi vlastníkmi lodí a nájomcami, čo môže viesť k problémom s oddelenými pohnútkami.

V štúdii Európskej komisie z roku 2022[16] sa lodných spoločností pýtali na ich používanie údajov z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií. Lodné spoločnosti uviedli, že systematické meranie a dokumentovanie emisií je súdržným základom environmentálnej výkonnosti, vďaka čomu majú vedomosti a poznatky o emisiách svojich flotíl. Tieto poznatky viedli k ľahšej a zjednodušenej komunikácii s ich klientmi (odosielateľmi, zasielateľmi atď.). Lodné spoločnosti uviedli, že môžu svojim klientom poskytovať informácie súvisiace s emisiami, čo zvyšuje povedomie na prijímajúcom konci dodávateľského reťazca. V predošlej štúdii (CE Delft, 2014) sa však zdôrazňuje, že tieto priaznivé účinky sa s najväčšou pravdepodobnosťou prejavia, ak spoločnosti investujú do presných a komplexných systémov monitorovania a analýzy údajov.

Pokiaľ ide o malé plavidlá, cieľom analýzy účinnosti je pochopiť, do akej miery môže súčasný rozsah pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy (veľkosť a druh plavidla) zabrániť menším plavidlám využívať rôzne výhody vyplývajúce z nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

Na základe konzultácií so zainteresovanými stranami v podobe orgánov verejnej správy a organizácií z daného odvetvia z analýzy vyplýva, že sa predpokladá, že údaje z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií budú veľmi cenné aj pre menšie plavidlá. Údaje z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií sú totiž kľúčové pri tvorbe finančných a riadiacich rozhodnutí, ktoré by mohli viesť k ďalším poznatkom o emisiách flotily a mohli by pomôcť odstrániť prekážky na trhu. Hoci niekoľko spoločností prevádzkujúcich menšie plavidlá už dobrovoľne zhromažďuje údaje o emisiách, niekedy s cieľom prijať investičné rozhodnutia v oblasti energeticky efektívnych a nízkouhlíkových technológií, z analýzy vyplýva, že tieto spoločnosti a tretie strany by stále mohli ťažiť z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií pri zabezpečovaní dôslednejších a spoľahlivejších postupov monitorovania a nahlasovania vo všetkých oblastiach.

[16] *Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport* [Podporná štúdia na účely vykonávania nariadenia (EÚ) 2015/757 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií CO_2 z námornej dopravy], 2022.

Nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy so svojím súčasným rozsahom pôsobnosti preto neumožňuje investície do technológií na znižovanie emisií pri všetkých druhoch malých plavidiel (t. j. nad rámec tých, ktoré už patria do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia od roku 2025) a nepodporuje prijímanie opatrení v oblasti prevádzkovej energetickej efektívnosti, najmä v prípade plavidiel bez existujúcich systémov monitorovania palivovej účinnosti.

Pokiaľ ide o význam, nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy je dôležitým prostriedkom na podporu prijímania opatrení a politík na zmiernenie zmeny klímy v námornom odvetví. Je to dôležité, pretože všetky odvetvia hospodárstva vrátane malých a veľkých plavidiel musia prispievať k dosahovaniu cieľov EÚ v oblasti klímy, ako aj cieľov Parížskej dohody. Tým, že sa v nariadení zavádza štandardizovaný systém monitorovania, nahlasovania a overovania emisií skleníkových plynov z plavidiel, sa lodným spoločnostiam poskytuje zásadný nástroj na tvorbu finančných a riadiacich rozhodnutí, komunikáciu so zainteresovanými stranami a identifikáciu príležitostí na znižovanie emisií a investovanie do technológií.

3.2. Efektívnosť

Cieľom analýzy efektívnosti je preskúmať najnovšie dôkazy o kompromise medzi zahrnutými emisiami skleníkových plynov a administratívnymi nákladmi lodných spoločností v súvislosti s rozsahom pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy[17]. Na tieto účely sa odhadli potenciálne administratívne náklady súvisiace s monitorovaním, nahlasovaním a overovaním emisií v prípade menších plavidiel a porovnali sa s nákladmi plavidiel, ktoré už podľa uvedeného nariadenia údaje nahlasujú.

Odhady administratívnych nákladov vychádzajú z konzultácií so zástupcami lodných spoločností prostredníctvom prispôsobených rozhovorov, pričom zahrnutí boli prevádzkovatelia lodí aj ich vlastníci. V rámci tejto činnosti sa zohľadnili jednorazové aj opakujúce sa náklady. Lodné spoločnosti boli požiadané, aby odhadli opakujúce sa náklady na plavidlá, na ktoré sa v súčasnosti vzťahuje monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií, na základe svojich súčasných skúseností spolu s predpokladanými nákladmi na menšie plavidlá v prípade, že by boli zahrnuté do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

