EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.3.2025
COM(2025) 109 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

Översyn av förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter med avseende på den potentiella inkluderingen av fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

Översyn av förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter med avseende på den potentiella inkluderingen av fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400

1. Inledning

Sjötransporter spelar en viktig roll för EU:s ekonomi och är ett av de mest energieffektiva transportslagen. Sjötransporterna är emellertid en betydande källa till utsläpp av växthusgaser.

Förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter är en viktig del av EU:s åtgärder för att hantera klimatförändringarna inom sjöfartssektorn. Enligt förordningen ska rederierna övervaka sina växthusgasutsläpp, sin bränsleförbrukning och annan relevant information som hör samman med resor inom EU. Dess främsta mål är att samla in tillförlitliga och verifierade uppgifter om växthusgasutsläpp, stimulera användningen av energieffektiva och koldioxidsnåla lösningar med större öppenhet och stödja genomförandet av politiska åtgärder för begränsning av klimatförändringarna, såsom den senaste utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporter. Den spelar också en avgörande roll för den framtida politiska diskussionen eftersom det första steget mot begränsningsåtgärder är att kartlägga hur mycket som släpps ut och var.

Enligt artikel 22a i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter är syftet med denna rapport att bedöma om fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 bör omfattas av denna förordning, i syfte att eventuellt senare inkludera sådana mindre fartyg i tillämpningsområdet för direktivet om EU:s utsläppshandelssystem[1] eller att föreslå andra åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser från sådana fartyg. Denna rapport kommer därför också att tjäna som underlag, i den mån det anses relevant, för 2026 års planerade översyn[2] av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.

Denna rapport har följande struktur:

- Översikt över genomförandet av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, särskilt mot bakgrund av de senaste ändringarna.
- Översyn av förordningens nuvarande tillämpningsområde.

[1] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

[2] Enligt artikel 3gg.5 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem ska kommissionen, senast den 31 december 2026, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet i vilken ”den ska undersöka genomförbarheten och de ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenserna av att i detta direktiv inkludera utsläpp från fartyg, inbegripet offshorefartyg, med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400, särskilt på grundval av den analys som åtföljer den översyn av förordning (EU) 2015/757 som ska göras senast 31 december 2024”.

- Bedömning av scenarier för att utvidga tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till mindre fartyg (bruttodräktighet 400–4 999).

Den analys som presenteras i den här rapporten bygger på en undersökning som utförts av ett konsortium av uppdragstagare[3].

2. Översikt över genomförandet av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter

2.1 Presentation av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och dess senaste ändringar

Sedan den 1 januari 2018 måste stora fartyg med en bruttodräktighet på över 5 000 som lastar eller lossar gods eller passagerare i hamnar i Europeiska unionen (EU)[4] övervaka och rapportera relaterade växthusgasutsläpp (endast koldioxidutsläpp mellan 2018 och 2023, men sedan januari 2024 även utsläpp av dikväveoxid och metan) och annan relevant information. Övervakning, rapportering och verifiering av information måste ske i enlighet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

I förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter fastställs krav på att rederier ska övervaka och rapportera sina utsläpp för vart och ett av sina fartyg, varje kalenderår, på cyklisk basis. Alla fartyg som utför resor inom förordningens tillämpningsområde, oavsett flaggstat, måste lämna in en övervakningsplan med närmare uppgifter om hur de avser att samla in utsläppsuppgifter senast två månader efter deras första anlöp av en hamn i EU. Övervakningsplanen måste bedömas med tillfredsställande resultat av en ackrediterad kontrollör före uppgiftsinsamlingen, och de insamlade uppgifterna (som sammanställs i en årlig utsläppsrapport) måste verifieras vid utgången av varje rapporteringsperiod. Vid verifieringen utfärdar kontrollören ett dokument om överensstämmelse och rapporterna lämnas in till kommissionen via Thetis MRV-portalen. Tillämpningen av EU:s förfarande för övervakning, rapportering och verifiering sköts av medlemsstaterna genom inspektion av fartyg som anlöper hamnar inom deras jurisdiktion och genom vidtagande av alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att fartyg som för deras flagg uppfyller förordningens krav.

Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter utformades som ett första steg innan dessa utsläpp inkluderades i tillämpningsområdet för EU:s utsläppshandelssystem. Inkluderandet genomfördes genom 2023 års översyn av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem som bland annat innebar att utsläpp från sjötransporter omfattades av direktivet från och med januari 2024[5].

[3] Ricardo et al., 2025: *Supporting study for the implementation of the ETS directive and MRV requirements for maritime transport*, kommande publikation.

[4] Hänvisningar till EU som region i denna rapport inbegriper länder utanför EU som ingår i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), om inget annat anges.

[5] Mer information om utvidgningen av utsläppshandelssystemet till att omfatta utsläpp från sjötransporter och dess övergripande tidsplan finns på kommissionens särskilda webbplats och under vanliga frågor: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_esv.

Själva förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter ändrades 2023[6] för att anpassa reglerna för övervakning, rapportering och verifiering till inkluderingen av sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem. Den ändrades också så att den omfattade andra utsläpp än koldioxid, nämligen dikväveoxid (N_2O) och metan (CH_4), från och med den 1 januari 2024. Man enades också om att från och med den 1 januari 2025 utvidga dess tillämpningsområde till fartyg för styckegods med en bruttodräktighet på 400 eller mer och till offshorefartyg med en bruttodräktighet på 400 eller mer[7]. Därmed gäller förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter redan (från och med 2025) två typer av mindre fartyg. Detta beaktas i denna rapport.

Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter bidrar också till genomförandet av FuelEU Maritime-förordningen[8], som träder i kraft 2025. Alla uppgifter som övervakas och registreras enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter kan faktiskt användas för FuelEU-beräkningar, förutsatt att detta bekräftas av FuelEU-kontrollören, om denna är en annan än kontrollören för övervakning, rapportering och verifiering.

2.2 Genomförande av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter

Förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter har gällt sedan 2018 och har genererat tillförlitliga uppgifter och indikatorer om utsläpp av växthusgaser från sjötransporter. Den kompletterande studien från 2022 för genomförande av förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter[9] betonade särskilt att en av de främsta fördelarna med förordningen är de kunskaper som erhållits om miljöprestandan hos de fartyg som anlöper eller lämnar EU:s hamnar genom att den möjliggjort en systematisk insamling av uppgifter om fartygens prestanda. Studien tog också upp vissa hinder i genomförandet, såsom långvariga förseningar i inlämningen av utsläppsrapporter, där flera intressenter uppgav att det var svårt att uppfylla kraven, särskilt under det första året (2018).

