EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 18.3.2025
COM(2025) 109 final

KOMISJONI ARUANNE

Meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli käsitleva määruse (EL) 2015/757 läbivaatamine seoses selliste laevade võimaliku hõlmamisega, mille kogumahutavus on alla 5 000, kuid mitte alla 400

KOMISJONI ARUANNE

Meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli käsitleva määruse (EL) 2015/757 läbivaatamine seoses selliste laevade võimaliku hõlmamisega, mille kogumahutavus on alla 5 000, kuid mitte alla 400

1. Sissejuhatus

Meretransport täidab ELi majanduses tähtsat rolli ja see on üks energiatõhusamaid transpordiliike. Samas on meretransport ka suur kasvuhoonegaaside heite allikas.

Määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli, moodustab olulise osa ELi meetmetest, mis on suunatud meretranspordisektorist tulenevate kliimamuutustega tegelemisele. Meretranspordi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli käsitleva määruse kohaselt peavad laevandusettevõtjad koguma andmeid oma kasvuhoonegaaside heitkoguste ja kütusekulu kohta ning muud ELi sadamatesse saabuvate või sealt väljuvate reisidega seotud asjakohast teavet. Sellise seire peamised eesmärgid on koguda usaldusväärseid ja tõendatud andmeid kasvuhoonegaaside heite kohta, ergutada energiatõhusate ja vähese CO_2 heitega lahenduste läbipaistvamat kasutuselevõttu ning toetada kliimamuutuste leevendamise poliitika rakendamist, mille üheks näiteks on ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) hiljutine laiendamine meretranspordile. Samuti on sellel oluline roll edaspidiste poliitikaarutelude sisendina, kuna kliimamuutuste leevendamise meetmete rakendamisel on esmalt vaja mõista, kui palju ja kus heidet tekib.

Vastavalt meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse artiklile 22a on käesoleva aruande eesmärk hinnata võimalust lisada kõnealuse määruse kohaldamisalasse laevad, mille kogumahutavus on alla 5 000, kuid mitte alla 400, pidades silmas selliste väikeste laevade võimalikku hilisemat lisamist ELi HKSi direktiivi[1] kohaldamisalasse või muude meetmete kavandamist neist laevadest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks. Seepärast kasutatakse käesolevat aruannet, kui seda peetakse asjakohaseks, sisendina ka ELi HKSi direktiivi kavandatud läbivaatamisel[2] 2026. aastal.

Käesoleva aruande ülesehitus on järgmine:

- ülevaade meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse rakendamisest, pidades eelkõige silmas hiljutisi muudatusi;

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32).

[2] ELi HKSi direktiivi artikli 3gg lõike 5 kohaselt peaks komisjon hiljemalt 31. detsembriks 2026 esitama aruande, milles „uuritakse, kas on teostatav ning milline on majanduslik, keskkonnaalane ja sotsiaalne mõju, kui [kõnealuse] direktiiviga hõlmatakse selliste laevade, sealhulgas avamerelaevade heitkogused, mille kogumahutavus on vähem kui 5 000, kuid mitte vähem kui 400, lähtudes eelkõige 31. detsembriks 2024 esitatava määruse (EL) 2015/757 läbivaatamisega kaasnevast analüüsist“.

- meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse praeguse kohaldamisala läbivaatamine;
- meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisala väiksematele laevadele (kogumahutavusega 400–4 999) laiendamise stsenaariumide hindamine.

Käesolevas aruandes esitatud analüüs tugineb töövõtjate konsortsiumi tehtud uuringule[3].

2. Ülevaade meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse rakendamisest

2.1. Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse ja selles hiljuti tehtud muudatuste kirjeldus

Alates 1. jaanuarist 2018 peavad Euroopa Liidus (edaspidi „EL“)[4] lastitavad või lossitavad, reisijaid peale võtvad või maha laskvad suured laevad (kogumahutavusega üle 5 000) koguma ja esitama andmeid kasvuhoonegaaside heite kohta (aastatel 2018–2023 ainult CO_2 heite, kuid alates 2024. aasta jaanuarist ka dilämmastikoksiidi ja metaani heite kohta) ning muud asjakohast teavet. Seire, aruandlus ja teabe kontrollimine peab toimuma kooskõlas meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrusega.

Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruses on laevandusettevõtjatele kehtestatud kohustus igal kalendriaastal tsükliliselt koguda ja esitada andmeid iga oma laeva heitkoguste kohta. Kõigi meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisalasse kuuluvaid reise tegevate laevade puhul, olenemata nende lipuriigist, tuleb kahe kuu jooksul alates esimesest ELi sadama külastamisest esitada seirekava, milles kirjeldatakse üksikasjalikult heiteandmete kogumise kavandatud viisi. Enne andmete kogumist peab akrediteeritud tõendaja andma seirekavale rahuldava hinnangu ja kogutud andmeid (mis koondatakse iga-aastasesse heitearuandesse) tuleb iga aruandeperioodi lõpus kontrollida. Pärast kontrollimist väljastab tõendaja nõuetele vastavuse tunnistuse ja aruanded edastatakse portaali THETIS MRV kaudu komisjonile. Liikmesriigid tagavad ELi seire-, aruandlus- ja kontrolliprotsessi toimimise, kontrollides laevu, mis sisenevad nende jurisdiktsiooni all olevatesse sadamatesse, ja võttes kõik vajalikud meetmed, et tagada nende enda lipu all sõitvate laevade vastavus kõnealusele määrusele.

Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrus kavandati esimese sammuna enne ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) laiendamist nendele heitkogustele. See laiendamine sai teoks pärast ELi HKSi direktiivi läbivaatamist2023. aastal, mille tulemusel (muu hulgas) lisati meretranspordi heide alates 2024. aasta jaanuarist kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse[5].

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

[4] Käesolevas aruandes esitatud viited ELile kui piirkonnale hõlmavad Euroopa Majanduspiirkonda (EMP) kuuluvaid ELi-väliseid riike, kui ei ole märgitud teisiti.

[5] Lisateavet ELi HKSi laiendamise kohta meretranspordi heitkogustele ja selle laiendamise ajakava kohta leiate komisjoni vastava veebilehe korduma kippuvate küsimuste jaotisest: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_et.

Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrust muudeti 2023. aastal,[6] et kohandada seire-, aruandlus- ja kontrollieeskirju seoses meretranspordi lisamisega ELi HKSi. Ühtlasi lisati muutmise käigus määruse kohaldamisalasse alates 1. jaanuarist 2024 lisaks CO_2 heitele ka dilämmastikoksiidi (N_2O) ja metaani (CH_4) heide. Lisaks lepiti kokku, et alates 1. jaanuarist 2025 laiendatakse määruse kohaldamisala segalastilaevadele, mille kogumahutavus on 400 ja rohkem, ning avamerelaevadele, mille kogumahutavus on 400 ja rohkem[7]. Seega kohaldatakse meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrust (alates 2025. aastast) juba väiksemate laevade kahe kategooria suhtes; seda võetakse käesolevas aruandes arvesse.