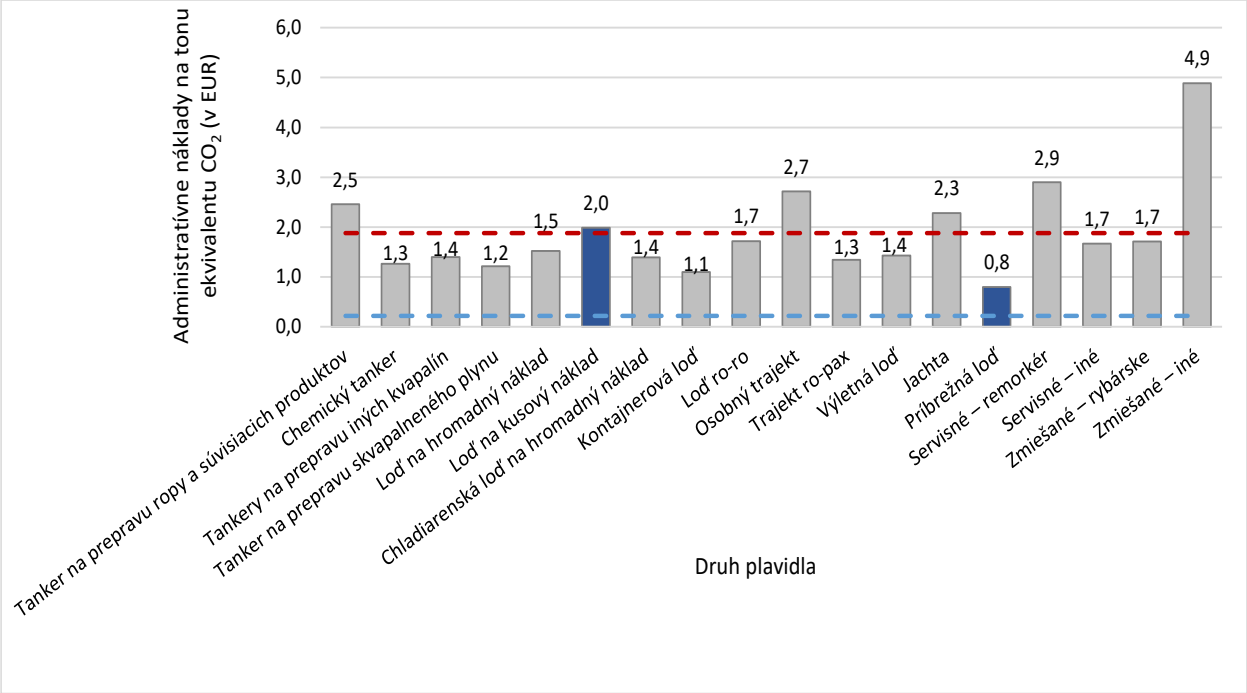
Z analýzy vyplýva, že opakujúce sa ročné administratívne náklady súvisiace s monitorovaním, nahlasovaním a overovaním emisií na plavidlo by v prípade menších plavidiel (odhadom v priemere 3 690 EUR na plavidlo) boli podobné nákladom na plavidlá, na ktoré sa v súčasnosti vzťahujú povinnosti monitorovania, nahlasovania a overovania emisií, alebo by boli mierne vyššie (odhadom v priemere 3 390 EUR na plavidlo). Niektoré lodné spoločnosti uviedli ako hlavné

[17] Zahrnutie menších plavidiel do nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by viedlo aj k dodatočným nákladom orgánov verejnej správy, ktoré sú uvedené v posúdení scenárov rozšírenia rozsahu pôsobnosti. Súčasná analýza efektívnosti sa zameriava na relatívny pomer administratívnych nákladov a zahrnutých emisií skleníkových plynov a na tieto účely sa berú do úvahy iba administratívne náklady lodných spoločností, pretože predstavujú hlavnú zložku nákladov.

dôvody vyšších nákladov na monitorovanie personálne obmedzenia a zvýšenú frekvenciu plavieb menších plavidiel.

Celkovo by bol kompromis medzi administratívnymi nákladmi lodných spoločností a dodatočnými monitorovanými emisiami skleníkových plynov menej priaznivý pre menšie plavidlá. Pomer medzi administratívnymi nákladmi a zahrnutými emisiami skleníkových plynov by bol v prípade menších plavidiel v priemere sedemkrát vyšší v porovnaní s väčšími plavidlami, ktoré už podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy údaje nahlasujú (Obrázok 1). Dôvodom je, že administratívne náklady sú porovnateľné, pričom menšie plavidlá vypúšťajú oveľa menej emisií než väčšie plavidlá.

Obrázok 1: Opakujúce sa administratívne náklady lodných spoločností na tonu zahrnutých emisií CO_2 v prípade menších plavidiel podľa druhu (vypočítané ako výsledky celkových odhadovaných opakujúcich sa administratívnych nákladov na základe priemerných nákladov uvedených oslovenými zainteresovanými stranami na celkové emisie CO_2 ku každej kategórii plavidiel za rok 2023).



Zdroj: analýza spoločnosti Ricardo.

Lode, na ktoré sa nariadenie vzťahuje od roku 2025

Lode, na ktoré sa nariadenie nevzťahuje

Priemerné administratívne náklady na tonu emisií CO_2 v prípade malých plavidiel (GT 400 – 4 999 ton)

Priemerné administratívne náklady na tonu emisií CO_2 v prípade veľkých plavidiel (GT nad 5 000 ton)

Cieľom analýzy efektívnosti je aj preskúmať dôkazy o schopnosti spoločností riadiacich menšie plavidlá prispôsobiť sa postupom monitorovania, nahlasovania a overovania emisií v porovnaní so spoločnosťami, ktoré už v rámci tohto systému údaje nahlasujú. Zo skúmaných údajov vyplýva, že spoločnosti riadiace menšie plavidlá zvyknú byť v priemere menšie (z hľadiska počtu plavidiel

spravovaných jednou spoločnosťou) než spoločnosti, ktoré už údaje v rámci daného systému nahlasujú. Spoločnosti, ktoré v súčasnosti nahlasujú údaje v rámci systému monitorovania, nahlasovania a overovania emisií z námornej dopravy (t. j. v prípade veľkých plavidiel), sú totiž zodpovedné v priemere za 2,6 plavidla. Pokiaľ ide o menšie plavidlá, odhaduje sa[18], že ich priemerný počet na spoločnosť by bol 1,6, čo je výrazne menej. Keďže sa predpokladá, že spoločnosti riadiace menšie plavidlá by zodpovedali za menej lodí, je menšia pravdepodobnosť, že by ťažili z úspor z rozsahu spojených s nákladmi na vykonávanie v súvislosti s monitorovaním, nahlasovaním a overovaním emisií.

Okrem toho väčšina spoločností riadiacich menšie plavidlá by bola v systéme monitorovania, nahlasovania a overovania emisií nová. Len 29 % spoločností ISM[19] a 3 % vlastníkov lodí riadiacich menšie plavidlá je už registrovaných v systéme THETIS MRV. To znamená, že väčšina spoločností riadiacich menšie plavidlá by musela zaviesť postupy monitorovania, nahlasovania a overovania emisií a oboznámiť sa s nimi, keďže údaje v rámci tohto systému ešte nenahlasovala.