För att hjälpa berörda parter att sätta sig in i 2023 års ändringar av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och underlätta genomförandet har kommissionen genomfört informationsinsatser och tagit fram vägledningar och

[6] Genom förordning (EU) 2023/957.

[7] Mer information om förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter finns på kommissionens särskilda webbplats och under vanliga frågor: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_sv.

[8] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG.

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

material som finns tillgängliga online. Kommissionen har till exempel publicerat två uppsättningar vanliga frågor[10] (en om förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och en om utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till utsläpp från sjötransporter) samt två övergripande vägledningsdokument[11]. Mellan september 2023 och april 2024 anordnade kommissionen också fem webbinarier om de viktigaste aspekterna av de ändringar som införts i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem (bland annat uppdateringar avseende övervakningsplanerna) tillsammans med Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa)[12]. Dessutom inrättades en särskild hjälpcentral[13] för frågor från rederier och andra intressenter som hanterade mer än 1 400 ärenden mellan september 2023 och oktober 2024.

Den preliminära kontrollen av efterlevnaden och genomförandet för rapporteringsåret 2024 visar på positiva resultat. Vid tidpunkten för utarbetandet av denna rapport har över 15 000 fartyg uppdaterat och lämnat in sina övervakningsplaner till de administrerande myndigheterna för godkännande i enlighet med de nya krav som trädde i kraft 2023. Nästa viktiga delmål är att lämna in utsläppsrapporter på fartygs- och företagsnivå senast i slutet av mars 2025.

För ytterligare sammanhang påpekas att de utsläpp som rapporterades enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering för 2023 härrörde från över 12 000 fartyg. De resor som omfattas av övervakningen för rapporteringsåret 2023 orsakade utsläpp på 126,7 miljoner ton koldioxid till atmosfären. I skrivande stund omfattar systemet omkring 5 000 rederier[14].

Varje år offentliggör kommissionen en rapport för att informera allmänheten om utsläppen av växthusgaser från och energieffektiviteten hos de övervakade fartyg som omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter[15].

3. Översyn av förordningens nuvarande tillämpningsområde

Syftet med denna översyn är att besvara den generella frågan om huruvida tillämpningsområdet för fartyg enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter (storleksgränser och fartygstyper) hittills har varit lämpligt och om skälen för att utesluta vissa fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999 fortfarande är giltiga. År 2015 sattes det ursprungliga gränsvärdet till en bruttodräktighet över 5 000 efter en detaljerad objektiv analys av storleken på och utsläppen från fartyg som ankommer till och avgår från hamnar i EU. Syftet med detta icke-diskriminerande gränsvärde var att de som släpper ut mest ska omfattas av systemet, samtidigt som rätt balans skapas mellan administrativ börda och miljöeffektivitet i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter. Vid den tiden visade analysen att användningen av en bruttodräktighet på 5 000

[10] Se avsnittet *FAQ*: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sv#faq.

[11] Se avsnittet *Documentation*: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sv#documentation.

[12] Inspelningar finns i avsnittet *Events*: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sv#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu.

[14] Detta inbegriper företag som är registrerade i Thetis MRV med aktiva fartyg i sin flotta.

[15] De årliga övervaknings-, rapporterings- och verifieringsrapporterna finns under *Documentation* på följande webbplats: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_sv.

som gränsvärde i stället för 400 avsevärt skulle minska de uppskattade administrativa kostnaderna, samtidigt som minskningen av koldioxidutsläppen skulle blir relativt liten.

3.1 Effektivitet och relevans

Syftet med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter är att inrätta ett standardiserat system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från fartyg som anlöper hamnar i EU, med harmoniserade regler och offentlig tillgång till verifierade uppgifter. Öppenheten och tillförlitligheten bakom dessa uppgifter är viktig för att rederierna lättare ska kunna komma till rätta med befintliga marknadsmisslyckanden och vidta utsläppsminskningsåtgärder. Marknadsmisslyckanden hör ofta samman med informationsproblem, såsom avsaknad av tillförlitlig information om minskade växthusgasutsläpp eller asymmetrisk information mellan rederier och befraktare som kan leda till delade incitament.

I en kommissionsstudie från 2022[16] fick rederierna svara på frågor om sin användning av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter. De uppgav att systematisk mätning och dokumentering av utsläpp resulterar i en sammanhängande baslinje för miljöprestanda som ger företagen kunskaper och insikter om utsläppen från deras fartyg. Dessa insikter har gjort det lättare för företagen att kommunicera med sina kunder (avsändare, speditörer osv.). Rederierna uppgav att de kan förmedla utsläppsrelaterad information till sina kunder och därmed öka medvetenheten på leveranskedjans mottagarsida. I en tidigare studie (CE Delft, 2014) betonas dock att dessa positiva effekter är mest sannolika om företag investerar i välfungerande och heltäckande system för övervakning och dataanalys.

När det gäller små fartyg syftar effektivitetsanalysen till att undersöka i vilken utsträckning det nuvarande tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter (fartygsstorlek och fartygstyp) hindrar mindre fartyg att utnyttja de olika fördelar som förordningen medför.

På grundval av ett samråd med berörda parter, myndigheter och branschorganisationer tyder analysen på att övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter kommer att vara mycket värdefulla även för mindre fartyg. Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter är definitivt viktiga underlag för ekonomiska beslut och ledningsbeslut som skulle kunna ge ytterligare insikter om fartygens utsläpp och bidra till att undanröja marknadshinder. Även om flera företag med mindre fartyg redan samlar in utsläppsuppgifter frivilligt, ibland som underlag för beslut om investeringar i energieffektiv och koldioxidsnål teknik, visar analysen att dessa företag och tredjepartsaktörer ändå skulle kunna gynnas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter när det gäller att säkerställa mer konsekventa och tillförlitliga övervaknings- och rapporteringsprocesser över hela linjen.

Med dess nuvarande tillämpningsområde är förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter därför inte tillräcklig för att möjliggöra investeringar i utsläppsminskande teknik på alla typer av små fartyg (dvs. inte bara de som redan

[16] *Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport, 2022*.

omfattas av förordningen från och med 2025) och för att främja vidtagandet av operativa energieffektiviseringsåtgärder, särskilt för dem som i nuläget saknar system för övervakning av bränsleprestanda.

