EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 18.3.2025.
COM(2025) 109 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE

Preispitivanje Uredbe (EU) 2015/757 o praćenju emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji u vezi s mogućim uključivanjem brodova bruto tonaže manje od 5000 tona, ali ne manje od 400 tona

IZVJEŠĆE KOMISIJE

Preispitivanje Uredbe (EU) 2015/757 o praćenju emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji u vezi s mogućim uključivanjem brodova bruto tonaže manje od 5000 tona, ali ne manje od 400 tona

1. Uvod

Pomorski promet ima važnu ulogu u gospodarstvu EU-a i jedan je od energetski najučinkovitijih načina prijevoza. Međutim, također je i velik izvor emisija stakleničkih plinova.

Uredba (EU) 2015/757 o praćenju emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji jedan je od glavnih elemenata u borbi EU-a protiv klimatskih promjena u sektoru pomorskog prometa. U skladu s tom uredbom („Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu") brodarska društva dužna su pratiti svoje emisije stakleničkih plinova, potrošnju goriva i druge relevantne informacije povezane s putovanjima u EU-u. Glavni su ciljevi Uredbe prikupljanje pouzdanih i provjerenih podataka o emisijama stakleničkih plinova, poticanje uvođenja energetski učinkovitih i niskougljičnih rješenja uz veću transparentnost i podupiranje provedbe politika za ublažavanje klimatskih promjena, kao što je nedavno proširenje sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS) na pomorski promet. Uredba će pridonijeti i budućim raspravama o politikama jer je za oblikovanje mjera za ublažavanje klimatskih promjena potrebno znanje o količinama emisija i tome gdje nastaju.

U skladu s člankom 22.a Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu cilj je ovog izvješća procijeniti moguće uključivanje brodova bruto tonaže (BT) manje od 5000 tona, ali ne manje od 400 tona, u područje primjene te uredbe radi mogućeg kasnijeg uključivanja takvih malih brodova u područje primjene Direktive o ETS-u[1] ili predlaganja drugih mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz takvih brodova. Ovo će izvješće stoga, prema potrebi, poslužiti i kao izvor podataka za planirano preispitivanje[2] Direktive o ETS-u 2026.

Ovo izvješće ima sljedeću strukturu:

- pregled provedbe Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu, posebno s obzirom na nedavne izmjene,
- preispitivanje trenutačnog područja primjene Uredbe,
- procjena scenarija za proširenje područja primjene Uredbe na manja plovila (od 400 do 4999 BT).

[1] Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL L 275, 25.10.2003., str. 32.).

[2] U skladu s člankom 3.gg stavkom 5. Direktive o ETS-u Komisija bi najkasnije do 31. prosinca 2026. trebala podnijeti izvješće u kojem „ispituje izvedivost i gospodarske, okolišne i socijalne učinke uključivanja u [tu] Direktivu emisija iz brodova, uključujući odobalne brodove, bruto tonaže manje od 5 000 tona, ali ne manje od 400 tona, posebno na temelju analize priložene preispitivanju Uredbe (EU) 2015/757 koja se očekuje do 31. prosinca 2024."

Analiza predstavljena u ovom izvješću temelji se na studiji koju je proveo konzorcij ugovornih suradnika[3].

2. Pregled provedbe Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu

2.1. Predstavljanje Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu i njezinih nedavnih izmjena

Od 1. siječnja 2018. veliki brodovi bruto tonaže veće od 5000 tona koji utovaruju ili iskrcavaju teret ili putnike u lukama u Europskoj uniji[4] moraju pratiti s tim povezane emisije stakleničkih plinova i izvješćivati o njima (samo emisije CO_2 od 2018. do 2023., ali od siječnja 2024. i emisije dušikova oksida i metana) i prenositi druge relevantne informacije. Praćenje, izvješćivanje i verifikacija informacija moraju se provoditi u skladu s Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu.

Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu brodarska društva se obvezuju da svake kalendarske godine prate emisije svakog od svojih brodova i izvješćuju o tim emisijama na cikličkoj osnovi. Svi brodovi koji obavljaju putovanja obuhvaćena područjem primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu, bez obzira na svoju državu zastave, moraju u roku od dva mjeseca od prvog pristajanja u luku u EU-u dostaviti plan praćenja u kojem je detaljno opisano kako namjeravaju prikupljati podatke o emisijama. Prije prikupljanja podataka akreditirani verifikator mora na zadovoljavajući način ocijeniti plan praćenja, a prikupljeni podaci (objedinjeni u godišnjem izvješću o emisijama) moraju se verificirati na kraju svakog razdoblja izvješćivanja. Nakon verifikacije verifikator izdaje dokument o usklađenosti, a izvješća se dostavljaju Komisiji putem portala THETIS MRV. Izvršenje postupka praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija EU-a osiguravaju države članice inspekcijskim pregledima brodova koji uplovljavaju u luke pod njihovom nadležnošću i poduzimanjem svih potrebnih mjera kako bi se osiguralo da brodovi koji plove pod njihovom zastavom budu u skladu s Uredbom.

Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu zamišljena je kao prvi korak prije uključivanja tih emisija u sustav EU-a za trgovanje emisijama (ETS). To se uključivanje ostvarilo revizijom Direktive o ETS-u EU-a iz 2023., na temelju koje su, među ostalim, emisije iz pomorskog prometa uključene u ETS od siječnja 2024.[5]

Sama Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu izmijenjena je 2023.[6] kako bi se pravila o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija prilagodila uključivanju djelatnosti pomorskog prometa u ETS EU-a. Izmijenjena je i kako bi se od 1. siječnja 2024. u

[3] Ricardo *et al.*, 2025. – *Supporting study for the implementation of the ETS Directive and MRV requirements for maritime transport.*

[4] Osim ako je navedeno drukčije, upućivanja na EU kao regiju u ovom izvješću uključuju i zemlje izvan EU-a koje su dio Europskoga gospodarskog prostora (EGP).

[5] Više informacija o proširenju ETS-a na emisije iz pomorskog prometa i cijelom vremenskom rasporedu tog proširenja potražite na posebnoj internetskoj stranici Komisije i u često postavljanim pitanjima: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en.

[6] Uredbom (EU) 2023/957.

njezino područje primjene uključile i druge emisije osim CO_2, konkretno dušikov oksid (N_2O) i metan (CH_4). Nadalje, dogovoreno je da će se područje primjene Uredbe od 1. siječnja 2025. proširiti na plovila za opći teret od 400 BT i više te na odobalne brodove od 400 BT i više[7]. Stoga se Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu već primjenjuje (od 2025.) na dvije vrste manjih plovila i to je uzeto u obzir u ovom izvješću.

Uz to, Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu podupire provedbu Uredbe „FuelEU Maritime"[8], koja se počinje primjenjivati 2025. Svi podaci dobiveni praćenjem i zabilježeni na temelju Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu mogu se upotrijebiti za izračune u okviru sustava FuelEU, podložno potvrdi verifikatora za FuelEU, ako se razlikuje od verifikatora za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija.