Lisaks aitab meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrus rakendada algatust „FuelEU Maritime“,[8] mida hakatakse kohaldama alates 2025. aastast. Nimelt saab kõnealuse määruse alusel kogutud ja registreeritud andmeid kasutada algatuse FuelEU arvutustes, tingimusel et FuelEU tõendaja (kui see ei ole sama, mis meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohane tõendaja) on need andmed kinnitanud.

2.2. Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse rakendamine

Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrust on kohaldatud alates 2018. aastast ning seeläbi on saadud meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heite kohta usaldusväärseid andmed ja näitajaid. 2022. aastal tehtud *toetavas uuringus määruse (EL) 2015/757 (mis käsitleb meretranspordist pärit CO_2 heite seiret, aruandlust ja kontrolli) rakendamise kohta*[9] toodi esile, et määruse üks peamisi kasutegureid seisneb ELi sadamatesse sisenevate või sealt väljuvate laevade keskkonnatoime kohta saadud teabes, kuna määrus võimaldab süstemaatiliselt koguda vastavaid andmeid. Uuringus juhiti tähelepanu ka määruserakendamisel ilmnenud teatavatele takistustele, näiteks mõned püsivad viivitused heitearuannete esitamisel, mille kohta mitu sidusrühma märkisid, et nõuete täitmine oli keeruline, eriti esimesel aastal (2018).

Selleks et aidata asjaomastel sidusrühmadel viia end kurssi meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruses 2023. aastal tehtud muudatustega ning et vähendada võimalikke rakendamisprobleeme, viis komisjon läbi teavitustegevust ning töötas välja suunised ja muud materjalid, mis on internetis kättesaadavad. Näiteks on komisjon avaldanud kaks rühma korduma

[6] Määrusega (EL) 2023/957.

[7] Lisateavet meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohta leiate komisjoni vastava veebilehe korduma kippuvate küsimuste jaotisest: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_et.

[8] Määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ.

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

kippuvaid küsimusi[10] – meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohta ning ELi HKSi laiendamise kohta meretranspordist pärit heitkogustele – ning kaks peamist juhenddokumenti[11]. Ajavahemikul 2023. aasta septembrist 2024. aasta aprillini korraldas komisjon koos Euroopa Meresõiduohutuse Ametiga (EMSA) ka viis veebiseminari meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruses ning ELi HKSi direktiivis tehtud muudatuste põhiaspektide kohta (nt seirekavade ajakohastamine)[12]. Lisaks loodi laevandusettevõtjate ja muude sidusrühmade küsimuste käsitlemiseks spetsiaalne kasutajatugi,[13] mis ajavahemikul 2023. aasta septembrist 2024. aasta oktoobrini vastas rohkem kui 1 400 päringule.

Nõuete täitmise ja rakendamisega seotud esialgse seire tulemused 2024. aruandeaastal on julgustavad. Käesoleva aruande koostamise ajaks on rohkem kui 15 000 laeva vastavalt 2023. aastal jõustunud uutele nõuetele oma seirekava ajakohastanud ja haldavatele asutustele heakskiitmiseks esitanud. Järgmine oluline verstapost on laeva ja ettevõtja tasandi heitearuannete esitamine 2025. aasta märtsi lõpuks.

Täiendava konteksti huvides võib märkida, et seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi raames 2023. aasta kohta teatatud heide pärines enam kui 12 000 laevast koosnevast laevastikust. Seirega hõlmatud reiside CO_2 heide moodustas 2023. aruandeaastal 126,7 miljonit tonni. Käesoleva aruande koostamise ajal hõlmab süsteem ligikaudu 5 000 laevandusettevõtjat[14].

Komisjon avaldab igal aastal aruande, et anda üldsusele teavet meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisalasse kuuluvate seirealuste laevade kasvuhoonegaaside heite ja energiatõhususe kohta[15].

3. Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse praeguse kohaldamisala läbivaatamine

Läbivaatamise eesmärk on leida vastus üldisele küsimusele, kas valik laevadest (tulenevalt nende suuruskünnisest ja laeva tüübist), mille suhtes kõnealust määrust kohaldatakse, on seni olnud asjakohane ning kas põhjused, mille tõttu jäeti välja teatavad laevad kogumahutavusega 400–4 999, on endiselt jõus. Esialgne künnis 5 000 valiti 2015. aastal pärast ELi sadamatesse saabuvate ja sealt väljuvate laevade suuruse ja heite üksikasjalikku objektiivset analüüsimist. Selle mittediskrimineeriva künnise eesmärk oli hõlmata kõige asjakohasemad heitetekitajad ja ühtlasi leida õige tasakaal halduskoormuse ning meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse keskkonnaalase tulemuslikkuse vahel. Tollal näitas analüüs, et kogumahutavuse

[10] Vt jaotis „KKK“ aadressil https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_et#faq.

[11] Vt jaotis „Dokumentatsioon“ aadressil https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_et#documentation.

[12] Vt salvestised jaotises „Üritused“ aadressil https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_et#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu

[14] Ettevõtjad, kes on registreeritud teabesüsteemis THETIS-MRV ja kelle laevastikus on merel käivad laevad.

[15] Seiret, aruandlust ja kontrolli käsitlevad aastaaruanded on kättesaadavad järgmise veebilehe jaotises „Dokumentatsioon“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_et#documentation.

künnisena 400 asemel 5 000 kasutamine vähendaks oluliselt hinnangulisi halduskulusid, samas kui CO_2 heide, mille suhtes kõnealust määrust kohaldatakse, oluliselt ei väheneks.

3.1. Tulemuslikkus ja asjakohasus

Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse eesmärk on kehtestada ELi sadamaid külastavate laevade kasvuhoonegaaside heite seire, aruandluse ja kontrollimise standarditud süsteem, mis hõlmab ühtlustatud eeskirju ja üldsuse juurdepääsu kontrollitud andmetele. Nende andmete läbipaistvus ja usaldusväärsus on väga oluline selleks, et aidata laevandusettevõtjatel tulla toime olemasolevate turutõrgetega ja alustada süsinikuheite vähendamise meetmete rakendamist. Turutõrgete hulka kuuluvad tavaliselt teabega seotud probleemid, näiteks kasvuhoonegaaside heite vähenemisega seotud usaldusväärse teabe puudumine või asümmeetriline teabevahetus laevaomanike ja prahtijate vahel, millega võivad kaasneda huvide lahknevusest tulenevad ebakõlad.