3.3. Súdržnosť

Ďalším kľúčovým cieľom nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy je podpora vykonávania nedávno prijatých politík na znižovanie emisií skleníkových plynov v námornom odvetví EÚ, najmä zahrnutie námornej dopravy do systému ETS a nariadenia o iniciatíve FuelEU Maritime[20]. Analýza súdržnosti sa preto zameriava na to, či súčasný rozsah pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy môže prispieť k vykonávaniu týchto konkrétnych politík v oblasti klímy, ako aj k ich možnému budúcemu preskúmaniu.

V tejto súvislosti z analýzy vyplýva, že nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa už účinne podporuje zavádzanie týchto dôležitých politík EÚ. Nariadenie priamo prináša údaje o emisiách skleníkových plynov potrebné na zavedenie rozšírenia systému ETS na námornú dopravu a predstavuje spoľahlivú nahlasovaciu platformu na podporu vykonávania nariadenia o iniciatíve FuelEU Maritime.

Pokiaľ ide o potenciálny budúci vývoj politík, súčasný rozsah pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by už umožnil prípadné

---

[18] Keďže nevieme, ktorý subjekt (medzi vlastníkom lode alebo spoločnosťou ISM, ak sú tieto subjekty odlišné) by v rámci systému monitorovania, nahlasovania a overovania emisií z námornej dopravy prevzal zodpovednosť za malé lode, v štúdii sa predpokladá, že rovnaký podiel vlastníkov lodí a spoločností ISM schváli zodpovednosť v rámci tohto systému za menšie plavidlá ako za väčšie plavidlá (t. j. 53 % vlastníkov lodí a 47 % spoločností ISM v súlade s údajmi zo systému THETIS MRV z októbra 2024). Na základe informácií z databázy MARINFO sa posudzovaná flotila menších plavidiel spája s 1 262 spoločnosťami ISM a so 4 014 vlastníkmi lodí.

[19] „Spoločnosť ISM“ je akákoľvek organizácia či osoba, ktorá prevzala zodpovednosť za prevádzku lode od vlastníka lode a ktorá prijatím tejto zodpovednosti súhlasila s prevzatím všetkých povinností a zodpovedností vyplývajúcich z Medzinárodného kódexu pre bezpečné riadenie lodí a prevenciu znečisťovania, ktoré sa uvádzajú v prílohe I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006.

[20] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1805 o využívaní palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív v námornej doprave a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48 – 100).

rozšírenie rozsahu pôsobnosti systému ETS na emisie skleníkových plynov z malých plavidiel na kusový náklad a príbrežných plavidiel (hrubá priestornosť 400 – 4 999 ton). Tvorcovia politík by napríklad poznali možný vplyv tohto rozšírenia v súvislosti so zvýšením stropu v rámci systému ETS alebo s predpokladaným počtom ďalších holdingových účtov prevádzkovateľov námornej dopravy. Lodné spoločnosti prevádzkujúce tieto plavidlá by takisto boli v oveľa lepšej pozícii, keďže by už boli oboznámené s postupom monitorovania, nahlasovania a overovania emisií.

Súčasné nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by však rovnakým spôsobom neumožňovalo prípadné rozšírenie pôsobnosti systému ETS na emisie skleníkových plynov z iných druhov malých plavidiel, ktoré zatiaľ nepatria do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

Okrem toho sa analýza zamerala na rozsah pôsobnosti nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy v porovnaní s plavidlami, na ktoré sa vzťahuje súčasný systém zberu údajov IMO. Ide o ekvivalentný, aj keď zjednodušený systém monitorovania a nahlasovania na globálnej úrovni. V analýze sa zdôrazňuje, že malé rozdiely v rozsahu pôsobnosti, pokiaľ ide o veľkosť plavidiel a zahrnutú činnosť, neboli identifikované ako osobitné obavy z hľadiska zvyšovania zdrojov potrebných na splnenie požiadaviek nahlasovania údajov.

4. Posúdenie scenárov možného zahrnutia ďalších menších plavidiel do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy

4.1. Prehľad činnosti a emisií menších plavidiel

Cieľom tejto analýzy je poskytnúť informácie o činnosti a emisiách menších plavidiel (s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton) so zameraním na tieto ukazovatele:

- počet menších plavidiel, ktoré zastavujú v prístavoch v EÚ, podľa kategórie plavidiel,
- emisie skleníkových plynov v prípade menších plavidiel, ktoré zastavujú v prístavoch v EÚ, rozlíšené podľa plavieb v rámci EÚ a mimo EÚ a podľa kategórie plavidiel,
- počet zastavení v prístavoch podľa roku, rozlíšených podľa plavieb v rámci EÚ a mimo EÚ[21] a podľa kategórie plavidiel.

Z analýzy vyplýva, že v **roku 2023 zastavilo v prístavoch v EÚ 8 525 plavidiel s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton**. Ak vylúčime plavidlá na kusový náklad a príbrežné plavidlá, ktoré už sú zahrnuté v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy od roku 2025, počet menších plavidiel klesne na 5 309. Tento počet možno porovnať s 12 344 plavidlami s hrubou priestornosťou nad 5000 ton patriacimi do rozsahu pôsobnosti nariadenia v roku 2023.

Emisie skleníkových plynov sa odhadli na základe modelu vychádzajúceho z údajov o polohe lodí (t. j. údajov automatického identifikačného systému) a z technických informácií o lodi. Pomocou modelu sa odhadli emisie CO_2, CH_4 a N_2O v ekvivalente CO_2. Z výsledkov tejto činnosti vyplýva, že **menšie plavidlá, ktoré v roku 2023 zastavili v prístavoch v EÚ, vypustili odhadom**

[21] Na účely tejto správy „plavby v rámci EÚ“ predstavujú plavby medzi dvoma prístavmi v EÚ, zatiaľ čo „plavby mimo EÚ“ predstavujú plavby medzi prístavom v EÚ a prístavom mimo EÚ.

približne 19,28 Mt ekvivalentu CO_2 (alebo 18,99 Mt CO_2, t. j. keď narátame CH_4 a N_2O). Plavidlá na kusový náklad a príbrežné plavidlá sú najväčšími zdrojmi emisií v rámci tohto segmentu, keďže predstavujú 22 % a 18 % emisií skleníkových plynov z menších plavidiel. Keď sa odpočítajú emisie z týchto dvoch kategórií, ktoré sú od roku 2025 už zahrnuté do monitorovania, nahlasovania a overovania emisií z námornej dopravy, celkové emisie skleníkových plynov zo zostávajúcich kategórií menších plavidiel predstavujú podľa odhadov 11,32 Mt CO_2[22] oproti 126,70 Mt CO_2 v roku 2023 z plavidiel zahrnutých do monitorovania, nahlasovania a overovania emisií z námornej dopravy, s hrubou priestornosťou 5 000 ton alebo viac[23].