2.2. Provedba Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu

Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu primjenjuje se od 2018. i sadržava pouzdane podatke i pokazatelje o emisijama stakleničkih plinova iz pomorskog prometa. U Popratnoj studiji za provedbu Uredbe (EU) 2015/757 o praćenju emisija CO_2 iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji[9] iz 2022. posebno je istaknuto da su jedna od glavnih koristi od te uredbe uvidi u okolišnu učinkovitost plovila koja uplovljavaju u luke EU-a ili isplovljavaju iz njih jer se omogućuje sustavno prikupljanje podataka o učinkovitosti plovila. U toj su studiji istaknute i neke prepreke u provedbi, kao što je ponavljanje određenih kašnjenja u podnošenju izvješća o emisijama, pri čemu je nekoliko dionika navelo da zahtjeve nije bilo lako ispuniti, posebno u prvoj godini (2018.).

Kako bi se relevantnim dionicima pomoglo da se upoznaju s izmjenama Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu iz 2023. i kako bi se smanjile moguće poteškoće u provedbi, Komisija je provela aktivnosti informiranja i izradila smjernice i druge materijale, koji su dostupni na internetu. Na primjer, objavila je dva skupa često postavljanih pitanja[10] – o Uredbi o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu i o

[7] Više informacija o Uredbi o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu potražite na posebnoj internetskoj stranici Komisije i u često postavljanim pitanjima: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en.

[8] Uredba (EU) 2023/1805 o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ.

[9] Popratna studija za provedbu Uredbe (EU) 2015/757 o praćenju emisija CO_2 iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji
(*Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport*), Europska Unija 2022.: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf.

[10] Vidjeti u odjeljku „Često postavljana pitanja": https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq.

proširenju ETS-a na emisije iz pomorskog prometa, kao i dva glavna dokumenta sa smjernicama[11]. Od rujna 2023. do travnja 2024. Komisija je u suradnji s Europskom agencijom za pomorsku sigurnost (EMSA) održala i pet internetskih seminara o glavnim aspektima izmjena Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu i Direktive o ETS-u (npr. o ažuriranju planova praćenja)[12]. Osim toga, uspostavljena je namjenska služba za pomoć[13] za rješavanje pitanja brodarskih društava i drugih dionika, koja je od rujna 2023. do listopada 2024. obradila više od 1400 zahtjeva.

Ohrabrujuće je preliminarno praćenje usklađenosti i provedbe za izvještajnu godinu 2024. Do sastavljanja ovog izvješća više od 15 000 brodova ažuriralo je svoje planove praćenja i dostavilo ih upravljačkim tijelima na odobrenje, u skladu s novim zahtjevima koji su stupili na snagu 2023. Sljedeća ključna etapa bit će podnošenje izvješća o emisijama na razini broda i na razini društva, koja se trebaju dostaviti do kraja ožujka 2025.

Osim toga, emisije prijavljene u okviru praćenja, izvješćivanja i verifikacije za 2023. potjecale su iz više od 12 000 brodova. Tijekom putovanja praćenih u izvještajnoj godini 2023. u atmosferu je ispušteno 126,7 milijuna tona CO_2. U trenutku sastavljanja ovog izvješća sustav obuhvaća oko 5000 brodarskih društava[14].

Komisija svake godine objavljuje izvješće radi informiranja javnosti o emisijama stakleničkih plinova i energetskoj učinkovitosti praćene flote obuhvaćene područjem primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu[15].

3. Preispitivanje trenutačnog područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu

Cilj je ovog preispitivanja odgovoriti na opće pitanje je li raspon plovila obuhvaćenih područjem primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu dosad bio primjeren (pragovi za veličinu i vrste plovila) i jesu li razlozi za isključenje određenih plovila bruto tonaže između 400 i 4999 tona i dalje valjani. Prag od 5000 BT odabran je 2015. nakon iscrpne objektivne analize veličina i emisija brodova koji uplovljavaju u luke EU-a i isplovljavaju iz njih. Cilj tog nediskriminirajućeg praga bio je obuhvatiti najrelevantnije onečišćivače i istodobno uspostaviti ravnotežu između administrativnog opterećenja i ekološke djelotvornosti Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu. Tada je analiza pokazala da bi se primjenom praga od 5000 BT umjesto 400 BT znatno smanjili procijenjeni administrativni troškovi, uz relativno malo smanjenje obuhvaćenih emisija CO_2.

3.1. Djelotvornost i relevantnost

[11] Vidjeti u odjeljku „Dokumentacija”: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[12] Vidjeti snimke u odjeljku „Događanja”: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu

[14] To uključuje trgovačka društva registrirana u THETIS-MRV-u koja u svojoj floti imaju aktivne brodove.

[15] Godišnja izvješća o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija dostupna su u odjeljku „Dokumentacija” na sljedećoj internetskoj stranici: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu nastoji se uspostaviti standardiziran sustav za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija stakleničkih plinova iz plovila koja pristaju u lukama EU-a, s usklađenim pravilima i javnim pristupom provjerenim podacima. Transparentnost i pouzdanost tih podataka ključne su kako bi se brodarskim društvima pomoglo da uklone postojeće tržišne nedostatke i pokrenu donošenje mjera za dekarbonizaciju. Tržišni nedostaci obično uključuju probleme s informacijama, kao što su nedostatak pouzdanih informacija o uštedama stakleničkih plinova ili asimetrične informacije između brodovlasnika i zakupnika, što može dovesti do problema suprotstavljenih interesa.

U studiji Europske komisije iz 2022.[16] ispitivalo se kako brodarska društava koriste podatke o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija. Navela su da sustavnim mjerenjem i dokumentiranjem emisija dobivaju koherentnu referentnu vrijednost za okolišnu učinkovitost te znanje i uvide u emisije flote. To im olakšava i pojednostavnjuje komunikaciju s klijentima (otpremnicima, špediterima itd.) jer im mogu prenositi informacije o emisijama, čime se povećava informiranost na kraju lanca opskrbe. Međutim, u ranijoj studiji (CE Delft, 2014.) ističe se da će se ti pozitivni učinci najvjerojatnije ostvariti ako poduzeća budu ulagala u precizne i sveobuhvatne sustave praćenja i analize podataka.

Kad je riječ o malim plovilima, cilj je analize djelotvornosti razumjeti u kojoj mjeri postojeće područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu (veličina i vrsta plovila) može spriječiti manja plovila da iskoriste razne koristi koje iz nje proizlaze.