Euroopa Komisjoni poolt 2022. aastal korraldatud uuringu[16] käigus küsiti laevandusettevõtjate arvamust seire, aruandluse ja kontrolliga seotud andmete kasutamise kohta. Laevandusettevõtjad leidsid, et heite süstemaatiline mõõtmine ja dokumenteerimine tagab sidusa alusteabe keskkonnatoime kohta ja võimaldab neil saada ülevaade oma laevastiku heitkogustest. Sel viisil saadud ülevaade lihtsustab suhtlust klientidega (kaubasaatjad, ekspediitorid jne). Laevandusettevõtjate sõnul saavad nad edastada heitealast teavet oma klientidele, mis suurendab teadlikkust tarneahela lõpuosas. Ühes varasemas uuringus (CE Delft, 2014) aga toodi välja, et see positiivne mõju avaldub kõige tõenäolisemalt siis, kui ettevõtjad investeerivad täpsetesse ja kõikehõlmavatesse seire- ja andmeanalüüsisüsteemidesse.

Väikeste laevade puhul on tulemuslikkuse analüüsi eesmärk mõista, mil määral võib seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi praegune kohaldamisala (laevade suuruse ja tüübi osas) takistada väiksematel laevadel kõnealuse määrusega kaasnevatest mitmesugustest eelistest kasu saada.

Sidusrühmadega – ametiasutuste ja majandussektori organisatsioonidega – konsulteerimise põhjal järeldati analüüsimise käigus, et heitkoguste seire, aruandluse ja kontrollimisega seotud andmed on eeldatavasti väga väärtuslikud ka väiksemate laevade puhul. Nimelt on need andmed olulised selliste finants- ja juhtimisotsuste tegemisel, mis võiksid anda täiendavat teavet laevastiku heite kohta ja aidata kõrvaldada turutõkkeid. Kuigi paljud väiksemaid laevu käitavad ettevõtjad juba koguvad vabatahtlikult heiteandmeid, mõnikord eesmärgiga saada teavet energiatõhusasse ja vähese süsinikuheitega tehnoloogiasse investeerimist käsitlevate otsuste tegemiseks, näitab analüüs, et järjepidevamate ja usaldusväärsemate kõikehõlmavate seire- ja aruandlusprotsesside tagamise korral võiksid need ettevõtjad ja kolmandad isikud saada heite seirest, aruandlusest ja kontrollimisest veelgi rohkem kasu.

Seega ei võimalda meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse praegune kohaldamisala edendada piisavate investeeringute tegemist heite vähendamise tehnoloogiasse kõikide eri tüüpi väikeste laevade puhul (välja arvatud need, mis kuuluvad alates 2025. aastast

[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.

seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse) ega toimivate energiatõhususmeetmete võtmist, eelkõige selliste laevade puhul, millel puuduvad kütuse omaduste seire süsteemid.

Mis puudutab asjakohasust, siis meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrus on oluline vahend, mis aitab rakendada kasvuhoonegaaside vähendamise meetmeid ja poliitikat merendussektoris. See on asjakohane, kuna ELi kliimaeesmärkide ja Pariisi kliimakokkuleppe eesmärkide saavutamisele peavad aitama kaasa kõik majandussektorid, sealhulgas nii väikeste kui ka suurte laevade käitajad. Kehtestades laevade kasvuhoonegaaside heite seire, aruandluse ja kontrollimise standarditud süsteemi, annab määrus laevandusettevõtjatele olulise vahendi finants- ja juhtimisotsuste tegemiseks, sidusrühmadega suhtlemiseks ning heite vähendamise ja tehnoloogiainvesteeringute võimaluste kindlakstegemiseks.

3.2. Tõhusus

Tõhususanalüüsi eesmärk on vaadata läbi hiljutised tõendid selle kohta, missugune on seos kasvuhoonegaaside heite hõlmatuse ning ELi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamisest laevandusettevõtjatele põhjustatud halduskulude vahel[17]. Selleks on väiksemate laevade puhul hinnatud seire, aruandluse ja kontrolliga seotud võimalikke halduskulusid ning võrreldud neid kuludega, mida kannavad seire, aruandluse ja kontrolliga juba hõlmatud laevad.

Halduskulude hindamisel tugineti laevandusettevõtjatega, sh nii laevade käitajate kui ka laevaomanike esindajatega peetud konsultatsioonidele, mis toimusid konkreetsete vestluste vormis. Arvesse võeti nii ühekordseid kui ka korduvaid kulusid. Laevandusettevõtjatel paluti seniste kogemuste põhjal hinnata praegu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud laevade puhul kantavaid korduvaid kulusid ning eeldatavaid kulusid, mis tekivad seoses väiksemate laevadega, kui need laevad lisatakse meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisalasse.

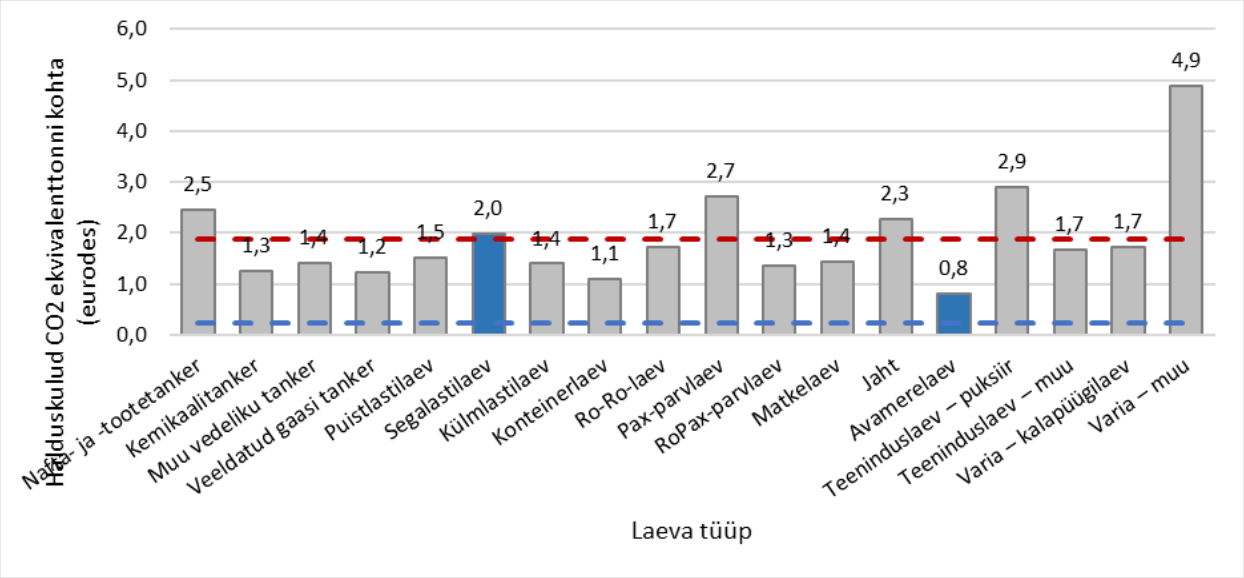
Analüüs näitab, et väiksemate laevade puhul oleksid seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga seotud korduvad iga-aastased halduskulud (hinnanguliselt keskmiselt 3 690 eurot laeva kohta) sarnased kuludega, mida kantakse laevade puhul, mille suhtes praegu kohaldatakse seire-, aruandlus- ja kontrollikohustusi (hinnanguliselt keskmiselt 3 390 eurot laeva kohta), või neist veidi suuremad. Mõned laevandusettevõtjad tõid suuremate seirekulude peamiste põhjustena esile töötajate vähesuse ja väiksemate laevade reiside suurema sageduse.