Pokiaľ ide o ich činnosť, z analýzy údajov o zastavení menších plavidiel v prístavoch vyplýva, **že väčšina plavieb, ktoré vykonali menšie plavidlá, sa v období 2019 – 2023 uskutočnila v rámci EÚ (približne 90 %)**. Väčšina z nich bola vnútroštátna, teda plavby sa začínali a končili v tej istej krajine (približne 75 % z celkového počtu plavieb).

Z tejto analýzy teda vyplýva, že **menšie plavidlá, ktoré ešte nie sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy od roku 2025 (t. j. iné ako lode na kusový náklad a príbrežné lode), väčšinou uskutočňujú plavby v rámci EÚ a v roku 2023 predstavovali 43 % plavidiel a 9 % emisií CO_2 v rámci systému monitorovania, nahlasovania a overovania**.

V uvedenej tabuľke je zhrnutý počet plavidiel a množstvo zodpovedajúcich emisií podľa druhu plavidla.

Tabuľka 1: Emisie CO_2 z menších plavidiel podľa druhu plavidla v porovnaní s celkovými emisiami v rámci monitorovania, nahlasovania a overovania v roku 2023.

Druh plavidla	Počet plavidiel s GT 400 – 4 999 ton (2023)	Podiel plavidiel oproti počtu veľkých plavidiel podliehajúcich monitorovaniu, nahlasovaniu a overovaniu v roku 2023[24]	Celkové emisie CO_2 (v $MtCO_2$) (2023)	Podiel emisií CO_2 oproti celkovým emisiám CO_2 v rámci monitorovania, nahlasovania a overovania v roku 2023[25]
Loď na kusový náklad	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %

[22] Tento výsledok sa uvádza v emisiách CO_2 (namiesto predvolenej metriky v ekvivalente CO_2), aby ho bolo možné porovnať s údajmi z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií za rok 2023, ktoré sú dostupné len v emisiách CO_2.

[23] Nezarátaním emisií CH_4 a N_2O sa uľahčuje porovnanie s údajmi z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií z námornej dopravy za rok 2023, keďže tieto dve kategórie emisií skleníkových plynov ešte v danom roku nepatrili do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

[24] V rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy v roku 2023, teda nepočítajúc menšie (GT 400 – 4 999 ton) plavidlá na kusový náklad a príbrežné plavidlá, ktoré majú byť začlenené od roku 2025.

[25] V rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy v roku 2023, teda nepočítajúc menšie (GT 400 – 4 999 ton) plavidlá na kusový náklad a príbrežné plavidlá, ktoré majú byť začlenené od roku 2025.

Príbrežná loď	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Zmiešané – rybárske	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Chemický tanker	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Trajekt ro-pax	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Jachta	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Servisné – iné	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Výletná loď	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Servisné – remorkér	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Tanker na prepravu skvapalneného plynu	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Tanker na prepravu ropy a súvisiacich produktov	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Osobný trajekt	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Loď na hromadný náklad	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Chladiarenská loď na hromadný náklad	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Kontajnerová loď	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Zmiešané – iné	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Tankery na prepravu iných kvapalín	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Loď ro-ro	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Celkový počet plavidiel s GT 400 – 4 999 ton	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Celkový počet plavidiel s GT 400 – 4 999 ton okrem lodí na kusový náklad a príbrežných lodí	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2. Prezentácia možných scenárov

Hlavným scenárom, ktorý sa v rámci tohto posúdenia zvažuje, je možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy na ďalšie druhy plavidiel s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton popri plavidlách na kusový náklad a príbrežných plavidlách. Cieľom tohto scenára je zvýšiť podiel emisií skleníkových plynov, na ktorý sa vzťahuje nariadenie o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, čo by umožnilo najmä prípadnú integráciu ďalších plavidiel s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton do politík na dekarbonizáciu námorného odvetvia, medzi ktoré patrí systém ETS a iniciatíva FuelEU.

Možné varianty zahrnutia menších plavidiel do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sú vymedzené v týchto rozmeroch:

a) Zahrnutie rôznych kategórií menších plavidiel

Scenár A	Opis
A.1. Vrátane kategórií plavidiel vypúšťajúcich najviac emisií	Rozšírenie rozsahu pôsobnosti na tankery, ro-pax lode a osobné lode s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton.
A.2. Vrátane všetkých kategórií plavidiel okrem tých, ktoré sa v danom nariadení vylučujú	Rozšírenie na všetky nevyňaté kategórie[26] v prípade plavidiel s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton (t. j. všetky lode prepravujúce náklad/pasažierov na komerčné účely, ako aj príbrežné lode).
A.3. Vrátane všetkých kategórií plavidiel (aj kategórií, ktoré sa z daného nariadenia v súčasnosti vylučujú)	Rozšírenie na všetky nevyňaté kategórie v prípade plavidiel s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton a k tomu rybárske lode, akékoľvek servisné plavidlá a remorkéry, ktoré ešte nie sú zahrnuté, a plavby jachtami, ktoré ešte nie sú zahrnuté (t. j. tie, ktoré sa nevykonávajú na prepravu cestujúcich na komerčné účely).

b) Požiadavky na monitorovanie v prípade menších plavidiel

Scenár B	Opis
B.1. Rovnaké požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie	Požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie sú v prípade malých plavidiel (a ďalších druhov plavidiel) rovnaké ako v prípade plavidiel, na ktoré sa dané nariadenie v súčasnosti vzťahuje.
B.2. Vyňatie nižšej prahovej hodnoty z monitorovania na báze jednotlivých plavieb	Minimálna prahová hodnota 300 plavieb za rok[27] by sa neuplatňovala na plavidlá s hrubou priestornosťou nižšou ako 5 000 ton, t. j. všetky lode vykonávajúce plavby v rámci EÚ iba počas obdobia nahlasovania by boli vyňaté z monitorovania na báze jednotlivých plavieb (bez ohľadu na počet plavieb).