Na temelju savjetovanja s dionicima – javnim tijelima i industrijskim organizacijama – analiza upućuje na to da bi podaci o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija bili vrlo vrijedni i za manja plovila. Podaci o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu važan su element za donošenje odluka o financiranju i upravljanju koje bi mogle pružiti dodatan uvid u emisije flote i pomoći u uklanjanju tržišnih prepreka. Iako nekoliko poduzeća koja upravljaju manjim plovilima već dobrovoljno prikuplja podatke o emisijama, ponekad s ciljem donošenja odluka o ulaganju u energetski učinkovite i niskougljične tehnologije, analiza pokazuje da bi ta poduzeća i treće strane i dalje mogli imati koristi od sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija jer bi se osigurali dosljedniji i pouzdaniji postupci praćenja i izvješćivanja na svim razinama.

Stoga Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu s obzirom na svoje trenutačno područje primjene ne omogućuje ulaganja u tehnologiju smanjenja emisija za sve vrste malih plovila (tj. osim onih koja su već obuhvaćena područjem primjene te uredbe od 2025.) niti promiče donošenje operativnih mjera za energetsku učinkovitost, posebno za plovila bez postojećih sustava za praćenje učinkovitosti goriva.

Kad je riječ o relevantnosti, Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu važan je čimbenik za potporu donošenju mjera i politika za ublažavanje emisija stakleničkih plinova u pomorskom sektoru. To je važno jer 11 gospodarskih sektora, uključujući

[16] Popratna studija za provedbu Uredbe (EU) 2015/757 o praćenju emisija CO_2 iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji, 2022.

mala i velika plovila, mora doprinositi postizanju ciljeva EU-a u području klime i ciljeva iz Pariškog sporazuma. Uspostavom standardiziranog sustava za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija stakleničkih plinova iz plovila Uredba brodarskim društvima pruža ključan alat za donošenje odluka o financiranju i upravljanju, komunikaciju s dionicima i utvrđivanje mogućnosti za smanjenje emisija i za ulaganja u tehnologiju.

3.2. Učinkovitost

Cilj je analize učinkovitosti preispitati nedavne dokaze o kompromisu između obuhvaćenosti emisija stakleničkih plinova i administrativnih troškova za brodarska društva u odnosu na područje primjene praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija EU-a[17]. U tu su svrhu procijenjeni potencijalni administrativni troškovi povezani s praćenjem, izvješćivanjem i verifikacijom emisija za manja plovila i uspoređeni s troškovima za plovila koja već izvješćuju u okviru tog sustava.

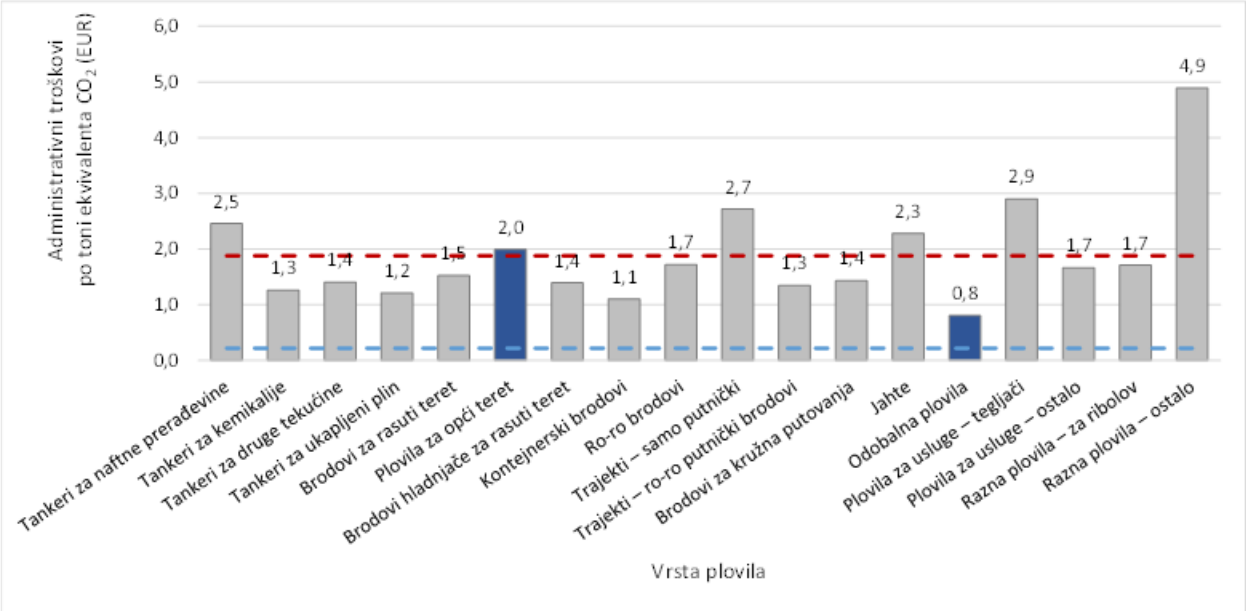
Procjene administrativnih troškova proizlaze iz savjetovanja u obliku prilagođenih intervjua s predstavnicima brodarskih društava, uključujući brodare i brodovlasnike. U analizi su razmatrani i jednokratni i redovni troškovi. Od brodarskih društava zatraženo je da na temelju svojeg trenutačnog iskustva procijene redovne troškove plovila koja su trenutačno obuhvaćena sustavom praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija i očekivane troškove za manja plovila u slučaju da ona budu uključena u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu.

Analizom je utvrđeno da bi redovni godišnji administrativni troškovi povezani s praćenjem, izvješćivanjem i verifikacijom emisija po plovilu za manja plovila (procijenjeni na prosječno 3690 EUR po plovilu) bili slični ili nešto viši od onih za plovila koja trenutačno podliježu obvezama praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija (procijenjeni na prosječno 3390 EUR po plovilu). Neka brodarska društva navela su ograničenja osoblja i povećanu učestalost putovanja manjih plovila kao glavne razloge za veće troškove praćenja.

Kompromis između administrativnih troškova za brodarska društva i dodatnih praćenih emisija stakleničkih plinova uglavnom bi bio manje povoljan za manja plovila. Omjer između administrativnih troškova i obuhvaćenosti emisija stakleničkih plinova bio bi u prosjeku sedam puta veći za manja plovila nego za veća plovila koja već izvješćuju u okviru praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija (Figure 1). Razlog je tome što su administrativni troškovi slični, ali manja plovila ispuštaju mnogo manje emisija od većih.

[17] Proširenje Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu na manja plovila dovelo bi i do dodatnih troškova za javna tijela, koji su navedeni u procjeni scenarija za proširenje područja primjene. U ovoj analizi učinkovitosti razmatra se relativni omjer administrativnih troškova i obuhvaćenih emisija stakleničkih plinova te se u tu svrhu uzimaju u obzir samo administrativni troškovi za brodarska društva jer su oni glavna troškovna komponenta.

Slika 1 Redovni administrativni troškovni za brodarska društva po obuhvaćenoj toni CO_2 za manja plovila po vrsti (izračunani kao ukupni procijenjeni redovni administrativni troškovi na temelju prosječnih troškova koje su dionici prijavili po emisiji tone ekvivalenta CO_2 za svaku kategoriju plovila u 2023.).