Kokkuvõttes oleks laevandusettevõtjate halduskulude ja seirekohustusega hõlmatud täiendava kasvuhoonegaasiheite vahekord väiksemate laevade puhul vähem soodne. Halduskulude ja kasvuhoonegaaside heite hõlmatuse suhe oleks väiksemate laevade puhul keskmiselt seitse korda suurem kui suuremate laevade puhul, mille kohta juba esitatakse andmeid seire-, aruandlus- ja

[17] Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse laiendamine väiksematele laevadele tekitaks lisakulusid ka ametiasutustele ja neid käsitletakse kohaldamisala laiendamise stsenaariumide hindamisel. Käesolevas tõhususanalüüsis vaadeldakse suhet halduskulude ning seire, aruandluse ja kontrolliga hõlmatud kasvuhoonegaaside heite vahel, võttes arvesse ainult laevandusettevõtjate halduskulusid, kuna need kujutavad endast peamist kulukomponenti.

kontrollisüsteemi raames (joonis 1). Põhjuseks on asjaolu, et halduskulud on võrreldavad, ent väiksemad laevad tekitavad palju vähem heitkoguseid kui suuremad laevad.

Joonis 1. Laevandusettevõtjate korduvad halduskulud väiksemate laevade puhul hõlmatud CO_2 tonni kohta laevatüüpide kaupa (arvutatud hinnanguliste korduvate halduskulude kogusummana, lähtudes küsitletud sidusrühmade teatatud keskmistest kuludest iga laevakategooria CO_2 koguheite kohta 2023. aastal)



Allikas: Ricardo analüüs

Alates 2025. aastast seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud laevad

Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmamata laevad

Keskmised halduskulud CO_2 ekvivalenttonni kohta väikeste laevade puhul (kogumahutavusega 400–4 999)

Keskmised halduskulud CO_2 ekvivalenttonni kohta suurte laevade puhul (kogumahutavusega üle 5 000)

Tõhususanalüüsi eesmärk on vaadata läbi ka tõendid väiksemaid laevu haldavate ettevõtjate suutlikkuse kohta tulla toime seire-, aruandlus- ja kontrolliprotsessidega, võrreldes ettevõtjatega, kes juba esitavad andmeid seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi raames. Uuritud andmed näitavad, et väiksemaid laevu haldavad ettevõtjad on tavaliselt keskmiselt väiksemad (ettevõtja kohta hallatavate laevade arvu poolest) kui ettevõtjad, kes juba esitavad andmeid seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi raames. Praegu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi raames (suurte laevade kohta) andmeid esitavad ettevõtjad vastutavad keskmiselt 2,6 laeva eest. Väiksemate laevade puhul on laevade keskmine arv ettevõtja kohta hinnanguliselt[18] 1,6 ehk oluliselt väiksem. Kuna väiksemaid laevu haldavad ettevõtjad vastutavad eeldatavasti väiksema arvu laevade eest, on

[18] Kuna me ei tea, milline üksus (laevaomanik või ISM-ettevõtja, kui see erineb laevaomanikust) võtaks väikeste laevade puhul vastutuse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamise eest, eeldatakse uuringus, et väiksemate laevade puhu võtab seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga seotud vastutuse samasugune osa laevaomanikest ja ISM-ettevõtjatest nagu suuremate laevade puhul (st 53 % laevaomanikest ja 47 % ISM-ettevõtjatest, nagu nähtub THETIS MRV andmetest seisuga oktoober 2024). Andmebaasi MARINFO andmete põhjal on asjaomased väiksemad laevad seotud 1 262 ISM-ettevõtja ja 4 014 laevaomanikuga.

väiksem ka tõenäosus, et nad saavad seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga seotud rakenduskulude puhul kasu mastaabisäästust.

Lisaks ei ole suurem osa väiksemaid laevu haldavatest ettevõtjatest seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi varem rakendanud. Teabesüsteemis THETIS-MRV on praeguse seisuga registreeritud ainult 29 % ISM-ettevõtjatest[19] ja 3 % laevaomanikest, kes haldavad väiksemaid laevu. Sellest järeldub, et enamik väiksemaid laevu haldavatest ettevõtjatest peaks panema paika seire-, aruandlus- ja kontrolliprotsessid ning end nendega kurssi viima, kuna praegu nad seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi raames andmeid ei esita.

3.3. Sidusus

ELi meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse teine oluline eesmärk on toetada ELi merendussektori kasvuhoonegaaside heite vähendamise hiljuti vastu võetud poliitika rakendamist, eelkõige ELi HKSi laiendamist meretranspordile ja algatust „FuelEU Maritime“ käsitleva määruse[20] rakendamist. Seetõttu uuritakse sidususe analüüsis, kas seire, aruandluse ja kontrolli praegune ulatus on nende konkreetsete kliimapoliitika meetmete rakendamise ja võimaliku edaspidise läbivaatamise seisukohast asjakohane.

Selles osas näitab analüüs, et meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrus toetab juba tõhusalt nende oluliste ELi poliitikameetmete rakendamist. Selle kaudu tagatakse otseselt kasvuhoonegaaside heite andmed, mis on vajalikud ELi HKSi laiendamiseks meretranspordile, ning usaldusväärne aruandlusplatvorm, mis toetab algatust „FuelEU Maritime“ käsitleva määruse rakendamist.

Mis puudutab poliitika edasist võimalikku arengut, siis võimaldaks meretranspordi heite seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisala juba praegu ELi HKSi potentsiaalset laiendamist väikeste (kogumahutavusega 400–4 999) segalasti- ja avamerelaevade kasvuhoonegaaside heitele. Näiteks oleksid poliitikakujundajad teadlikud sellise laiendamise võimalikust mõjust ELi HKSi piirmäära suurenemise või eeldatavalt lisanduvate merendussektori käitaja arvelduskontode arvu mõttes. Kõnealuseid laevu käitavad laevandusettevõtjad oleksid ka märksa paremas olukorras, kuna seire-, aruandlus- ja kontrolliprotsess on neile juba tuttav.

Praegune meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrus ei võimaldaks aga samamoodi laiendada ELi HKSi kohaldamisala kasvuhoonegaaside heitele, mis pärineb muud tüüpi väikestest laevadest, mis ei ole seire, aruandluse ja kontrolliga veel hõlmatud.

[19]ISM-ettevõtja on organisatsioon või isik, kes on laevaomanikult enda kanda võtnud vastutuse laeva käitamise eest ning kes on sellega seoses nõustunud üle võtma kõik ülesanded ja kohustused, mis on kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksiga, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 336/2006 I lisas.

[20] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48–100).