När det gäller relevans är förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter en viktig katalysator för införandet av åtgärder och styrmedel som syftar till att begränsa växthusgasutsläppen inom sjöfartssektorn. Detta är relevant eftersom alla ekonomiska sektorer, inbegripet små och stora fartyg, måste bidra till EU:s klimatmål och Parisavtalets mål. Genom att inrätta ett standardiserat system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från fartyg utgör förordningen ett viktigt verktyg som hjälper rederierna att fatta välgrundade ekonomiska beslut och ledningsbeslut, kommunicera med berörda parter och identifiera möjligheter till utsläppsminskningar och teknikinvesteringar.

3.2 Effektivitet

Syftet med effektivitetsanalysen är att se över de senaste beläggen för avvägningen mellan täckningen av växthusgasutsläpp och rederiernas administrativa kostnader med avseende på tillämpningsområdet för EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter[17]. För detta ändamål har de potentiella administrativa kostnaderna för övervakning, rapportering och verifiering för mindre fartyg uppskattats och jämförts med kostnaderna för de fartyg som redan utför rapportering enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

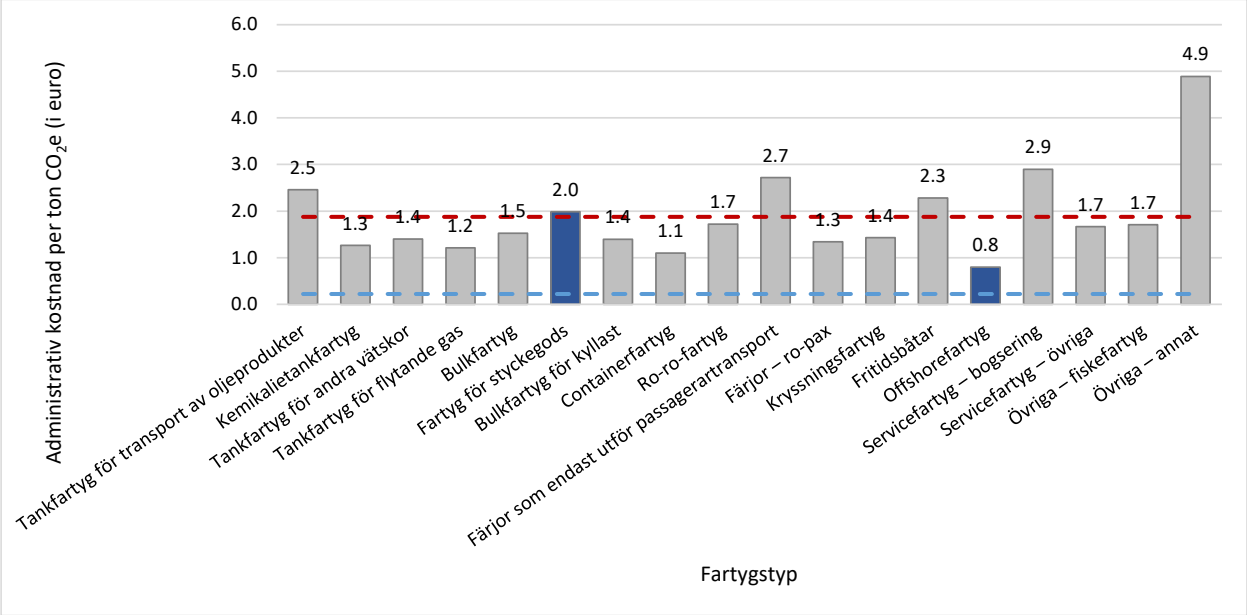
Uppskattningarna av de administrativa kostnaderna härrör från ett samråd med företrädare för rederier (inbegripet både fartygsoperatörer och fartygsägare) genom anpassade intervjuer. Både engångskostnader och återkommande kostnader har beaktats. Rederierna ombads att utifrån sina nuvarande erfarenheter beräkna de återkommande kostnaderna för de fartyg som i dagsläget omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, samt de förväntade kostnaderna för mindre fartyg om dessa skulle omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

Analysen visar att de återkommande årliga administrativa kostnaderna för övervakning, rapportering och verifiering per fartyg för mindre fartyg (vilka uppskattas till i genomsnitt 3 690 euro per fartyg) skulle vara likartade eller något högre än kostnaderna för de fartyg som i dagsläget omfattas av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheter (vilka uppskattas till i genomsnitt 3 390 euro per fartyg). Vissa rederier har angett de mindre fartygens personalbegränsningar och högre turtäthet som de främsta orsakerna till högre övervakningskostnader.

[17] En utvidgning av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till att omfatta mindre fartyg skulle också leda till merkostnader för myndigheter. Dessa kostnader redovisas i bedömningen av scenarier för utvidgning av tillämpningsområdet. I effektivitetsanalysen undersöks förhållandet mellan administrativa kostnader och de växthusgasutsläpp som omfattas, och endast rederiernas administrativa kostnader beaktas eftersom de utgör den huvudsakliga kostnadskomponenten.

Sammantaget skulle avvägningen mellan administrativa kostnader för rederierna och ytterligare övervakade växthusgasutsläpp vara mindre gynnsam för mindre fartyg. Förhållandet mellan administrativa kostnader och täckningen av växthusgasutsläpp skulle i genomsnitt vara sju gånger högre för mindre fartyg än för de större fartyg som redan rapporterar uppgifter enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter (Figure 1). Det beror på att de administrativa kostnaderna är jämförbara, samtidigt som mindre fartyg genererar betydligt mindre utsläpp än större fartyg.