Izvor: Ricardova analiza

Brodovi uključeni u praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija od 2025.

Brodovi koji nisu uključeni u praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija

Prosječni administrativni troškovi po toni ekvivalenta CO_2 za mala plovila (400 – 4999 BT)

Prosječni administrativni troškovi po toni ekvivalenta CO_2 za velika plovila (više od 5000 BT)

U okviru analize učinkovitosti nastoje se preispitati i dokazi o kapacitetu poduzeća koja upravljaju manjim plovilima da uvedu procese praćenja, izvješćivanja i verifikacije u usporedbi s onima koja već izvješćuju na temelju tog procesa. Ispitani podaci upućuju na to da su poduzeća koja upravljaju manjim plovilima u prosjeku manja (u smislu broja plovila kojima se upravlja po poduzeću) od onih koja već izvješćuju u okviru praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija. Naime, poduzeća koja trenutačno izvješćuju u okviru sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija (tj. za velika plovila) odgovorna su za prosječno 2,6 plovila. Procjenjuje se[18] da bi prosječan broj malih plovila po poduzeću iznosio 1,6, što je znatno manje. Budući da se očekuje da će društva koja upravljaju manjim plovilima biti odgovorna za manje brodova, manje je vjerojatno da će imati

[18] Budući da se ne zna koji bi subjekt (brodovlasnik ili ISM društvo, ako se razlikuju) preuzeo odgovornost za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija za male brodove, u studiji se pretpostavlja da će isti udio brodovlasnika i ISM društava preuzeti odgovornost za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju za manja plovila kao i za veća plovila (tj. 53 % brodovlasnika i 47 % ISM društava, kako je preuzeto iz sustava THETIS MRV u listopadu 2024.). Na temelju informacija iz baze podataka MARINFO, flota manjih plovila koja se razmatraju povezana je s 1262 ISM društava i 4014 brodovlasnika.

koristi od ekonomije razmjera povezane s troškovima provedbe za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija.

Uz to, većina poduzeća koja upravljaju manjim plovilima bila bi nova u sustavu praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija. Samo je 29 % ISM društava[19] i 3 % brodovlasnika koji upravljaju manjim plovilima već registrirano u sustavu THETIS-MRV. To upućuje na to da bi većina poduzeća koja upravljaju manjim plovilima trebala uspostaviti i uhodati se u procese praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija jer još ne izvješćuju u okviru njih.

3.3. Usklađenost

Jedan je od glavnih ciljeva Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu pružanje potpore za provedbu nedavno donesenih politika za smanjenje emisija stakleničkih plinova u pomorskom sektoru EU-a, posebno proširenja ETS-a EU-a na pomorski promet i Uredbe „FuelEU Maritime”[20]. U analizi usklađenosti stoga se razmatra je li trenutačno područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija primjereno za doprinos provedbi tih posebnih klimatskih politika i njihovoj mogućoj budućoj reviziji.

U tom pogledu analiza pokazuje da Uredba o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu već djelotvorno podupire uvođenje tih važnih politika EU-a. Sustav praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija izravno pruža podatke o emisijama stakleničkih plinova potrebne za provedbu proširenja ETS-a EU-a na pomorski promet i osigurava pouzdanu platformu za izvješćivanje, koja služi kao potpora za provedbu Uredbe „FuelEU Maritime”.

Kad je riječ o mogućim budućim kretanjima politike, trenutačnim područjem primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu već bi se moglo obuhvatiti moguće proširenje područja primjene ETS-a EU-a na emisije stakleničkih plinova iz malih plovila za opći teret i odobalnih plovila (400 – 4999 BT). Na primjer, oblikovatelji politika znali bi mogući učinak takvog proširenja u smislu povećanja gornje granice u okviru ETS-a ili očekivanog broja dodatnih računa operatora u pomorskom prometu. Brodarska društva koja upravljaju tim plovilima također bi bila u mnogo boljem položaju jer bi bila već upoznata s procesom praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija.

Međutim, u okviru trenutačne Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu ne bi se na isti način moglo obuhvatiti moguće proširenje područja primjene ETS-a na emisije stakleničkih plinova iz drugih vrsta malih plovila, koja još nisu uključena u područje primjene sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija.

[19] „ISM društvo” je organizacija ili osoba koja je od brodovlasnika preuzela odgovornost za upravljanje brodom i preuzimanjem te odgovornosti pristala preuzeti sve dužnosti i odgovornosti propisane Međunarodnim pravilnikom o sigurnom upravljanju brodovima i sprečavanju onečišćenja iz Priloga I. Uredbi (EZ) br. 336/2006 Europskog parlamenta i Vijeća.

[20] Uredba (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ (SL L 234, 22.9.2023., str. 48.).

Nadalje, u analizi se razmatralo područje primjene Uredbe u usporedbi s plovilima obuhvaćenima postojećim IMO-ovim sustavom za prikupljanje podataka (DCS). To je istovrijedan, iako jednostavniji, sustav praćenja i izvješćivanja na globalnoj razini. U analizi se ističe da male razlike u području primjene u pogledu veličine i aktivnosti plovila nisu utvrđene kao poseban razlog za zabrinutost u smislu povećanja resursa potrebnih za ispunjavanje obveza izvješćivanja.

4. Procjena scenarija za moguće proširenje područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu na druga manja plovila

4.1. Pregled aktivnosti i emisija iz manjih plovila

Cilj je ove analize pružiti informacije o aktivnosti i emisijama iz manjih plovila (400 – 4999 BT), s naglaskom na sljedećim pokazateljima:

- broj manjih plovila koja pristaju u lukama EU-a, po kategoriji plovila,
- emisije stakleničkih plinova za manja plovila koja pristaju u lukama EU-a, razvrstane po putovanjima unutar EU-a i izvan EU-a te po kategoriji plovila,
- broj pristajanja u lukama EU-a u godini, razvrstanih po putovanjima unutar EU-a i izvan EU-a[21] te po kategoriji plovila.

Analiza pokazuje da je **2023. u lukama EU-a pristalo 8525 plovila bruto tonaže između 400 i 4999 BT.** Ako se isključe plovila za opći teret i odobalna plovila, koja su od 2025. već uključena u Uredbu o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu, broj manjih plovila spušta se na 5309. Za usporedbu, 2023. je Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija bilo obuhvaćeno12 344 plovila bruto tonaže od 5000 BT ili više.