[26] Kategórie vyňaté z monitorovania, nahlasovania a overovania emisií sú vymedzené v článku 2 ods. 2 nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy; ide to „vojnové lode, lodné pomocné mechanizmy, rybárske lode alebo lode, na ktorých sa spracúvajú ryby, drevené lode jednoduchej konštrukcie, lode, ktoré nie sú poháňané mechanickými prostriedkami, alebo štátne lode používané na nekomerčné účely“.

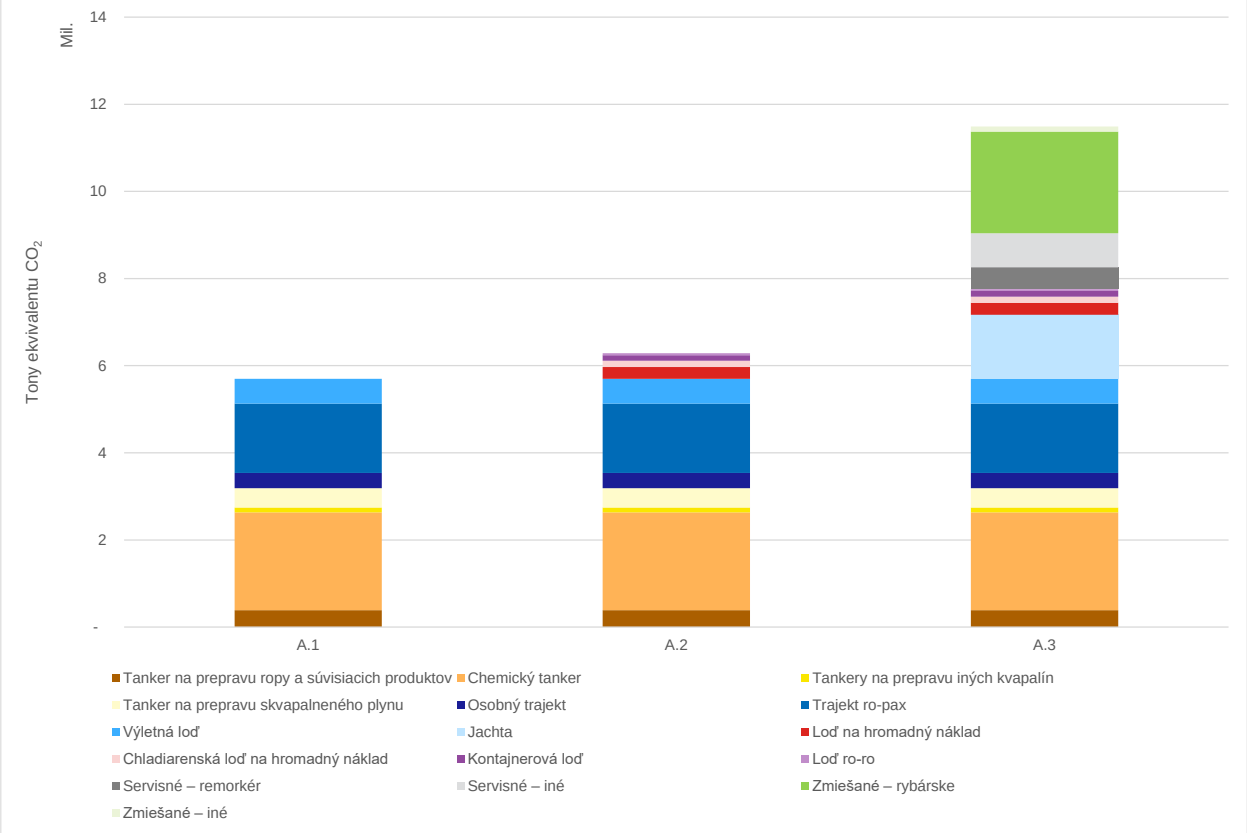
[27] V článku 9 ods. 2 nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa stanovuje výnimka, podľa ktorej je spoločnosť „oslobodená od povinnosti monitorovať informácie […] na báze jednotlivých plavieb v súvislosti s konkrétnou loďou, ak: a) všetky plavby lode počas obdobia nahlasovania [sa] začnú alebo skončia v prístave, ktorý podlieha právomoci členského štátu, a b) loď podľa plánu plavieb vykoná viac ako 300 plavieb počas obdobia nahlasovania“. Posudzovaný scenár by spočíval v odstránení podmienky podľa písmena b) v prípade menších plavidiel.

4.3. Vplyvy na životné prostredie v súvislosti so scenármi A (zahrnutie rôznych kategórií menších plavidiel za predpokladu, že sa nezmenia požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie)

Zvýšené pokrytie emisií skleníkových plynov

Rozšírením rozsahu pôsobnosti nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by sa zvýšil podiel námorných emisií v EÚ zachytených v rámci požiadaviek daného nariadenia, čo by priamo ovplyvnilo dostupnosť údajov o emisiách skleníkových plynov (Obrázok 2). Emisie skleníkových plynov spojené so scenárom A.1 predstavujú nárast o 4,2 % (t. j. 5,61 Mt CO_2) v porovnaní s tým, čo je zahrnuté v revidovanom rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia (t. j. vrátane emisií z plavidiel na kusový náklad a pobrežných plavidiel s hrubou priestornosťou 400 až 4 999 ton, ktoré majú byť zahrnuté od roku 2025). Scenár A.2 by oproti scenáru A.1 viedol k mierne vyššiemu pokrytiu emisií s nárastom o 4,6 % (t. j. 6,19 Mt CO_2) v porovnaní s revidovaným rozsahom nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy. Možnosť zahrnutia aj ďalších kategórií (scenár A.3) by viedla k výraznejšiemu rozšíreniu pokrytia emisií s nárastom o 8,4 % (t. j. 11,32 Mt CO_2).