Figur1 Återkommande administrativa kostnader för rederier per ton koldioxid som täcks för mindre fartyg per typ (beräknade som resultaten av de totala uppskattade återkommande administrativa kostnaderna på grundval av de genomsnittliga kostnader som rapporterats av de tillfrågade intressenterna per totala utsläppta koldioxidekvivalenter (CO_2e) för varje fartygskategori för 2023)



Källa: Ricardo-analys

Fartyg som omfattas av förordningen från och med 2025

Fartyg som inte omfattas av förordningen

Genomsnittlig administrativ kostnad per ton CO_2e för små fartyg (bruttodräktighet 400–4 999)

Genomsnittlig administrativ kostnad per ton CO_2e för stora fartyg (bruttodräktighet över 5 000)

Effektivitetsanalysen syftar också till att se över beläggen för kapaciteten inom företag som använder mindre fartyg att hantera förfaranden för övervakning, rapportering och verifiering jämfört med de företag som redan rapporterar enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter. De granskade uppgifterna tyder på att företag som använder mindre fartyg generellt är mindre (i fråga om antalet fartyg som används per företag) än de som redan rapporterar enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter. De företag som för närvarande rapporterar enligt systemet för övervakning, rapportering och verifiering (dvs. för stora fartyg) ansvarar för

2,6 fartyg i genomsnitt. För mindre fartyg uppskattas[18] det genomsnittliga antalet små fartyg per företag vara 1,6, vilket är betydligt lägre. Eftersom de företag som använder mindre fartyg förväntas ansvara för färre fartyg skulle de mindre sannolikt gynnas av stordriftsfördelar vad gäller kostnaderna för övervakning, rapportering och verifiering.

Systemet för övervakning, rapportering och verifiering skulle också vara nytt för majoriteten av de företag som använder mindre fartyg. Endast 29 % av de ISM-företag[19] och 3 % av de fartygsägare som använder mindre fartyg är redan registrerade i Thetis MRV. Detta tyder på att majoriteten av de företag som använder mindre fartyg skulle behöva inrätta och lära sig förfaranden för övervakning, rapportering och verifiering eftersom de inte redan rapporterar uppgifter enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

3.3 Samstämmighet

Ett annat viktigt mål med EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter är att stödja genomförandet av nyligen antagen politik som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser inom EU:s sjöfartssektor, särskilt utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporter och FuelEU Maritime-förordningen[20]. I analysen av samstämmigheten undersöks därför om det nuvarande tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter är lämpligt för att bidra till genomförandet av dessa klimatpolitiska åtgärder och deras eventuella framtida översyn.

I detta avseende visar analysen att förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter redan stöder genomförandet av denna viktiga EU-politik. Genom förordningen tillhandahålls de uppgifter om växthusgasutsläpp som behövs för att genomföra utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjötransporter och en tillförlitlig rapporteringsplattform som stöder genomförandet av FuelEU Maritime-förordningen.

När det gäller den potentiella framtida politiska utvecklingen möjliggör det nuvarande tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter redan en eventuell utvidgning av tillämpningsområdet för

[18] Eftersom vi inte vet vilken aktör (fartygsägaren eller ISM-företaget, om dessa är olika aktörer) som skulle ta ansvar för övervakning, rapportering och verifiering för små fartyg utgår studien från att samma andel av fartygsägarna och ISM-företagen kommer att åta sig ansvar för övervakning, rapportering och verifiering för de mindre fartygen som för större fartyg (dvs. 53 % av fartygsägarna och 47 % av ISM-företagen enligt uppgifter som hämtades från Thetis MRV i oktober 2024). Enligt uppgifter från databasen MARINFO är de mindre fartyg som skulle komma i fråga knutna till 1 262 ISM-företag och 4 014 fartygsägare.

[19] ”ISM-företag” är en organisation eller person som har övertagit ansvaret för fartygets drift från fartygsägaren och som vid övertagandet av detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, vilka fastställs i bilaga I till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006.

[20] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 234, 22.9.2023, s. 48).

EU:s utsläppshandelssystem till växthusgasutsläpp från små fartyg för styckegods och offshorefartyg (bruttodräktighet 400–4 999). Beslutsfattarna är till exempel medvetna om de eventuella konsekvenserna av en sådan utvidgning vad gäller höjningen av utsläppshandelssystemets tak eller antalet ytterligare sjöfartsoperatörskonton som kan förväntas. De rederier som använder dessa fartyg skulle också ha betydligt bättre förutsättningar eftersom de redan är insatta i förfarandet för övervakning, rapportering och verifiering.

Den nuvarande förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter möjliggör dock inte på samma sätt en eventuell utvidgning av utsläppshandelssystemets tillämpningsområde till växthusgasutsläpp från andra typer av små fartyg som ännu inte omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

I analysen undersöktes också tillämpningsområdet för EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter jämfört med de fartyg som omfattas av IMO:s nuvarande datainsamlingssystem (DCS). Det senare är ett motsvarande, om än förenklat, övervaknings- och rapporteringssystem på global nivå. Analysen visar att de små skillnaderna i tillämpningsområde i fråga om vilka fartygsstorlekar och verksamheter som omfattas inte utgör något särskilt problem vad gäller behoven av ökade resurser för att uppfylla rapporteringskraven.

4. Bedömning av scenarier för att eventuellt utvidga tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till andra mindre fartyg

4.1 Översikt över verksamhet med och utsläpp från mindre fartyg

Denna analys syftar till att ge information om verksamheten med och utsläppen från mindre fartyg (bruttodräktighet 400–4 999) med fokus på följande indikatorer:

- Antal mindre fartyg som anlöper hamnar i EU, per fartygskategori.
- Utsläpp av växthusgaser från mindre fartyg som anlöper hamnar i EU, uppdelade efter resor inom och utanför EU och per fartygskategori.
- Antal anlöpningar per år, uppdelade efter resor inom och utanför EU[21] och per fartygskategori.

Analysen visar att **8 525 fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999 anlöpte hamnar i EU 2023**. Om fartyg för styckegods och offshorefartyg, som redan omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter från och med 2025, inte räknas med minskar antalet mindre fartyg till 5 309. Detta kan jämföras med 12 344 fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer som omfattades av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter 2023.

Utsläppen av växthusgaser har uppskattats med en modell baserad på fartygens spårningsuppgifter (dvs. uppgifter från det automatiska identifieringssystemet) och tekniska uppgifter om fartygen.

[21] I denna rapport syftar ”resor inom EU” på resor mellan två hamnar i EU, medan ”resor utanför EU” syftar på resor mellan en hamn i EU och en hamn utanför EU.