Emisije stakleničkih plinova procijenjene su na temelju modela koji se oslanjao na podatke o praćenju brodova (tj. podatke iz sustava automatske identifikacije) i tehničke informacije s brodova. U okviru tog modela emisije CO_2, CH_4 i N_2O procijenjene su kao emisije ekvivalenta CO_2. Rezultat je **procjena da su manja plovila koja su 2023. pristajala u lukama EU-a proizvela 19,28 Mt ekvivalenta CO_2** (ili 18,99 Mt CO_2 ako se zanemare CH_4 i N_2O). Plovila za opći teret i odobalna plovila najveći su onečišćivači u tom segmentu jer iz njih potječe 22 % odnosno 18 % svih emisija stakleničkih plinova iz manjih plovila. Kad se odbiju emisije iz tih kategorija, koje su od 2025. već uključene u praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija u pomorskom prometu, ukupne emisije stakleničkih plinova iz preostalih kategorija manjih plovila procjenjuju se na 11,32 Mt CO_2[22], a emisije iz plovila bruto tonaže od 5000 BT ili više obuhvaćenih Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija 2023. su iznosile 126,70 Mt CO_2.[23]

[21] Za potrebe ovog izvješća „putovanja unutar EU-a" odgovaraju putovanjima između dviju luka u EU-u, dok „putovanja izvan EU-a" odgovaraju putovanjima između luke u EU-u i luke izvan EU-a.

[22] Rezultat je predstavljen kao emisije CO_2 (a ne standardne jedinice ekvivalenta CO_2) kako bi se omogućila usporedba s podacima o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija CO_2 iz 2023.

[23] Zanemarivanjem emisija CH_4 i N_2O olakšava se usporedba s podacima o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija iz 2023. jer te dvije vrste emisija stakleničkih plinova te godine još nisu bile obuhvaćene područjem primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija.

Kad je riječ o aktivnosti, analiza podataka o pristajanju manjih plovila u luke upućuje na to da je **većina putovanja manjih plovila u razdoblju 2019. – 2023. bila unutar EU-a (oko 90 %)**. Većina njih su bila domaća putovanja, odnosno putovanja koja započinju i završavaju u istoj zemlji (oko 75 % svih putovanja).

Ukratko, ta analiza pokazuje da su **manja plovila koja nisu od 2025. već uključena u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija (tj. plovila osim brodova za opći teret i odobalnih brodova) uglavnom aktivna na putovanjima unutar EU-a i da su 2023. predstavljala 43 % plovila i 9 % emisija CO_2 u okviru sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija**.

U tablici u nastavku sažeto su prikazani, po vrsti plovila, broj plovila i količine emisija iz njih.

Tablica 1: Emisije CO_2 iz manjih plovila po vrsti plovila u usporedbi s ukupnim emisijama u okviru sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija 2023.

Vrsta plovila	Broj plovila tonaže 400 – 4999 BT (2023.)	Udio plovila u odnosu na broj velikih plovila obuhvaćenih Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu 2023.[24]	Ukupne emisije CO_2 (Mt CO_2) (2023.)	Udio emisija CO_2 u odnosu na ukupne emisije CO_2 obuhvaćene Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu 2023.[25]
Za opći teret	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Odobalna	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Razno – za ribolov	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Tankeri za kemikalije	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Trajekti – ro-ro putnički brodovi	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Jahte	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Za usluge – ostalo	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Za kružna putovanja	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Za usluge – tegljači	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Tankeri za ukapljeni plin	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Tankeri za naftne prerađevine	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Trajekti – samo putnički	253	2,0 %	0,34	0,3 %

[24] Područje primjene praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija iz 2023., stoga su isključena manja (400 – 4999 BT) plovila za opći teret i odobalna plovila, koja se uključuju od 2025.

[25] Područje primjene praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija iz 2023., stoga su isključena manja (400 – 4999 BT) plovila za opći teret i odobalna plovila, koja se uključuju od 2025.

Brodovi za rasuti teret	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Brodovi hladnjače za rasuti teret	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Kontejnerski brodovi	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Razno – ostalo	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Tankeri za druge tekućine	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Ro-ro brodovi	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Ukupno plovila 400 – 4999 BT	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Ukupno plovila 400 – 4999 BT, bez plovila za opći teret i odobalnih plovila	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2. Predstavljanje mogućih scenarija

Glavni scenarij koji se razmatra za ovu procjenu moguće je proširenje područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu na plovila od 400 do 4999 BT za vrste plovila osim onih za opći teret i odobalnih plovila. Cilj je tog scenarija povećati udio emisija stakleničkih plinova obuhvaćenih Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu, čime bi se prije svega stvorili uvjeti za moguću integraciju dodatnih plovila od 400 do 4999 BT u politike za dekarbonizaciju pomorskog prometa kao što su ETS EU-a i FuelEU.

Potencijalne varijante za proširenje područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu na manja plovila definirane su u sljedećim dimenzijama:

a) različite kategorije manjih plovila obuhvaćene područjem primjene

Scenariji A	Opis
A.1 Uključivanje kategorija plovila s najviše emisija	Proširenje područja primjene na tankere, putničke brodove i ro-ro putničke brodove od 400 do 4999 BT
A.2 Uključivanje svih kategorija plovila osim onih izuzetih na temelju Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu	Proširenje na sve kategorije koje nisu izuzete[26] za plovila od 400 do 4999 BT (tj. svi brodovi koji prevoze teret/putnike u komercijalne svrhe i odobalni brodovi)
A.3 Uključivanje svih kategorija plovila (i kategorija	Proširenje na sve kategorije koje nisu izuzete za plovila od 400 do 4999 BT i ribarske brodove, sva plovila za posebne usluge i

[26] Kategorije izuzete na temelju Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu definirane su u članku 2. stavku 2. te uredbe; one obuhvaćaju „ratne brodove, vojne pomoćne brodove, brodove za izlov ili obradu ribe, drvene brodove primitivne izrade, brodove koji nemaju mehanički pogon [i] vladine brodove koji se upotrebljavaju u nekomercijalne svrhe."

koje trenutačno nisu uključene u sustav praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija)	tegljače koji nisu već obuhvaćeni te na putovanja jahtama koja nisu već obuhvaćena (tj. ona koja se ne obavljaju za prijevoz putnika u komercijalne svrhe).

b) zahtjevi u pogledu praćenja za manja plovila

Scenariji B	Opis
B.1 Isti zahtjevi za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju	Zahtjevi za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju za mala plovila (i druge vrste plovila) jednaki onima za plovila koja su trenutačno obuhvaćena sustavom praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija
B.2 Niži prag za izuzimanje od praćenja na osnovi pojedinačnog putovanja	Minimalni prag od 300 putovanja godišnje[27] ne bi se primjenjivao na plovila ispod 5000 BT, tj. svi brodovi koji tijekom razdoblja izvješćivanja obavljaju samo putovanja unutar EU-a bili bi izuzeti od praćenja na osnovi pojedinačnog putovanja (neovisno o broju putovanja)