Obrázok 2: Dodatočné pokrytie emisií skleníkových plynov pri scenároch A.1, A.2 a A.3 podľa kategórie plavidiel na základe údajov o emisiách z roku 2023.



Zdroj: analýza spoločnosti Ricardo.

Priame úspory energie a emisií skleníkových plynov

Hoci v nariadení o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy sa nestanovujú priame limity na emisie ani sa nenariaďujú postupy na znižovanie emisií, očakáva sa, že rozšírenie rozsahu jeho pôsobnosti povedie k priamemu zníženiu spotreby energie a zníženiu emisií skleníkových plynov v dôsledku údajov z monitorovania, nahlasovania a overovania a ich potenciálu pomôcť prekonať niektoré z existujúcich prekážok na trhu, čo môže odblokovať prijatie technických a prevádzkových zlepšení energetickej efektívnosti. Predpokladalo sa, že na základné emisie skleníkových plynov z menších plavidiel zahrnutých do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by sa v rokoch 2025 – 2050 uplatňovala konzervatívna miera kumulatívneho zníženia 0,7 %[28]. To by viedlo k pomerne malým kumulatívnym úsporám emisií skleníkových plynov uvedených v tabuľke 2.

Tabuľka 2: Kumulatívne úspory emisií skleníkových plynov (2025 – 2050) pri scenároch A.1, A.2 a A.3.

	Kumulatívne úspory emisií skleníkových plynov (ekvivalent $MtCO_2$) v rokoch 2025 – 2050
Scenár A.1	1,51
Scenár A.2	1,67
Scenár A.3	3,06

Zdroj: analýza spoločnosti Ricardo.

Nepriame vplyvy na životné prostredie v dôsledku potenciálneho začlenenia menších plavidiel do iných politík v oblasti klímy

Zatiaľ čo priame úspory emisií skleníkových plynov, ktoré by vyvolalo zahrnutie ďalších menších plavidiel do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, by boli pomerne okrajové, potenciálne environmentálne vplyvy spôsobené možným začlenením týchto menších plavidiel do iných politík na zmiernenie zmeny klímy, ako je systém ETS a iniciatíva FuelEU Maritime, by boli po rozšírení rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia oveľa významnejšie. Napríklad zahrnutie dodatočných emisií skleníkových plynov do smernice o ETS by viedlo k environmentálnemu vplyvu v súlade s ročným znížením stropu v rámci systému ETS. Takéto dodatočné výhody sa však na účely tohto posúdenia nezohľadňujú, pretože sa zameriava len na možné zahrnutie do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

4.4. Hospodárske dôsledky pri scenároch A (zahrnutie rôznych kategórií menších plavidiel za predpokladu, že sa nezmenia požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie)

Regulačné náklady lodných spoločnosti a príslušných orgánov

[28] Tento predpoklad je založený na štúdii skúmajúcej výhody nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, ktorej zistenia by sa mali vzťahovať na menšie plavidlá (Európska komisia, 2019).

Dodatočné administratívne náklady lodných spoločností by zahŕňali jednorazové aj opakujúce sa náklady súvisiace s prípravou a so zriadením systému monitorovania (v prípade spoločností, ktoré ešte nenahlasujú údaje podľa nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovania emisií z námornej dopravy), ako aj s opakovanými monitorovacími, nahlasovacími a overovacími činnosťami na zabezpečenie súladu s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovania emisií z námornej dopravy v prípade ďalších zahrnutých plavidiel. V tabuľke 3 sa uvádzajú celkové dodatočné jednorazové a opakujúce sa administratívne náklady lodných spoločnosti v prípade každého scenára, a to na základe výsledkov konzultácií so zainteresovanými stranami. Tabuľka okrem toho obsahuje informácie o opakujúcich sa administratívnych nákladoch na tonu CO_2 na základe celkových emisií skleníkových plynov pridaných do rozsahu pôsobnosti v rámci každého scenára.

Tabuľka 3: Dodatočné administratívne náklady lodných spoločnosti v prípade každého scenára na základe údajov o nákladoch za rok 2023.

	Počet plavidiel	Jednorazové náklady (celkové náklady, v EUR)	Opakujúce sa náklady (náklady za rok, v EUR)	Opakujúce sa náklady na tonu CO_2 (v EUR/tCO_2)
Náklady na plavidlo	–	3 193	3 690	–
Scenár A.1	2 238	7,1 mil.	8,3 mil.	1,2
Scenár A.2	2 460	7,9 mil.	9,1 mil.	1,2
Scenár A.3	5 309	17,0 mil.	19,6 mil.	1,6

Zdroj: analýza spoločnosti Ricardo.

Náklady vnútroštátnych orgánov na činnosti zamerané na presadzovanie dodržiavania predpisov v súvislosti s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy zahŕňajú náklady spojené s činnosťou štátnej prístavnej kontroly a povinnosťami vlajkového štátu. Odhadované náklady boli odvodené z výsledkov dotazníka rozoslaného členským štátom, ktorý zahŕňal administratívne náklady aj náklady na presadzovanie dodržiavania predpisov. Predpokladá sa, že opakujúce sa náklady na presadzovanie dodržiavania predpisov budú rásť lineárne s počtom dodatočných plavidiel v rámci každého scenára, pokiaľ ide o štátnu prístavnú kontrolu aj povinnosti vlajkového štátu. V tabuľke 4 sa uvádzajú výsledné dodatočné náklady súvisiace s činnosťami zameranými na presadzovanie dodržiavania predpisov.

Tabuľka 4: Dodatočné náklady vnútroštátnych orgánov súvisiace s činnosťami zameranými na presadzovanie dodržiavania predpisov na základe údajov o nákladoch za rok 2023.