Koldioxid, metan och dikväveoxid har uppskattats som koldioxidekvivalenta utsläpp. Resultatet av detta arbete visar att **mindre fartyg som anlöpte hamnar i EU 2023 beräknas släppa ut omkring 19,28 $MtCO_2e$ (eller 18,99 $MtCO_2$ om man bortser från metan och dikväveoxid).** Fartyg för styckegods och offshorefartyg är de största utsläppskällorna inom detta segment eftersom de svarar för 22 % respektive 18 % av växthusgasutsläppen från mindre fartyg. När man räknar bort utsläppen från dessa två kategorier, som redan omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter från och med 2025, uppskattas de totala växthusgasutsläppen från de återstående kategorierna av mindre fartyg till 11,32 $MtCO_2$[22], vilket kan jämföras med 126,70 $MtCO_2$ från fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer som omfattades av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter 2023[23].

När det gäller verksamhet tyder analysen av uppgifter om anlöp från mindre fartyg på att **de flesta resor som utfördes av mindre fartyg under perioden 2019–2023 var resor inom EU (omkring 90 %).** Av dessa var majoriteten inhemska, dvs. resor som inleds och avslutas i samma land (omkring 75 % av det totala antalet resor).

Sammanfattningsvis visar denna analys att de **mindre fartyg som inte redan omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter från och med 2025 (dvs. andra fartyg än fartyg för styckegods och offshorefartyg) till största delen utför resor inom EU och att de motsvarar 43 % av fartygen och 9 % av koldioxidutsläppen som omfattades av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter 2023.**

I tabellen nedan sammanfattas, per fartygstyp, antalet fartyg och deras respektive utsläpp.

Tabell 1: Koldioxidutsläpp från mindre fartyg per fartygstyp jämfört med de totala utsläpp som omfattades av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter 2023

Fartygstyp	Antal fartyg med en bruttodräktighet på 400–4 999 (2023)	Andel fartyg jämfört med antalet stora fartyg som omfattades av förordningen 2023[24]	Totala koldioxidutsläpp ($MtCO_2$) (2023)	Andel koldioxidutsläpp jämfört med de totala koldioxidutsläpp som omfattades

[22] Detta resultat redovisas som koldioxidutsläpp (i stället för standardmåttet koldioxidekvivalenter) för att möjliggöra jämförelse med övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter för 2023 vilka endast angetts som koldioxidutsläpp.

[23] Exkluderingen av metan- och dikväveoxidutsläpp underlättar jämförelser med övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter för 2023 eftersom utsläpp av dessa två växthusgaser ännu inte omfattades av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter det året.

[24] Tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter 2023, dvs. exklusive mindre (bruttodräktighet 400–4 999) fartyg för styckegods och offshorefartyg som inkluderas från och med 2025.

				av förordningen 2023[25]
Fartyg för styckegods	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Offshorefartyg	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Övriga – fiskefartyg	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Kemikalietankfartyg	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Färjor – ro-pax	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Fritidsbåtar	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Servicefartyg – övriga	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Kryssningsfartyg	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Servicefartyg – bogsering	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Tankfartyg för flytande gas	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Tankfartyg för transport av oljeprodukter	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Färjor som endast utför passagerartransport	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Bulkfartyg	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Bulkfartyg för kyllast	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Containerfartyg	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Övriga – annat	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Tankfartyg för andra vätskor	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Ro-ro-fartyg	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Totalt antal fartyg med en bruttodräktighet på 400–4 999	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Totalt antal fartyg med en bruttodräktighet på 400–4 999, exklusive fartyg för styckegods och offshorefartyg	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2 Presentation av möjliga scenarier

Det viktigaste scenariot som övervägs för denna bedömning är en möjlig utvidgning av tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999, för andra fartygstyper än fraktfartyg för styckegods och offshorefartyg. Detta scenario syftar till att öka andelen växthusgasutsläpp som omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och

[25] Tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter 2023, dvs. exklusive mindre (bruttodräktighet 400–4 999) fartyg för styckegods och offshorefartyg som inkluderas från och med 2025.

verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, vilket framför allt skulle göra det möjligt att inkludera fler fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999 i styrmedel för minskade koldioxidutsläpp inom sjöfarten, såsom EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen.

Möjliga varianter av en utvidgning av tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till att omfatta mindre fartyg definieras på följande sätt:

a) Inkludering av andra kategorier av mindre fartyg i tillämpningsområdet

Scenarier A	Beskrivning
A.1. Inkludering av de fartygskategorier som genererar mest utsläpp	Utvidgning av tillämpningsområdet till tankfartyg, Ro-pax-fartyg och passagerarfartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999
A.2. Inkludering av alla fartygskategorier utom de som är undantagna enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter	Utvidgning till alla icke undantagna kategorier[26] för fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999 (dvs. alla fartyg som transporterar gods/passagerare för kommersiella ändamål samt offshorefartyg)
A.3. Inkludering av alla fartygskategorier (inbegripet de kategorier som i dagsläget inte omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter)	Utvidgning till alla icke undantagna kategorier för fartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999, plus fiskefartyg, servicefartyg och bogserfartyg som inte redan omfattas av förordningen, och resor med fritidsbåtar som inte redan omfattas av förordningen (dvs. resor som inte utförs för att transportera passagerare för kommersiella ändamål)

[26] Undantagna kategorier definieras i artikel 2.2 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter. Det rör sig om ”örlogsfartyg, hjälpfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg i statens tjänst som inte används kommersiellt”.

b) Övervakningskrav för mindre fartyg

Scenarier B	Beskrivning
B.1. Samma övervaknings-, rapporterings- och verifieringskrav	Övervaknings-, rapporterings- och verifieringskraven för små fartyg (och andra fartygstyper) är desamma som kraven för de fartyg som omfattas av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter i dag
B.2. Lägre gräns för att undantas från kravet på övervakning per resa	Den nedre gränsen på 300 resor per år[27] skulle inte gälla fartyg med en bruttodräktighet under 5 000, vilket innebär att alla fartyg som endast utför resor inom EU under en rapporteringsperiod skulle undantas från kravet på övervakning per resa (oavsett antalet resor).