Lisaks vaadeldi analüüsis ELi meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisala võrreldes IMO praeguse andmekogumissüsteemiga hõlmatud laevadega. IMO süsteem on samaväärne, ehkki lihtsustatud seire- ja aruandlussüsteem ülemaailmsel tasandil. Analüüsi tulemusena tõdeti, et väikesed kohaldamisala erinevused, mis on seotud asjaomaste laevade suuruse ja tegevusega, ei tekita aruandlusnõuete täitmiseks vajalike suuremate ressursside seisukohalt kuigi suuri probleeme.

4. Hinnangu andmine stsenaariumidele, mida kohaldatakse meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisala võimaliku laiendamise suhtes muudele väiksematele laevadele

4.1. Ülevaade väiksemate laevade tegevusest ja heitest

Analüüsi eesmärk on anda teavet väiksemate laevade (kogumahutavusega 400–4 999) tegevuse ja heite kohta, keskendudes järgmistele näitajatele:

- ELi sadamaid külastavate väiksemate laevade arv laevakategooriate kaupa;
- ELi sadamaid külastavate väiksemate laevade kasvuhoonegaaside heide ELi-siseste ja -väliste reiside ning laevakategooriate kaupa;
- sadamakülastuste arv aastate lõikes ELi-siseste ja ELi-väliste reiside[21] ning laevakategooriate kaupa.

Analüüs näitab, et **2023. aastal külastas ELi sadamaid 8 525 sellist laeva, mille kogumahutavus on 400–4 999**. Kui jätta välja segalasti- ja avamerelaevad, mis juba alates 2025. aastast kuuluvad meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisalasse, on väiksemate laevade arv 5 309. Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud laevu, mille kogumahutavus on vähemalt 5 000, oli 2023. aastal 12 344.

Kasvuhoonegaaside heidet hinnati laevaseire andmetel (st automaatse identifitseerimissüsteemi andmetel) ja laevade tehnilistel andmetel põhineva mudeli alusel. Mudeli abil hinnati CO_2, CH_4 ja N_2O heidet CO_2 ekvivalendi heitena. Selle arvutuse tulemused näitavad, et **2023. aastal ELi sadamaid külastanud väiksemate laevade hinnanguline heide moodustas ligikaudu 19,28 miljonit CO_2 ekvivalenttonni** (kui CH_4 ja N_2O kõrvale jätta, siis 18,99 miljonit tonni CO_2). Selles segmendis on suurimad heitetekitajad segalasti- ja avamerelaevad, mille arvele langeb vastavalt 22 % ning 18 % väiksemate laevade kasvuhoonegaaside heitest. Kui arvata maha nende kahe laevakategooria heide, mis alates 2025. aastast juba hõlmatakse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga, siis ülejäänud väiksemate laevade kasvuhoonegaaside koguheide moodustas hinnanguliselt 11,32 miljonit tonni CO_2,[22] samas kui seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud suuremate laevade (kogumahutavusega vähemalt 5 000 GT) 2023. aasta koguheide oli 126,70 miljonit tonni CO_2[23].

[21] Käesolevas aruandes tähendavad „ELi-sisesed reisid“ kahe ELi sadama vahelisi reise ning „ELi-välised reisid“ tähendavad reise mõne ELi sadama ja ELi-välise riigi sadama vahel.

[22] See tulemus on esitatud CO_2 heitena (mitte tavapäraselt kasutatava CO_2 ekvivalendina), et see oleks võrreldav seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi 2023. aasta andmetega, mis on kättesaadavad üksnes CO_2 heitena.

[23] CH_4 ja N_2O heite arvestamata jätmine hõlbustab võrdlemist 2023. aasta seire-, aruandlus- ja kontrolliandmetega, kuna nende kahe kasvuhoonegaasi heide ei olnud tol aastal veel seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud.

Mis puudutab tegevust, siis väiksemate laevade sadamakülastuste andmete analüüs näitab, et **valdav enamus (ligikaudu 90 %) väiksemate laevade reise olid aastatel 2019–2023 ELi-sisesed**. Enamik neist olid riigisisesed, st need algasid ja lõppesid ühes ja samas riigis (ligikaudu 75 % kõigist reisidest).

Kokkuvõttes näitab see analüüs, et **väiksemad laevad, mis alates 2025. aastast ei kuulu meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisalasse (st muud kui segalasti- ja avamerelaevad), teevad peamiselt ELi-siseseid reise ning et 2023. aastal moodustasid need 43 % laevadest ja nende arvele langes 9 % seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud CO_2 heitest.**

Alljärgnevas tabelis on esitatud laevade arv ja nende tekitatud heide laevatüüpide kaupa.

Tabel 1. Väiksemate laevade CO_2 heide laevatüüpide kaupa võrreldes seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud koguheitega 2023. aastal

Laeva tüüp	400–4 999 kogumahutavusega laevade arv (2023)	Laevade osakaal võrreldes seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud suurte laevade arvuga 2023. aastal[24]	CO_2 koguheide (miljonit CO_2 tonni) (2023)	CO_2 heite osakaal võrreldes seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud CO_2 koguheitega 2023. aastal[25]
Segalastilaev	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Avamerelaev	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Varia – kalapüügilaev	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Kemikaalitanker	756	6,1 %	2,21	1,7 %
RoPax-parvlaev	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Jaht	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Teeninduslaev – muu	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Matkelaev	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Teeninduslaev – puksiir	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Veeldatud gaasi tanker	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Nafta- ja -tootetanker	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Pax-parvlaev	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Puistlastilaev	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Külmlastilaev	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Konteiner	38	0,3 %	0,13	0,1 %

[24] Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi 2023. aasta kohaldamisala, kuhu ei kuulu väiksemad segalasti- ja avamerelaevad (kogumahutavusega 400–4 999), mis liidetakse süsteemiga alates 2025. aastast.

[25] Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi 2023. aasta kohaldamisala, kuhu ei kuulu väiksemad segalasti- ja avamerelaevad (kogumahutavusega 400–4 999), mis liidetakse süsteemiga alates 2025. aastast.

Varia – muu	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Muu vedeliku tanker	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Ro-Ro-laev	20	0,2 %	0,04	0,0 %
400–4 999 kogumahutavusega laevad kokku	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
400–4 999 kogumahutavusega laevad kokku, v.a segalasti- ja avamerelaevad	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2 Võimalike stsenaariumide kirjeldus

Peamine stsenaarium, mida käesoleva hindamise raames kaalutakse, on meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisala võimalik laiendamine laevadele, mille kogumahutavus on 400–4 999 ning mis ei ole segalasti- ja avamerelaevad. Selle stsenaariumi eesmärk on suurendada meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrusega hõlmatud kasvuhoonegaaside heite osakaalu, mis võimaldaks integreerida 400–4 999 kogumahutavusega laevad meretranspordi süsinikuheite vähendamise poliitika meetmetesse, nagu ELi HKS ja algatus „FuelEU Maritime“.