Druh nákladov	Scenáre		
	Scenár A.1	Scenár A.2	Scenár A.3
Náklady na štátnu prístavnú kontrolu (v EUR/rok)	47 307	51 999	112 221

Druh nákladov	Scenáre		
Náklady na plnenie povinností vlajkového štátu (v EUR/rok)	58 866	64 705	139 641
Celkové odhadované náklady vnútroštátnych orgánov (v EUR/rok)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Náklady európskych orgánov (Európskej komisie a agentúry EMSA), ktoré vyplývajú zo zahrnutia ďalších menších plavidiel (s hrubou priestornosťou 400 – 4 999 ton) do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, zahŕňajú jednorazové náklady spojené s úpravami a rozvojom informačného systému THETIS MRV a opakujúce sa náklady spojené s dodatočnými ľudskými zdrojmi potrebnými na analýzu informácií, poskytovanie asistenčnej služby a vypracúvanie/aktualizovanie informačných materiálov. Výsledné dodatočné náklady v prípade každého scenára sú uvedené v tabuľke 5.

Tabuľka 5: Dodatočné náklady príslušných európskych orgánov súvisiace s činnosťami zameranými na presadzovanie dodržiavania predpisov na základe údajov o nákladoch za rok 2023.

	Jednorazové náklady (celkové náklady, v EUR)	Opakujúce sa náklady (náklady za rok, v EUR)
Scenár A.1	100 000	40 000
Scenár A.2	100 000	42 891[29]
Scenár A.3	100 000	80 000

Zdroj: analýza spoločnosti Ricardo.

Celkové regulačné náklady sa odhadli pripočítaním administratívnych nákladov lodných spoločností a nákladov príslušných orgánov na presadzovanie dodržiavania predpisov, ako už bolo uvedené. Predpokladalo sa, že jednorazové náklady sa úplne vynaložia v prvom roku vykonávania (odhadoval sa rok 2025), pričom opakujúce sa náklady lodných spoločností a príslušných orgánov budú v období 2025 – 2050 úmerne rásť s počtom plavidiel. Očakáva sa, že tieto dodatočné administratívne náklady budú príliš nízke na to, aby spôsobili akékoľvek výrazné narušenie trhu so sociálnymi dôsledkami (napr. pre spotrebiteľov alebo pracovníkov). Celkové regulačné náklady sú uvedené v tabuľke 6 s diskontnou sadzbou 3 %.

Rovnaké podmienky hospodárskej súťaže

Očakáva sa, že zahrnutie ďalších menších plavidiel do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy bude mať priaznivý vplyv na rovnaké podmienky hospodárskej súťaže tým, že zabezpečí podobné regulačné požiadavky pre plavidlá tesne nad alebo pod hranicou hrubej priestornosti 5 000 ton, ktoré by mohli súťažiť

[29] Hodnota pri scenári A.2 je vypočítaná ako pomerná hodnota medzi scenármi A.1 a A.3 s ohľadom na poskytnuté údaje.

o podobné trhové segmenty. Z analýzy údajov o plavidlách rozdelených podľa veľkosti vyplýva, že veľké percento dodatočných plavidiel v rámci posudzovaných scenárov politiky by bolo tesne pod hranicou hrubej priestornosti 5 000 ton. Plavidlá s hrubou priestornosťou 4 000 až 4 999 ton by totiž predstavovali 32 % posudzovanej flotily podľa scenára A.1, 31 % podľa scenára A.2 a 19 % podľa scenára A.3.

4.5. Porovnanie scenárov A z hľadiska spoločenskej čistej súčasnej hodnoty (zahrnutie rôznych kategórií menších plavidiel za predpokladu, že sa nezmenia požiadavky na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie)

Spoločenská čistá súčasná hodnota je pri všetkých scenároch, o ktorých sa uvažuje v súvislosti s rozšírením rozsahu pôsobnosti, v období 2025 – 2050 záporná (tabuľka 6). Dôvodom je skutočnosť, že súčasná hodnota dodatočných administratívnych nákladov spoločností a orgánov je vyššia než speňažené úspory emisií skleníkových plynov, ktoré možno pripísať výlučne nariadeniu o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

Výpočet tejto čistej súčasnej hodnoty by sa však mal interpretovať opatrne, pretože sa v ňom nezohľadňujú prípadné nepriame environmentálne výhody, ktoré by vyplývali z možnej následnej integrácie menších plavidiel do iných politík na zmiernenie zmeny klímy, ako je systém ETS a iniciatíva FuelEU Maritime, alebo akýchkoľvek iných rovnocenných opatrení po ich predchádzajúcom začlenení do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy. Predpokladá sa, že po zahrnutí nákladov a prínosov súvisiacich s integráciou menších plavidiel do systému ETS a/alebo do iniciatívy FuelEU v spojení s nariadením o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by vznikol veľmi odlišný obraz a hodnota NPV by s najväčšou pravdepodobnosťou bola kladná.

Tabuľka 6: Spoločenská čistá súčasná hodnota scenárov A.1, A.2 a A.3 v porovnaní so základnou možnosťou (v mil. EUR za obdobie 2025 – 2050) (3 % diskontná sadzba)

	Scenár A.1	Scenár A.2	Scenár A.3
Úspory emisií skleníkových plynov	3,7	4,1	7,5
Regulačné náklady	–17,6	–17,6	–41,7
Sociálna NPV	**–13,9**	**–13,5**	**–34,2**

Zdroj: analýza spoločnosti Ricardo.

Poznámka: Úspory emisií skleníkových plynov sa speňažili pomocou nákladov na odvrátenie zmeny klímy zahrnutých v príručke externých nákladov z roku 2019 (100 EUR/ekvivalent tCO_2) a upravených podľa cenových úrovní z roku 2023 (133 EUR/ekvivalent tCO_2 do roku 2030 a 358 EUR/ekvivalent tCO_2 po roku 2030).