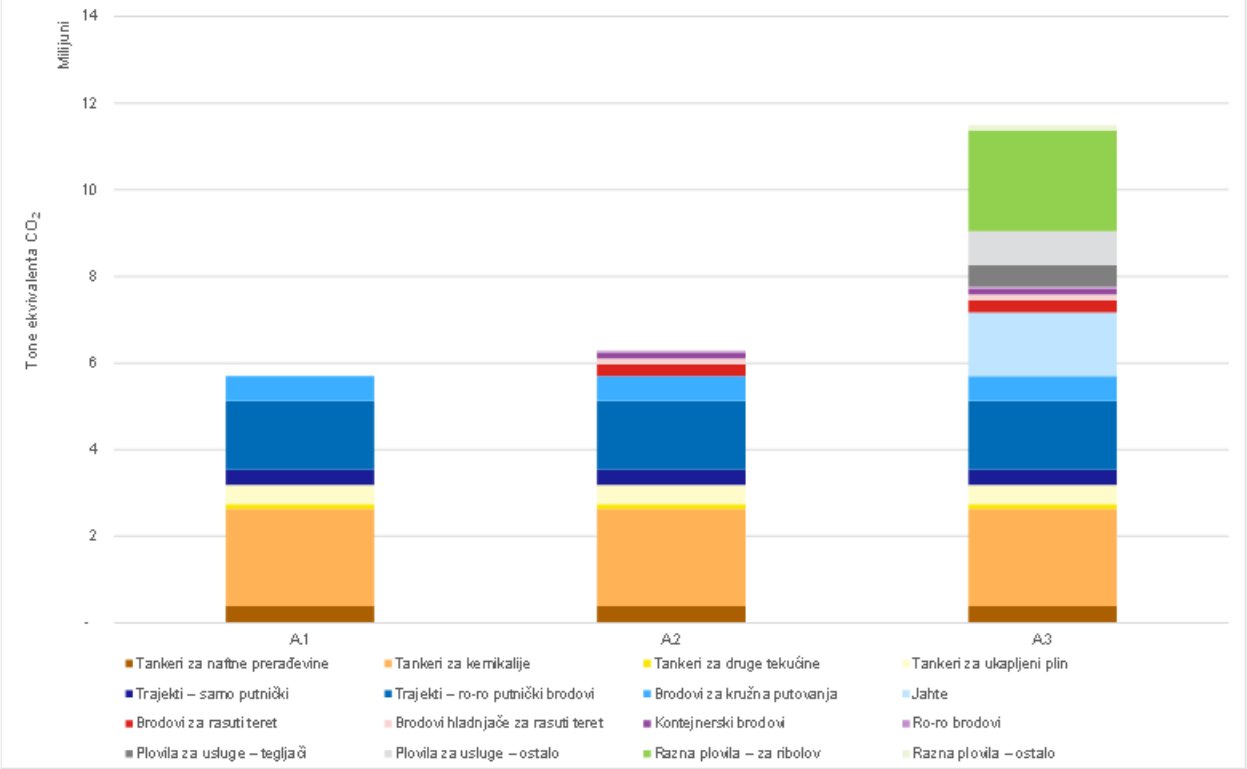
4.3. Učinci na okoliš iz scenarija A (različite kategorije manjih plovila obuhvaćene područjem primjene uz pretpostavku da ne dođe do promjena u zahtjevima za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju)

Veća obuhvaćenost emisija stakleničkih plinova

Proširenjem područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu povećao bi se udio emisija iz pomorskog prometa u EU-u obuhvaćenih zahtjevima za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju te bi se izravno utjecalo na dostupnost podataka o emisijama stakleničkih plinova (Figure 2). Emisije stakleničkih plinova povezane sa scenarijem A.1 predstavljaju povećanje od 4,2 % (tj. 5,61 Mt CO_2) u odnosu na ono što je uključeno u revidirano područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu (tj. s emisijama iz plovila za opći teret i odobalnih plovila od 400 do 4999 BT od 2025.). Scenarij A.2 doveo bi do neznatno veće obuhvaćenosti emisija nego scenarij A.1, uz povećanje od 4,6 % (tj. 6,19 Mt CO_2) u odnosu na revidirano područje primjene Uredbe. Mogućnost proširenja i na druge kategorije (scenarij A.3) dovela bi do znatnijeg povećanja obuhvaćenosti emisija, i to od 8,4 % (tj. 11,32 Mt CO_2).

[27] Člankom 9. stavkom 2. Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu utvrđuje se odstupanje prema kojem se društvo „izuzima od obveze praćenja informacija […] za određeni brod na osnovi pojedinačnog putovanja ako: (a) sva putovanja broda tijekom razdoblja izvješćivanja počinju ili završavaju u luci pod nadležnošću države članice; i (b) brod prema svom rasporedu obavi više od 300 putovanja tijekom razdoblja izvješćivanja.” Scenarij koji se ovdje razmatra sastojao bi se od uklanjanja uvjeta iz točke (b) za manja plovila.

Slika 2 Dodatno obuhvaćanje emisija stakleničkih plinova za scenarije A.1, A.2 i A.3 po kategorijama plovila na temelju podataka o emisijama za 2023.



Izvor: Ricardova analiza

Izravne uštede energije i emisija stakleničkih plinova

Iako se Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu ne nameću izravna ograničenja za emisije ni obvezne prakse smanjenja emisija, očekuje se da će proširenje područja primjene dovesti do izravnog smanjenja energije i emisija stakleničkih plinova jer bi podaci o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija mogli pomoći u prevladavanju nekih od postojećih tržišnih prepreka i tako potaknuti uvođenje tehničkih i operativnih poboljšanja energetske učinkovitosti. Pretpostavljalo se da će se na polazne vrijednosti emisija stakleničkih plinova iz manjih plovila uključenih u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu u razdoblju 2025. – 2050. primjenjivati konzervativna kumulativna stopa smanjenja od 0,7 %[28] To bi dovelo do relativno malih kumulativnih ušteda emisija stakleničkih plinova prikazanih u tablici 2.

Tablica 2: Kumulativne uštede emisija stakleničkih plinova (2025. – 2050.) iz scenarija A.1, A.2 i A.3

	Kumulativne uštede emisija stakleničkih plinova (Mt ekvivalenta CO_2) 2025. – 2050.
Scenarij A.1	1,51

[28] Ta se pretpostavka temelji na studiji o koristima od Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu, čiji bi se rezultati trebali moći primijeniti na manja plovila (Europska komisija, 2019.)

	Kumulativne uštede emisija stakleničkih plinova (Mt ekvivalenta CO_2) 2025. – 2050.
Scenarij A.2	1,67
Scenarij A.3	3,06

Izvor: Ricardova analiza

Neizravni učinci na okoliš mogućeg uključivanja manjih plovila u druge klimatske politike

Iako bi izravne uštede emisija stakleničkih plinova koje bi proizašle iz proširenja područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija na dodatna manja plovila bile relativno male, mogući učinci na okoliš eventualnog uključivanja tih manjih plovila u druge politike za ublažavanje klimatskih promjena, kao što su ETS EU-a i FuelEU Maritime, nakon proširenja područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija bili bi mnogo značajniji. Na primjer, uključivanje dodatnih emisija stakleničkih plinova u ETS EU-a imalo bi učinak na okoliš koji bi odgovarao smanjenju godišnje gornje granice u okviru ETS-a. Međutim, takve se dodatne koristi ne uzimaju u obzir za potrebe ove procjene jer je ona usmjerena samo na moguće uključivanje u područje primjene Uredbe.