Võimalikud variandid seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi laiendamiseks väiksematele laevadele on määratletud järgmiste aspektide kaudu:

a) Erinevate väiksemate laevade kategooriate lisamine kohaldamisalasse

A-stsenaariumid	Kirjeldus
A.1. Kõige rohkem heitkoguseid tekitavate laevade kategooriate lisamine	Kohaldamisala laiendamine tankeritele, RoPax-laevadele ja reisilaevadele kogumahutavusega 400–4 999
A.2. Kõigi laevakategooriate lisamine, välja arvatud need, mis on seirest, aruandlusest ja kontrollist vabastatud	Kohaldamisala laiendamine kõigile 400–4 999 kogumahutavusega laevade kategooriatele, mis ei ole seirest, aruandlusest ja kontrollist vabastatud[26] (st kõigile laevadele, mis veavad kaupa/reisijaid ärilistel eesmärkidel, ning avamerelaevadele)
A.3. Kõigi laevakategooriate lisamine (sealhulgas nende, mida seire, aruandlus ja kontroll praegu ei hõlma)	Kohaldamisala laiendamine kõigile 400–4 999 kogumahutavusega laevade kategooriatele, mis ei ole seirest, aruandlusest ja kontrollist vabastatud, ja kalalaevadele, seni hõlmamata teenindus- ja puksiirlaevadele ning seni hõlmamata reisidele

[26] Seirest, aruandlusest ja kontrollist vabastatud kategooriad on määratletud meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse artikli 2 lõikes 2; määrust ei kohaldata „sõjalaevade, mereväe abilaevade, kalapüügi- või -töötlemislaevade, lihtsa ehitusega puidust laevade, mehaanilise jõuajamita laevade ega valitsusasutuste laevade suhtes, mida kasutatakse mittekaubanduslikel eesmärkidel“.

	jahtidega (st need, mida ei tehta reisijate vedamiseks ärilistel eesmärkidel).

b) Väiksemate laevade puhul kohaldatavad seirenõuded

B-stsenaariumid	Kirjeldus
B.1. Samad seire-, aruandlus- ja kontrollinõuded	Väikelaevade (ja muude laevatüüpide) puhul on seire-, aruandlus- ja kontrollinõuded samad, mida kohaldatakse praegu seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud laevade suhtes
B.2. Madalam künnis iga reisi kohta andmete kogumisest vabastamiseks	Miinimumkünnist 300 reisi aastas[27] ei kohaldataks laevade suhtes, mille kogumahutavus on alla 5 000, st kõik laevad, mis teevad aruandeperioodil ainult ELi-siseseid reise, vabastataks kohustusest koguda teavet iga reisi kohta (olenemata reiside arvust).

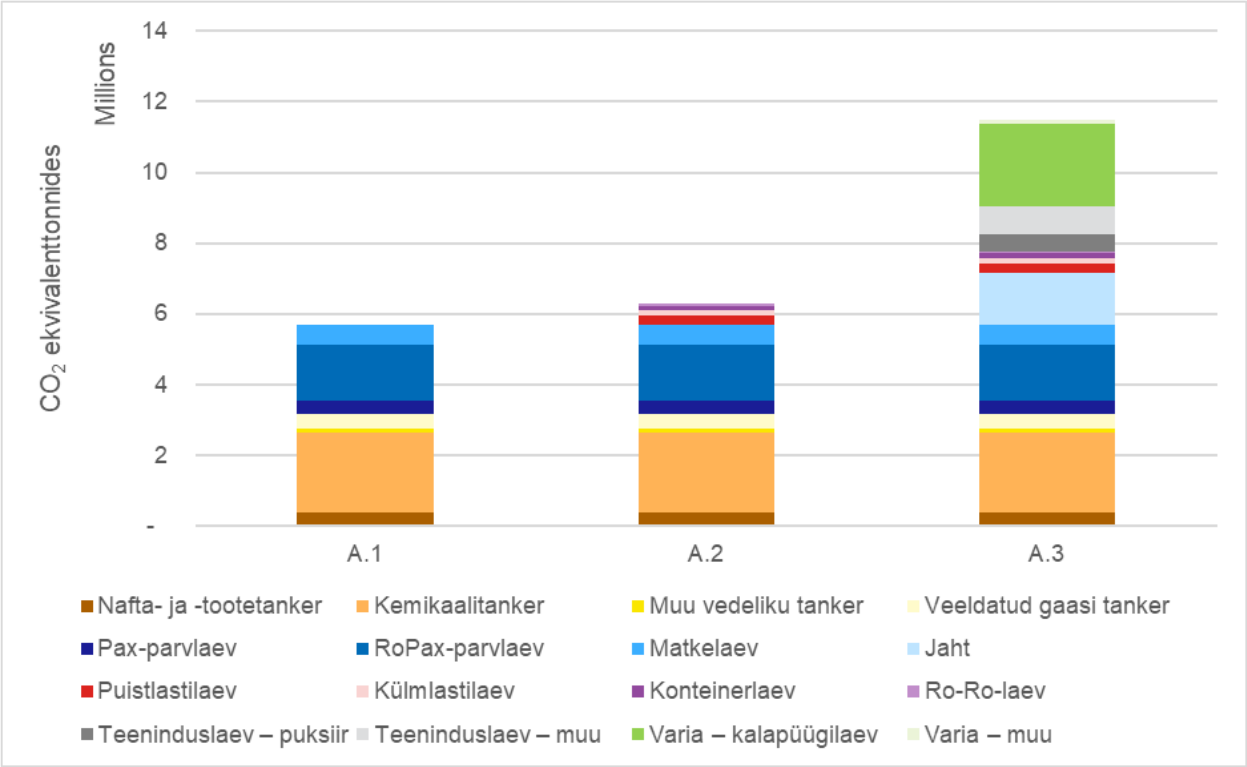
4.3. A-stsenaariumide (erinevate väiksemate laevade kategooriate lisamine kohaldamisalasse; seire-, aruandlus- ja kontrollinõuded ei muutu) keskkonnamõju

Kasvuhoonegaaside heite suurem hõlmatus

ELi meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisala laiendamine suurendaks seire-, aruandlus- ja kontrollinõuetega hõlmatavate ELi meretranspordist pärit heite osakaalu ja mõjutaks otseselt kasvuhoonegaaside heite andmete kättesaadavust (joonis 2). Stsenaariumiga A.1 seotud kasvuhoonegaaside heite puhul oleks kasv 4,2 % (5,61 miljonit tonni CO_2) võrreldes seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi muudetud kohaldamisalaga (see hõlmab alates 2025. aastast 400–4 999 kogumahutavusega segalasti- ja avamerelaevade heidet). Stsenaariumi A.2 korral oleks hõlmatud heite osakaal veidi suurem kui stsenaariumi A.1 puhul: kasv moodustaks 4,6 % (6,19 miljonit tonni CO_2) võrreldes seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi muudetud kohaldamisalaga. Kui laiendada kohaldamisala ka muudele kategooriatele (stsenaarium A.3), kasvaks hõlmatud heite osakaal oluliselt rohkem – 8,4 % (11,32 miljoni tonni CO_2 võrra).