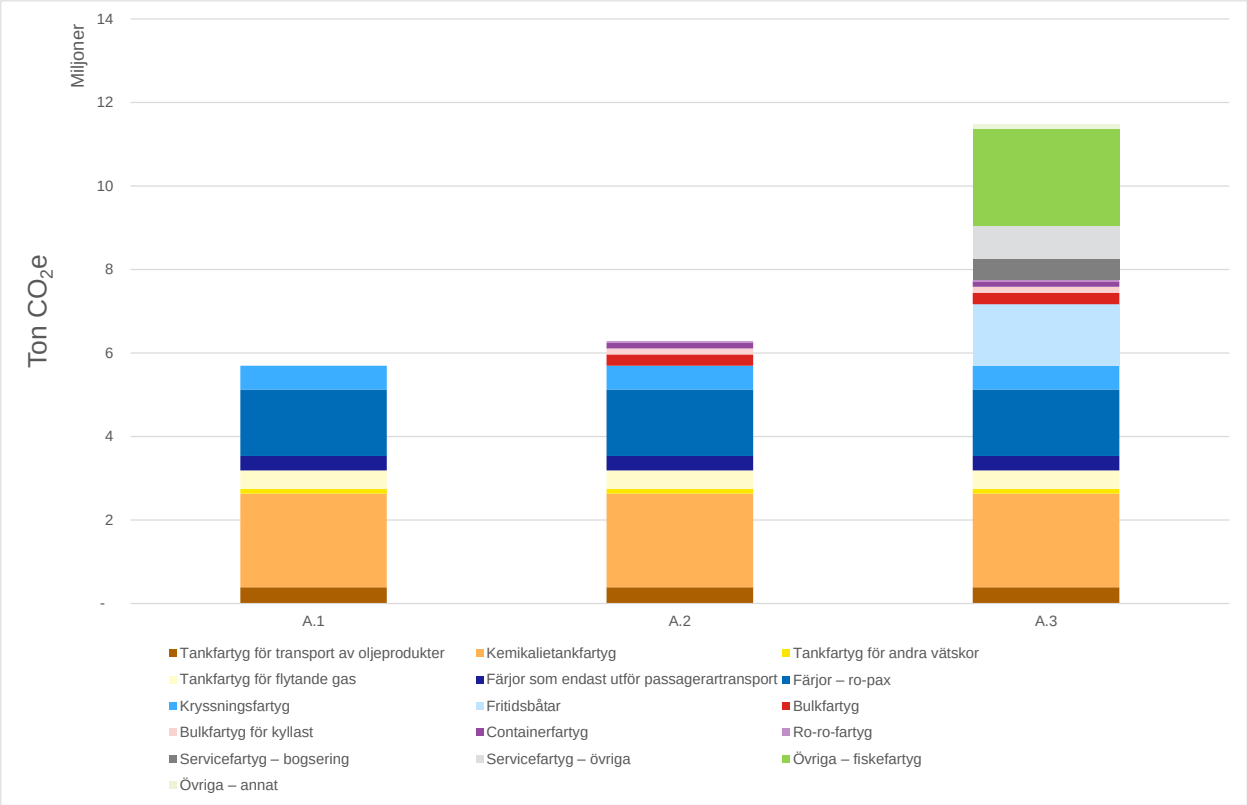
4.3 Miljöeffekter av scenarier A (inkludering av andra kategorier av mindre fartyg i tillämpningsområdet förutsatt att övervaknings-, rapporterings- och verifieringskraven inte ändras)

Ökad täckning av växthusgasutsläpp

En utvidgning av tillämpningsområdet för EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter skulle öka andelen utsläpp från sjötransporter i EU som omfattas av kraven på övervakning, rapportering och verifiering och direkt påverka tillgången till uppgifter om växthusgasutsläpp (Figure 2). De växthusgasutsläpp som hör samman med scenario A.1 motsvarar en ökning på 4,2 % (dvs. 5,61 $MtCO_2$) jämfört med vad som ingår i förordningens reviderade tillämpningsområde (dvs. inbegripet utsläpp från fartyg för styckegods och offshorefartyg med en bruttodräktighet mellan 400 och 4 999 vilka läggs till från och med 2025). Scenario A.2 skulle leda till en marginellt högre utsläppstäckning jämfört med scenario A.1; en ökning på 4,6 % (dvs. 6,19 $MtCO_2$) jämfört med förordningens reviderade tillämpningsområde. Alternativet att utvidga kraven till att även omfatta andra kategorier (scenario A.3) skulle leda till en större utvidgning av utsläppstäckningen med en ökning på 8,4 % (dvs. 11,32 $MtCO_2$).

[27] I artikel 9.2 i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter fastställs ett undantag enligt vilket ett företag ska ”vara undantaget från skyldigheten att övervaka den information […] per resa för ett specifikt fartyg, om a) alla fartygets resor under rapporteringsperioden antingen påbörjas eller avslutas i en hamn som är belägen inom en medlemsstats jurisdiktion, och b) fartyget enligt sin tidsplan gör över 300 resor under rapporteringsperioden”. Det scenario som övervägs här består i att villkoret i led b tas bort för mindre fartyg.

Figur 2 Utökad täckning av växthusgasutsläpp i scenarierna A.1, A.2 och A.3 per fartygskategori baserat på utsläppsuppgifter för 2023



Källa: Ricardo-analys

Direkta minskningar av energiförbrukning och växthusgasutsläpp

Även om förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter inte föreskriver några direkta utsläppsgränser eller metoder för att minska utsläppen förväntas en utvidgning av förordningens tillämpningsområde leda till direkta minskningar av energiförbrukningen och växthusgasutsläppen eftersom övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifterna kan bidra till undanröjandet av vissa marknadshinder, vilket kan göra det möjligt att vidta tekniska och operativa energieffektiviseringsåtgärder. En konservativ kumulativ minskningstakt på 0,7 % har antagits gälla för baslinjevärdet för växthusgasutsläpp från mindre fartyg som omfattades av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter under perioden 2025–2050[28]. Detta skulle leda till relativt små kumulativa minskningar av växthusgasutsläppen såsom redovisas nedan i Table 2.

[28] Detta antagande grundar sig på en undersökning av fördelarna med förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter vars slutsatser antas vara tillämpliga på mindre fartyg (Europeiska kommissionen, 2019).