4.4. Gospodarski učinci scenarija A (različite kategorije manjih plovila obuhvaćene područjem primjene uz pretpostavku da ne dođe do promjena u zahtjevima za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju)

Regulatorni troškovi za brodarska društva i nadležna tijela

Dodatni administrativni troškovi za brodarska društva uključivali bi jednokratne i redovne troškove povezane s pripremom i uspostavom sustava praćenja (za društva koja već ne izvješćuju u okviru sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija), kao i redovne aktivnosti praćenja, izvješćivanja i verifikacije radi usklađivanja s Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu za dodatna obuhvaćena plovila. Tablica 3 prikazuje ukupne dodatne jednokratne i redovne administrativne troškove za brodarska društva za svaki scenarij, na temelju ishoda savjetovanja s dionicima, a uključuje i informacije o redovnim administrativnim troškovima po toni CO_2 na temelju ukupnih emisija stakleničkih plinova dodanih u područje primjene u svakom scenariju.

Tablica 3: Dodatni administrativni troškovi za brodarska društva za svaki scenarij, na temelju podataka o troškovima iz 2023.

	Broj plovilâ	Jednokratni trošak (ukupni trošak, EUR)	Redovni trošak (trošak godišnje, EUR)	Redovni trošak po t CO_2 (EUR/tCO_2)
Trošak po plovilu	–	3 193	3 690	–
Scenarij A.1	2238	7,1 milijun	8,3 milijuna	1,2
Scenarij A.2	2460	7,9 milijuna	9,1 milijun	1,2

	Broj plovilâ	Jednokratni trošak (ukupni trošak, EUR)	Redovni trošak (trošak godišnje, EUR)	Redovni trošak po t CO_2 (EUR/tCO_2)
Scenarij A.3	5309	17,0 milijuna	19,6 milijuna	1,6

Izvor: Ricardova analiza

Troškovi provedbenih aktivnosti za nacionalna tijela povezani s Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu uključuju troškove povezane s aktivnostima nadzora države luke i obvezama države zastave. Procjene troškova izvedene su iz rezultata upitnika dostavljenog državama članicama, koji je obuhvaćao administrativne troškove i troškove provedbe. Pretpostavlja se da će se periodični troškovi provedbe linearno povećavati s brojem dodatnih plovila u svakom scenariju i za nadzor države luke i za obveze države zastave. Tablica 4 prikazuje dodatne troškove koji nastaju u vezi s provedbenim aktivnostima.

Tablica 4: Dodatni troškovi povezani s provedbenim aktivnostima za nacionalna tijela, na temelju podataka o troškovima iz 2023.

Vrsta troška	Scenariji		
	Scenarij A.1	Scenarij A.2	Scenarij A.3
Trošak nadzora države luke (EUR godišnje)	47 307	51 999	112 221
Trošak obveza države zastave (EUR godišnje)	58 866	64 705	139 641
Ukupni procijenjeni trošak za nacionalna tijela (EUR godišnje)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Troškovi za europska tijela (Europska komisiju i EMSA-u) koji proizlaze iz uključivanja dodatnih manjih plovila (400 – 4999 BT) u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu uključuju jednokratne troškove povezane s informatičkim prilagodbama i razvojem sustava THETIS-MRV i redovne troškove povezane s dodatnim ljudskim resursima za analizu informacija, službu za pomoć i osmišljavanje/ažuriranje informativnog materijala. Dodatni troškovi koji iz toga proizlaze za svaki scenarij prikazani su u nastavku u tablici 5.

Tablica 5: Dodatni troškovi povezani s provedbenim aktivnostima za europska nadležna tijela, na temelju podataka o troškovima iz 2023.

	Jednokratni trošak (ukupni trošak, EUR)	Redovni trošak (trošak godišnje, EUR)
Scenarij A.1	100 000	40 000
Scenarij A.2	100 000	42 891[29]
Scenarij A.3	100 000	80 000

[29] Vrijednost za scenarij A.2 izračunava se kao razmjerna vrijednost između scenarija A.1 i A.3, uzimajući u obzir dostavljene podatke.

Izvor: Ricardova analiza

Ukupni regulatorni troškovi procijenjeni su zbrajanjem administrativnih troškova za brodarska društva i troškova provedbe za nadležna tijela, kako je prethodno opisano. Pretpostavljeno je da će svi jednokratni troškovi nastati u prvoj godini provedbe (to bi trebala biti 2025.), a da će se redovni troškovi za brodarska društva i nadležna tijela povećavati razmjerno broju plovila u razdoblju 2025. – 2050. Očekuje se da će ti dodatni administrativni troškovi biti premali da bi uzrokovali bilo kakvo znatno narušavanje tržišta sa socijalnim posljedicama (npr. za potrošače ili radnike). Ukupni regulatorni troškovi prikazani su u tablici 6 s diskontnom stopom od 3 %.

Ravnopravni uvjeti

Očekuje se da bi proširenje područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu na dodatna manja plovila imalo pozitivan učinak na ravnopravnost uvjeta jer bi se osigurali slični regulatorni zahtjevi za plovila koja su malo iznad ili ispod praga od 5000 BT i možda se natječu za slične tržišne segmente. Analiza podataka o plovilima podijeljenih po veličini plovila upućuje na to da bi velik udio dodatnih plovila prema razmatranim scenarijima politike bio nešto ispod praga od 5000 BT. Naime, plovila između 4000 i 4999 BT činila bi 32 % razmatrane flote prema scenariju A.1, 31 % prema scenariju A.2 i 19 % prema scenariju A.3.

4.5. Usporedba scenarija A u smislu neto sadašnje vrijednosti za društvo (različite manje kategorije plovila obuhvaćene područjem primjene uz pretpostavku da nema promjena u zahtjevima za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju)

Neto sadašnja vrijednost za društvo u svim scenarijima za koje se razmatra proširenje područja primjene negativna je za razdoblje 2025. – 2050. (tablica 6). To je zato što je sadašnja vrijednost dodatnih administrativnih troškova za poduzeća i nadležna tijela veća od monetiziranih ušteda emisija stakleničkih plinova koje se mogu pripisati isključivo Uredbi o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu.

Međutim, taj izračun neto sadašnje vrijednosti trebalo bi tumačiti oprezno jer se u njemu ne uzimaju u obzir moguće neizravne koristi za okoliš koje bi proizašle iz moguće naknadne integracije manjih plovila u druge politike za ublažavanje emisija stakleničkih plinova, kao što su ETS EU-a i FuelEU, ili u bilo koje druge jednakovrijedne mjere nakon njihova prethodnog uključivanja u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu. Očekuje se da bi se uz uključivanje troškova i koristi od integracije manjih plovila u ETS EU-a i/ili FuelEU, zajedno s praćenjem, izvješćivanjem i verifikacijom u pomorskom prometu, dobila vrlo različita slika, najvjerojatnije pozitivna neto sadašnja vrijednost.