[27] Meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse artikli 9 lõikes 2 on sätestatud erand, mille kohaselt „ettevõtja [on] vabastatud kohustusest koguda […] teavet konkreetse laeva iga reisi kohta, kui: a) kõik aruandeperioodi jooksul toimunud laeva reisid algasid liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevast sadamast või lõppesid seal ja b) laev teeb aruandeperioodi jooksul sõiduplaani kohaselt üle 300 reisi“. Siin käsitletav stsenaarium seisneks punktis b sätestatud tingimuse kaotamises väiksemate laevade puhul.

Joonis 2. Kasvuhoonegaaside heite täiendav hõlmatus stsenaariumide A.1, A.2 ja A.3 korral laevakategooriate kaupa 2023. aasta heiteandmete põhjal



Allikas: Ricardo analüüs

Otsene energiasääst ja kasvuhoonegaaside heite vähenemine

Ehkki meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrusega ei nähta ette otseseid heite piiranguid ega kohustust heidet vähendada, peaks seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisala laiendamine tooma kaasa otsese energiasäästu ja kasvuhoonegaaside heite vähenemise, kuna seire-, aruandlus- ja kontrolliandmed võivad aidata ületada mõningaid seniseid turutõkkeid ning avada tee energiatõhususe parandamisele tehniliste ja tegevusalaste meetmete abil. Konservatiivse eelduse kohaselt kohaldatakse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud väiksemate laevade kasvuhoonegaaside heitkoguste lähtetaseme suhtes 0,7 %lise kumulatiivse vähenemise määra (aastad 2025–2050)[28]. Seega oleks kasvuhoonegaaside kumulatiivne vähenemine suhteliselt väike, nagu on esitatud allpool tabelis 2.

Tabel 2. Kasvuhoonegaaside heite kumulatiivne vähenemine stsenaariumide A.1, A.2 ja A.3 korral (2025–2050)

	Kasvuhoonegaaside heite kumulatiivne vähenemine (miljonit tonni CO_2) 2025–2050
Stsenaarium A.1	1,51
Stsenaarium A.2	1,67

[28] See eeldus põhineb meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kasulikkuse uuringul, mille tulemused on eeldatavalt kohaldatavad ka väiksemate laevade puhul (Euroopa Komisjon, 2019).

	Kasvuhoonegaaside heite kumulatiivne vähenemine (miljonit tonni CO_2) 2025–2050
Stsenaarium A.3	3,06

Allikas: Ricardo analüüs

Kaudne keskkonnamõju, mis tuleneb väiksemate laevade võimalikust hõlmamisest muude kliimapoliitika meetmetega

Kui kasvuhoonegaaside heite otsene vähenemine, mis tuleneb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisala laiendamisest täiendavatele väiksematele laevadele, oleks suhteliselt marginaalne, siis potentsiaalne keskkonnamõju, mis tuleneks pärast seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisala laiendamist nende väiksemate laevade võimalikust hõlmamisest muude kliimamuutuste leevendamise poliitika meetmetega, nagu ELi HKS ja algatus „FuelEU Maritime“, oleks märksa suurem. Näiteks täiendava kasvuhoonegaaside heite hõlmamine ELi HKSiga tooks kaasa keskkonnamõju, mis on kooskõlas ELi HKSi piirmäära iga-aastase vähendamisega. Sellist täiendavat kasu käesolevas hindamises siiski arvesse ei võeta, kuna hindamine keskendub üksnes seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisala võimalikule laiendamisele.

4.4. A-stsenaariumide (erinevate väiksemate laevade kategooriate lisamine kohaldamisalasse; seire-, aruandlus- ja kontrollinõuded ei muutu) majanduslik mõju

Laevandusettevõtjate ja ametiasutuste regulatiivsed kulud

Laevandusettevõtjate täiendavad halduskulud hõlmaksid nii ühekordseid kui ka korduvaid kulusid, mis on seotud seiresüsteemi ettevalmistamise ja rakendamisega (ettevõtjate puhul, kes veel ei esita andmeid seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi raames) ning korduvate seire-, aruandlus- ja kontrollitoimingutega, mis on vajalikud selleks, et täita meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse nõudeid täiendavate hõlmatud laevade puhul. Tabelis 3 on sidusrühmadega konsulteerimise tulemuste põhjal esitatud laevandusettevõtjate poolt iga stsenaariumi korral kantavate ühekordsete ja korduvate halduskulude kogusummad. Lisaks sisaldab see tabel teavet, mis hõlmab korduvaid halduskulusid ühe tonni CO_2 heite kohta ja mille arvutamisel on iga stsenaariumi puhul lähtutud süsteemi kohaldamisalasse lisanduvast kasvuhoonegaaside koguheitest.

Tabel 3. Laevandusettevõtjate täiendavad halduskulud iga stsenaariumi korral, tuginedes 2023. aasta kuluandmetele

	Laevade arv	Ühekordsed kulud (kogusumma, EUR)	Korduvad kulud (kogusumma aastas, EUR)	Korduvad kulud ühe tonni CO_2 kohta (EUR/tCO_2)
Kulud laeva kohta	–	3 193	3 690	–
Stsenaarium A.1	2 238	7,1 miljonit	8,3 miljonit	1,2
Stsenaarium A.2	2 460	7,9 miljonit	9,1 miljonit	1,2

	Laevade arv	Ühekordsed kulud (kogusumma, EUR)	Korduvad kulud (kogusumma aastas, EUR)	Korduvad kulud ühe tonni CO_2 kohta (EUR/tCO_2)
Stsenaarium A.3	5 309	17,0 miljonit	19,6 miljonit	1,6

Allikas: Ricardo analüüs

Kulud, mida liikmesriikide ametiasutustel tuleks kanda seoses meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse täitmise tagamisega, hõlmavad sadamariigi kontrollitegevuse ja lipuriigi kohustustega seotud kulusid. Kuluhinnangute aluseks on liikmesriikidele saadetud küsimustikule (mis hõlmas nii halduskulusid kui ka täitmise tagamise kulusid) antud vastused. Eeldatakse, et korduvad täitmise tagamise kulud suurenevad nii sadamariigi kontrolli kui ka lipuriigi kohustuste puhul iga stsenaariumi korral lineaarselt vastavalt täiendavate laevade arvule. Täitmise tagamisega seotud lisakulud on esitatud tabelis 4.