Tabell 2: Kumulativa minskningar av växthusgasutsläppen (2025–2050) vid scenarierna A.1, A.2 och A.3

	Kumulativa minskningar av växthusgasutsläppen ($MtCO_2e$) 2025–2050
Scenario A.1	1,51
Scenario A.2	1,67
Scenario A.3	3,06

Källa: Ricardo-analys

Indirekta miljöeffekter av en potentiell inkludering av mindre fartyg i andra klimatpolitiska åtgärder

De direkta minskningarna av växthusgasutsläppen till följd av en utvidgning av tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till fler mindre fartyg skulle vara relativt marginella. De potentiella miljöeffekterna av att dessa mindre fartyg, efter utvidgningen av förordningens tillämpningsområde, eventuellt inkluderas i andra klimatpolitiska åtgärder, exempelvis EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime, skulle dock vara betydligt större. En inkludering av fler växthusgasutsläpp i EU:s utsläppshandelssystem skulle till exempel ge miljöeffekter i linje med den årliga minskningen av utsläppshandelssystemets tak. Sådana ytterligare fördelar beaktas dock inte i denna bedömning eftersom den endast är inriktad på den eventuella inkluderingen i tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

4.4 Miljöeffekter av scenarier A (inkludering av andra kategorier av mindre fartyg i tillämpningsområdet förutsatt att övervaknings-, rapporterings- och verifieringskraven inte ändras)

Regleringskostnader för företag och myndigheter

Rederiernas ytterligare administrativa kostnader skulle utgöras av både engångskostnader och återkommande kostnader för utformning och inrättande av ett övervakningssystem (för de företag som inte redan rapporterar enligt förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter) samt återkommande övervakning, rapportering och verifiering för att uppfylla förordningens krav för de ytterligare fartyg som omfattas av den. Table 3 visar de totala ytterligare engångskostnaderna och återkommande administrativa kostnaderna för rederierna i varje scenario, baserat på resultaten av samrådet med berörda parter. Den innehåller också information om de återkommande administrativa kostnaderna per ton koldioxid baserat på den totala mängden växthusgasutsläpp som läggs till tillämpningsområdet i varje scenario.

Tabell 3: Ytterligare administrativa kostnader för rederierna i varje scenario, baserat på kostnadsuppgifter för 2023

	Antal fartyg	Engångskostnad (total kostnad i euro)	Återkommande kostnad (kostnad per år i euro)	Återkommande kostnad per ton koldioxid (euro/tCO_2)
Kostnad per fartyg	–	3 193	3 690	–
Scenario A.1	2 238	7,1 miljoner	8,3 miljoner	1,2
Scenario A.2	2 460	7,9 miljoner	9,1 miljoner	1,2
Scenario A.3	5 309	17,0 miljoner	19,6 miljoner	1,6

Källa: Ricardo-analys

De nationella myndigheternas kostnader för verkställighetsåtgärder kopplade till förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter inbegriper de kostnader som hör samman med hamnstatskontroll och flaggstatens skyldigheter. Kostnaderna har uppskattats utifrån resultaten av ett frågeformulär som delades ut till medlemsstaterna och omfattade både administrativa kostnader och verkställighetskostnader. De återkommande verkställighetskostnaderna antas öka linjärt med antalet ytterligare fartyg i varje scenario, både för hamnstatskontroll och flaggstatens skyldigheter. Tabell 4 visar ytterligare kostnader för verkställighetsåtgärder.

Tabell 4: De nationella myndigheternas ytterligare kostnader för verkställighetsåtgärder baserat på kostnadsuppgifter för 2023

Typ av kostnad	Scenarier		
	Scenario A.1	Scenario A.2	Scenario A.3
Kostnad för hamnstatskontroll (euro per år)	47 307	51 999	112 221
Kostnad för flaggstatens skyldigheter (euro per år)	58 866	64 705	139 641
Uppskattad totalkostnad för de nationella myndigheterna (euro per år)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Kostnaderna för europeiska myndigheter (Europeiska kommissionen och Emsa) till följd av att fler mindre fartyg (bruttodräktighet 400–4 999) inkluderas i tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter inbegriper engångskostnader för it-anpassningar och utveckling av Thetis MRV och återkommande kostnader kopplade till ytterligare personalresurser för analys av information, support och utformning/uppdatering av informationsmaterial. De ytterligare kostnaderna i varje scenario redovisas nedan i Table 5.

Tabell 5: De europeiska behöriga myndigheternas ytterligare kostnader för verkställighetsåtgärder baserat på kostnadsuppgifter för 2023

	Engångskostnad (total kostnad i euro)	Återkommande kostnad (kostnad per år i euro)
Scenario A.1	100 000	40 000
Scenario A.2	100 000	42 891[29]
Scenario A.3	100 000	80 000

Källa: Ricardo-analys

De totala regleringskostnaderna har uppskattats genom addition av administrativa kostnader för rederier och verkställighetskostnader för behöriga myndigheter såsom beskrivs ovan. Det har antagits att alla engångskostnader uppkommer under genomförandets första år (som antagits vara 2025), medan de återkommande kostnaderna för rederier och behöriga myndigheter antagits öka proportionellt med antalet fartyg under perioden 2025–2050. Dessa ytterligare administrativa kostnader förväntas vara för små för att skapa någon betydande snedvridning av marknaden med sociala konsekvenser (t.ex. för konsumenter eller arbetstagare). De totala regleringskostnaderna redovisas i tabell 6 med en diskonteringsfaktor på 3 %.

Lika villkor

Utvidgningen av tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till fler mindre fartyg förväntas bidra till mer lika villkor genom att säkerställa likvärdiga lagkrav för fartyg som ligger strax över eller under gränsen, dvs. en bruttodräktighet på 5 000, och som eventuellt konkurrerar om liknande marknadssegment. En analys av fartygsuppgifter som segmenterats efter storlek tyder på att en stor andel av de ytterligare fartyg som skulle omfattas i de scenarier som övervägs skulle ligga strax under gränsen på en bruttodräktighet på 5 000. Fartyg med en bruttodräktighet på mellan 4 000 och 4 999 skulle utgöra 32 % av de fartyg som berörs i scenario A.1, 31 % i scenario A.2 och 19 % i scenario A.3.

4.5 Jämförelse mellan scenarierna A i fråga om socialt nettonuvärde (inkludering av andra kategorier av mindre fartyg i tillämpningsområdet förutsatt att övervaknings-, rapporterings- och verifieringskraven inte ändras)

Det sociala nettonuvärdet i alla scenarier som övervägs för utvidgning av tillämpningsområdet är negativt under perioden 2025–2050 (tabell 6). Det beror på att nuvärdet av ytterligare administrativa kostnader för företag och myndigheter är högre än de monetariserade minskningar av växthusgasutsläppen som enbart kan tillskrivas förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

[29] Värdet för scenario A.2 beräknas som det proportionella värdet mellan scenarierna A.1 och A.3 med beaktande av de uppgifter som lämnats.