Tablica 6: Neto sadašnja vrijednost za društvo scenarija A.1, A.2 i A.3 u usporedbi s osnovnim scenarijem (u milijunima EUR za razdoblje 2025. – 2050.) (diskontna stopa 3 %)

	Scenarij A.1	Scenarij A.2	Scenarij A.3
Ušteda emisija stakleničkih plinova	3,7	4,1	7,5

	Scenarij A.1	Scenarij A.2	Scenarij A.3
Regulatorni troškovi	–17,6	–17,6	–41,7
Neto sadašnja vrijednost za društvo	**–13,9**	**–13,5**	**–34,2**

Izvor: Ricardova analiza

Napomena: Uštede emisija stakleničkih plinova monetizirane su s pomoću troška izbjegavanja klimatskih promjena uključenog u Priručnik za vanjske troškove iz 2019. (100 EUR / t ekvivalenta CO_2), ispravljenog na razine cijena iz 2023. (133 EUR / t ekvivalenta CO_2 do 2030. i 358 EUR / t ekvivalenta CO_2 nakon 2030.).

4.6. Učinci iz scenarija B.2 povezani s promjenama u zahtjevima za praćenje za manja plovila

Ukidanje praga od 300 putovanja godišnje (scenarij B.2) koristilo bi velikom broju plovila koja obavljaju samo putovanja unutar EU-a (32 % svih manjih plovila)[30], čime bi se znatno proširilo područje primjene izuzeća od obveze izvješćivanja na osnovi pojedinačnog putovanja.

Izvješćivanje na zbirnoj osnovi, a ne na osnovi pojedinačnog putovanja, moglo bi poduzećima obuhvaćenima tim izuzećem omogućiti da primjenjuju jednostavnije sustave praćenja (npr. potvrde o gorivu s ograničenim pregledom stanja), što bi značilo i niže troškove praćenja. Stoga, iako za scenarij B.2 nije provedena kvantitativna analiza, kvalitativna analiza pokazuje da bi mogao omogućiti znatno smanjenje administrativnih troškova u usporedbi sa scenarijem B.1. To smanjenje nije kvantificirano zbog nedostatka kvantitativnih dokaza o razlici u troškovima između praćenja na osnovi pojedinačnog putovanja i na zbirnoj osnovi.

5. Zaključci

Analiza provedena za emisije stakleničkih plinova iz brodova bruto tonaže manje od 5000 tona, ali ne manje od 400 tona, potvrđuje da su dvije kategorije brodova koje će biti uključene u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu od 2025. zapravo one s najviše emisija u tom segmentu. Emisije stakleničkih plinova iz manjih plovila u kategorijama odobalnih plovila i plovila za opći teret čine 22 % odnosno 18 % svih emisija stakleničkih plinova iz manjih plovila.

Gledano bez emisija iz tih dviju kategorija plovila, ukupne emisije stakleničkih plinova iz preostalih kategorija manjih plovila procjenjuju se na 11,32 Mt CO_2, odnosno 9 % emisija CO_2 obuhvaćenih Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija 2023. Istodobno, te kategorije obuhvaćaju 5309 plovila, tj. 42 % broja plovila koja su 2023. podlijegala obvezama praćenja, izvješćivanja i verifikacije.

Na temelju savjetovanja s predstavnicima brodarskih društava analiza pokazuje da bi redovni godišnji administrativni troškovi povezani s praćenjem, izvješćivanjem i verifikacijom emisija po plovilu za manja plovila bili slični (ili nešto viši) od onih za veća plovila koja trenutačno podliježu obvezama praćenja, izvješćivanja i verifikacije. Stoga bi, zbog toga što ispuštaju manje emisija

[30] Kategorije plovila s najvećim udjelom plovila koja obavljaju putovanja unutar EU-a uključuju samo putnička plovila i ro-ro putnička plovila.

stakleničkih plinova od većih plovila, kompromis između administrativnih troškova za brodarska društva i dodatnih praćenih emisija stakleničkih plinova bio manje povoljan za manja plovila. Omjer administrativnih troškova i obuhvaćenosti emisija stakleničkih plinova bio bi u prosjeku sedam puta veći za manja plovila nego za veća plovila koja trenutačno podliježu obvezama praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija.

Analiza je pokazala i da bi proširenje područja primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu na dodatne kategorije manjih plovila pridonijelo provedbi mjera energetske učinkovitosti i uvođenju niskougljičnih tehnologija zbog mogućnosti da podaci iz praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija posluže kao temelj za postupak donošenja odluka. Međutim, na temelju konzervativnih pretpostavki procjenjuje se da bi izravne koristi za okoliš bile prilično male.

Neto sadašnja vrijednost za društvo negativna je za sve razmatrane scenarije proširenja. To pokazuje da je sadašnja vrijednost dodatnih administrativnih troškova za poduzeća i nadležna tijela veća od monetiziranih ušteda emisija stakleničkih plinova koje se mogu pripisati isključivo Uredbi o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu. Međutim, situacija bi se bitno razlikovala, uz mnogo veće koristi za okoliš i najvjerojatnije pozitivnu neto sadašnju vrijednost, kad bi se razmotrile moguće neizravne koristi koje bi bile povezane s uštedama emisija stakleničkih plinova zbog moguće integracije manjih plovila u druge politike za ublažavanje stakleničkih plinova, kao što su ETS EU-a i FuelEU, nakon njihova prethodnog uključivanja u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu.

S tim u vezi vrijedi spomenuti da bi se mogle predvidjeti i druge jednakovrijedne mjere osim integracije u FuelEU i/ili ETS EU-a, posebno ako bi se time omogućilo smanjenje administrativnog opterećenja. Takve bi se mjere mogle poduzeti na nacionalnoj razini, uključujući, na primjer, mjere povezane s oporezivanjem ili klauzule o sudjelovanju u okviru ETS-a 2 za zgrade, cestovni promet i dodatne sektore. Neke države članice, uključujući Austriju, Nizozemsku i Švedsku, već su odlučile uključiti emisije iz nekih manjih plovila i/ili unutarnje plovidbe u područje primjene ETS-a 2.

U svakom slučaju, dodatne koristi koje bi mogle proizaći iz integracije manjih plovila u druge politike za ublažavanje emisija stakleničkih plinova nisu uzete u obzir u ovom izvješću, koje se odnosi samo na moguće uključivanje dodatnih manjih brodova u područje primjene Uredbe o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu i izravne učinke takve promjene. Procjena koja uključuje takve dodatne koristi provest će se u kontekstu preispitivanja Direktive o ETS-u EU-a 2026.