4.6. Vplyvy scenára B2 súvisiace so zmenami požiadaviek na monitorovanie v prípade menších plavidiel

Odstránenie prahovej hodnoty 300 plavieb za rok (scenár B.2) by bolo prospešné pre veľkú časť plavidiel, ktoré uskutočňujú plavby len v rámci EÚ (32 % z celkového počtu menších plavidiel)[30], čím by sa výrazne rozšírila výnimka týkajúca sa nahlasovania údajov na báze jednotlivých plavieb.

Nahlasovanie údajov na súhrnnej báze, a nie na báze jednotlivých plavieb, by mohlo spoločnostiam, na ktoré sa táto výnimka vzťahuje, umožniť používať jednoduchšie systémy monitorovania (napr. dodacie listy s obmedzenou inventarizáciou), čo by bolo spojené s nižšími nákladmi na monitorovanie. Hoci sa teda v súvislosti so scenárom B.2 nevykonala žiadna kvantitatívna analýza, z kvalitatívnej analýzy vyplýva, že scenár by mohol viesť k výraznému zníženiu administratívnych nákladov v porovnaní so scenárom B.1. Toto zníženie nie je vyčíslené z dôvodu nedostatku kvantitatívnych dôkazov o rozdieloch v nákladoch medzi monitorovaním na súhrnnej báze a na báze jednotlivých plavieb.

5. Závery

Analýzou vykonanou v súvislosti s emisiami skleníkových plynov z lodí s hrubou priestornosťou nižšou ako 5 000 ton, ale nie nižšou ako 400 ton sa potvrdzuje, že dve kategórie lodí, ktoré budú od roku 2025 zahrnuté do rozsahu pôsobnosti nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, sú v skutočnosti kategórie s najvyšším množstvom emisií v danom segmente. Emisie skleníkových plynov z menších plavidiel v kategórii príbrežných lodí a lodí na kusový náklad predstavujú 22 % a 18 % všetkých emisií skleníkových plynov z menších plavidiel.

Ak odpočítame emisie z týchto dvoch kategórií, celkové emisie skleníkových plynov zo zostávajúcich kategórií menších plavidiel sa v roku 2023 odhadujú na 11,32 Mt CO_2, t. j. 9 % emisií CO_2, začlenených do systému monitorovania, nahlasovania a overovania emisií z námornej dopravy v roku 2023. Zároveň ide o 5 309 plavidiel, t. j. 42 % z počtu plavidiel, ktoré v roku 2023 podliehali povinnostiam týkajúcim sa monitorovania, nahlasovania a overovania.

Na základe konzultácií so zástupcami lodných spoločností z analýzy vyplynulo, že opakujúce sa ročné administratívne náklady na plavidlo súvisiace s monitorovaním, nahlasovaním a overovaním by v prípade menších plavidiel boli podobné nákladom na väčšie plavidlá (alebo by boli mierne vyššie), ktoré v súčasnosti podliehajú povinnostiam monitorovania, nahlasovania a overovania. V dôsledku toho – a preto, že vypúšťajú menej emisií skleníkových plynov než väčšie plavidlá – by bol kompromis medzi administratívnymi nákladmi lodných spoločností a dodatočnými monitorovanými emisiami skleníkových plynov menej priaznivý pre menšie plavidlá. Pomer medzi administratívnymi nákladmi a zahrnutými emisiami skleníkových plynov by bol v priemere sedemkrát vyšší v prípade menších plavidiel oproti väčším plavidlám, ktoré v súčasnosti podliehajú povinnostiam monitorovania, nahlasovania a overovania.

Z analýzy takisto vyplýva, že zahrnutie ďalších kategórií menších plavidiel do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy by pomohlo

[30] Kategórie plavidiel s najvyšším podielom plavidiel vykonávajúcich plavby iba v rámci EÚ zahŕňajú ro-pax lode a osobné plavidlá.

odblokovať zavádzanie opatrení v oblasti energetickej efektívnosti, ako aj nízkouhlíkových technológií vďaka potenciálu údajov z monitorovania, nahlasovania a overovania formovať rozhodovací proces. Priame environmentálne prínosy sa však na základe konzervatívnych predpokladov odhadujú ako pomerne malé.

Na druhej strane, spoločenská čistá súčasná hodnota je záporná pri všetkých posudzovaných scenároch rozšírenia. Znamená to, že súčasná hodnota dodatočných administratívnych nákladov spoločností a príslušných orgánov je vyššia než speňažené úspory emisií skleníkových plynov, ktoré možno pripísať výlučne nariadeniu o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy. Situácia by však bola iná a viedla by k oveľa vyšším environmentálnym prínosom a s najväčšou pravdepodobnosťou ku kladnej hodnote NPV, ak by sa zvážili prípadné nepriame prínosy, ktoré by súviseli s úsporami emisií skleníkových plynov v dôsledku možnej integrácie menších plavidiel do iných politík na zmiernenie zmeny klímy, ako je systém ETS a iniciatíva FuelEU, po ich predchádzajúcom začlenení do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy.

V súvislosti s tým treba poznamenať, že by sa mohlo uvažovať nielen o integrácii v rámci iniciatívy FuelEU a/alebo systému ETS, ale aj o iných rovnocenných opatreniach – najmä ak by sa tým znížila administratívna záťaž. Tieto opatrenia by sa mohli prijať na vnútroštátnej úrovni vrátane napríklad opatrení súvisiacich so zdanením alebo doložiek o účasti v rámci systému obchodovania s emisiami pre odvetvie budov, odvetvie cestnej dopravy a ďalšie odvetvia (ETS2). Niektoré členské štáty vrátane Rakúska, Holandska a Švédska sa už rozhodli zahrnúť do rozsahu pôsobnosti systému ETS2 emisie z niektorých menších plavidiel a/alebo vnútrozemských plavieb.

V každom prípade, dodatočné výhody, ktoré by mohli vyplynúť z integrácie menších plavidiel do iných politík na zmiernenie zmeny klímy, sa tu nebrali do úvahy, keďže táto správa sa zaoberá len možným začlenením ďalších menších lodí do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy a priamymi vplyvmi takejto zmeny. Posúdenie zahŕňajúce tieto dodatočné výhody sa vykoná v rámci preskúmania smernice o ETS v roku 2026.