Denna beräkning av nettonuvärde bör dock tolkas med försiktighet eftersom den inte tar hänsyn till de eventuella indirekta miljöfördelar som skulle uppstå till följd av en eventuell efterföljande inkludering av mindre fartyg i andra styrmedel för begränsning av växthusgasutsläppen, exempelvis EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU, eller andra likvärdiga åtgärder efter det att de inkluderats i tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter. En inkludering av kostnaderna för och fördelarna med att mindre fartyg inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem och/eller FuelEU, i kombination med att de inkluderas i förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, förväntas ge en helt annan bild, troligtvis med ett positivt nettonuvärde.

Tabell 6: Socialt nettonuvärde i scenarierna A.1, A.2 och A.3 jämfört med baslinjen (miljoner euro under perioden 2025–2050) (3 % diskonteringsfaktor)

	Scenario A.1	Scenario A.2	Scenario A.3
Minskning av växthusgasutsläpp	3,7	4,1	7,5
Regleringskostnader	-17,6	-17,6	-41,7
Socialt nettonuvärde	**-13,9**	**-13,5**	**-34,2**

Källa: Ricardo-analys

Anmärkning: Minskningen av växthusgasutsläppen har monetariserats med hjälp av den kostnad för undvikande av klimatförändringar som anges i 2019 års handbok om externa kostnader (100 euro/ton CO_2e), justerad till 2023 års prisnivåer (133 euro/ton CO_2e fram till 2030 och 358 euro/ton CO_2e efter 2030).

4.6 Effekter av scenario B2 avseende ändringar av övervakningskraven för mindre fartyg

En borttagning av gränsen på 300 resor per år (scenario B.2) skulle gynna en stor del av de fartyg som endast utför resor inom EU (32 % av alla mindre fartyg)[30] eftersom det skulle innebära att betydligt fler omfattas av undantaget från kravet på rapportering per resa.

Rapportering på aggregerad basis, i stället för per resa, skulle kunna göra det möjligt för företag som omfattas av detta undantag att använda enklare övervakningssystem (t.ex. bunkerspecifikationer med begränsad avstämning), vilket skulle leda till lägre övervakningskostnader. Även om ingen kvantitativ analys har gjorts med avseende på detta scenario B.2 visar en kvalitativ analys att det kan resultera i en avsevärd minskning av de administrativa kostnaderna jämfört med scenario B.1. Denna minskning kvantifieras inte eftersom det saknas kvantitativa belägg för kostnadsskillnaden mellan övervakning per resa och övervakning på aggregerad basis.

5. Slutsatser

[30] Fartygskategorierna med den största andelen fartyg som endast utför resor inom EU inkluderar Ro-pax- och passagerarfartyg.

Den analys som genomförts med avseende på utsläpp av växthusgaser från fartyg med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 bekräftar att de två fartygskategorier som från och med 2025 inkluderas i tillämpningsområdet för EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter är de som har de högsta utsläppen inom detta segment. Växthusgasutsläppen från mindre fartyg i kategorierna offshorefartyg och fartyg för styckegods utgör 22 % respektive 18 % av alla växthusgasutsläpp från mindre fartyg.

När man räknar bort utsläppen från dessa två kategorier uppskattas de totala växthusgasutsläppen från övriga kategorier av mindre fartyg till 11,32 $MtCO_2$, vilket motsvarar 9 % av de koldioxidutsläpp som omfattades av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter 2023. Samtidigt utgör dessa 5 309 fartyg, vilket motsvarar 42 % av det antal fartyg som omfattades av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheter 2023.

På grundval av ett samråd med företrädare för rederier visar analysen att de återkommande årliga administrativa kostnaderna för övervakning, rapportering och verifiering per fartyg skulle vara liknande (eller något högre) för mindre fartyg än för de större fartyg som i dag omfattas av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheter. Till följd av detta – och eftersom de släpper ut mindre växthusgaser än större fartyg – skulle avvägningen mellan administrativa kostnader för rederier och ytterligare övervakade växthusgasutsläpp vara mindre gynnsam för mindre fartyg. Förhållandet mellan administrativa kostnader och täckningen av växthusgasutsläpp skulle i genomsnitt vara sju gånger högre för mindre fartyg än för de större fartyg som i dag omfattas av övervaknings-, rapporterings- och verifieringsskyldigheter.

Analysen visar också att en utvidgning av tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter till fler kategorier av mindre fartyg skulle bidra till genomförandet av energieffektiviseringsåtgärder och användningen av koldioxidsnål teknik eftersom övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifterna kan fungera som underlag i beslutsprocessen. De direkta miljöfördelarna uppskattas dock vara ganska små, baserat på konservativa antaganden.

Däremot är det sociala nettonuvärdet negativt för alla de utvidgningsscenarier som övervägs. Det visar att nuvärdet av ytterligare administrativa kostnader för företag och behöriga myndigheter är högre än de monetariserade minskningar av växthusgasutsläppen som enbart kan tillskrivas förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter. Bilden ser dock annorlunda ut, med mycket större miljöfördelar och troligtvis ett positivt nettonuvärde, om man beaktar de eventuella indirekta fördelar som hör samman med minskade växthusgasutsläpp till följd av en eventuell inkludering av mindre fartyg i andra styrmedel för begränsning av växthusgasutsläppen, exempelvis EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU, efter att de inkluderats i tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

I detta sammanhang bör nämnas att andra likvärdiga åtgärder än inkludering i tillämpningsområdena för FuelEU och/eller EU:s utsläppshandelssystem kan komma i fråga, särskilt om det skulle möjliggöra en minskning av den administrativa bördan. Sådana åtgärder kan vidtas på nationell nivå, till exempel skatterelaterade åtgärder eller frivilliga tillägg inom

utsläppshandelssystem för byggnads- och vägtransportsektorerna samt ytterligare sektorer (ETS2). Vissa medlemsstater, däribland Nederländerna, Sverige och Österrike, har redan beslutat att inkludera utsläppen från vissa mindre fartyg och/eller inlandssjöfarten i tillämpningsområdet för ETS2.

De ytterligare fördelar som kan följa av att mindre fartyg inkluderas i andra styrmedel för begränsning av växthusgasutsläppen har dock inte beaktats i denna rapport, som endast avser den eventuella inkluderingen av fler mindre fartyg i tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och de direkta effekterna av en sådan förändring. En bedömning som inbegriper dessa ytterligare fördelar kommer att genomföras i samband med 2026 års översyn av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.