Tabel 4. Liikmesriikide ametiasutuste lisakulud seoses täitmise tagamisega, tuginedes 2023. aasta kuluandmetele

Kulu liik	Stsenaariumid		
	Stsenaarium A.1	Stsenaarium A.2	Stsenaarium A.3
Sadamariigi kontrolliga seotud kulud (eurodes aastas)	47 307	51 999	112 221
Lipuriigi kohustustega seotud kulud (eurodes aastas)	58 866	64 705	139 641
Liikmesriikide ametiasutuste hinnangulised kogukulud (eurodes aastas)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Euroopa ametiasutuste (Euroopa Komisjon ja EMSA) kulud, mis tulenevad täiendavate väiksemate laevade (kogumahutavusega 400–4 999) lisamisest seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse, hõlmavad platvormi THETIS-MRV IT-kohanduste ja arendustega seotud ühekordseid kulusid ning täiendavate inimressurssidega seotud korduvaid kulusid teabe analüüsimisele, kasutajatoe pakkumisele ning teabematerjalide väljatöötamisele või ajakohastamisele. Sellest tulenevad lisakulud iga stsenaariumi korral on esitatud tabelis 5.

Tabel 5. Euroopa pädevate asutuste lisakulud seoses täitmise tagamisega, tuginedes 2023. aasta kuluandmetele

	Ühekordsed kulud (kogusumma, EUR)	Korduvad kulud (kogusumma aastas, EUR)
Stsenaarium A.1	100 000	40 000
Stsenaarium A.2	100 000	42 891[29]
Stsenaarium A.3	100 000	80 000

[29] Stsenaariumi A.2 puhul on väärtus arvutatud stsenaariumide A.1 ja A.3 vahelise proportsionaalse väärtusena, võttes arvesse esitatud andmeid.

Allikas: Ricardo analüüs

Regulatiivsete kulude kogusumma arvutamiseks liideti laevandusettevõtjate halduskulud ja pädevate asutuste kantavad täitmise tagamise kulud, mida kirjeldati eespool. Eeldati, et ühekordsed kulud kantakse täies ulatuses rakendamise esimesel aastal (eeldatavasti 2025. aastal) ning et laevandusettevõtjate ja pädevate asutuste korduvad kulud suurenevad aastatel 2025–2050 proportsionaalselt vastavalt laevade arvule. Need täiendavad halduskulud on eeldatavasti liiga väiksed, et tekitada sotsiaalse mõjuga olulisi turumoonutusi (nt seoses tarbijate või töötajatega). Regulatiivsed kogukulud on esitatud tabelis 6 ja nende suhtes on kohaldatud 3 % diskontomäära.

Võrdsed tingimused

Seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisala laiendamine täiendavatele väiksematele laevadele avaldaks eeldatavasti positiivset mõju võrdsetele tingimustele, kuna see tagaks ühesugused regulatiivsed nõuded laevade puhul, mille kogumahutavus on veidi üle või alla 5 000 künnist ja mis võivad konkureerida ühesugustes turusegmentides. Suuruse järgi rühmitatud laevade andmete analüüs näitab, et suur osa täiendavatest laevadest, mida poliitikastsenaariumides kaalutakse, jääks veidi alla 5 000 künnise. Stsenaariumi A.1 korral moodustaksid 4 000–4 999 kogumahutavusega laevad 32 %, stsenaariumi A.2 korral 31 % ja stsenaariumi A.3 korral 19 % asjaomasest laevastikust.

4.5. A-stsenaariumide (erinevate väiksemate laevade kategooriate lisamine kohaldamisalasse; seire-, aruandlus- ja kontrollinõuded ei muutu) võrdlus sotsiaalse nüüdispuhasväärtuse seisukohast

Sotsiaalne nüüdispuhasväärtus on kõigi vaadeldavate kohaldamisala laiendamise stsenaariumide korral aastatel 2025–2050 negatiivne (tabel 6). Põhjus seisneb selles, et ettevõtjate ja ametiasutuste täiendavate halduskulude nüüdisväärtus on suurem kui üksnes meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrusest tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise rahaline väärtus.

Seda nüüdispuhasväärtuse arvutust tuleks siiski tõlgendada ettevaatusega, kuna selles ei võeta arvesse võimalikku kaudset keskkonnakasu, mis tuleneks väiksemate laevade võimalikust hilisemast integreerimisest kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitika muudesse meetmetesse, nagu ELi HKS ja algatus „FuelEU“ (või muudesse samaväärsetesse meetmetesse), pärast nende eelnevat lisamist seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse. Kui võtta arvesse kulu ja tulu, mis kaasneb väiksemate laevade integreerimisega ELi HKSi ja/või algatusse „FuelEU“ pärast nende lisamist seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse, oleks pilt eeldatavasti hoopis teistsugune ja nüüdispuhasväärtus oleks tõenäoliselt positiivne.

Tabel 6. Stsenaariumide A.1, A.2 ja A.3 kohane sotsiaalne nüüdispuhasväärtus võrreldes lähteolukorraga (miljonit eurot aastatel 2025–2050) (3 % diskontomäär)

	Stsenaarium A.1	Stsenaarium A.2	Stsenaarium A.3
Kasvuhoonegaaside heite vähenemine	3,7	4,1	7,5
Regulatiivsed kulud	-17,6	-17,6	-41,7
Sotsiaalne nüüdispuhasväärtus	**-13,9**	**-13,5**	**-34,2**

Allikas: Ricardo analüüs

Märkus. Kasvuhoonegaaside heite vähenemine rahalise väärtuse väljendamiseks lähtuti kliimamuutuste vältimise kuludest, mis on esitatud 2019. aasta käsiraamatus väliskulude kohta (100 eurot CO_2 ekvivalenttonni kohta), korrigeerituna 2023. aasta hinnatasemega (2030. aastal 133 eurot CO_2 ekvivalenttonni kohta ja pärast 2030. aastat 358 eurot CO_2 ekvivalenttonni kohta).

4.6. Stsenaariumi B2 mõju, mis on seotud seirenõuete muutmisega väiksemate laevade puhul

Kui stsenaariumi B.2 kohaselt kõrvaldada kehtiv künnis (300 reisi aastas), oleks see kasulik suurele osale laevadest, mis teevad ainult ELi-siseseid reise (32 % kõigist väiksematest laevadest),[30] kuna seeläbi laieneks iga reisi kohta andmete esitamisest vabastamise kohaldamisala.

Andmete esitamine summaarselt, mitte iga reisi kohta eraldi, võimaldaks selle vabastusega hõlmatud ettevõtjatel kasutada lihtsamaid seiresüsteeme (nt kütuse saatelehed väiksema hulga andmetega, mis vähendaks seirekulusid. Stsenaariumi B.2 kohta kvantitatiivset analüüsi ei tehtud, kuid kvalitatiivne analüüs näitab, et võrreldes stsenaariumiga B.1 võimaldaks see halduskulusid oluliselt vähendada. Seda vähendamist ei ole kvantifitseeritud, kuna reisipõhiste andmete esitamise ja summaarsete andmete esitamise kulude erinevuse kohta puuduvad kvantitatiivsed tõendid.

5. Järeldused

Selliste laevade kasvuhoonegaaside heite analüüs, mille kogumahutavus on alla 5 000, kuid mitte alla 400, kinnitab, et need kaks laevakategooriat, mis kuuluvad alates 2025. aastast ELi meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisalasse, ongi tegelikult kategooriad, mille heitkogused on selles segmendis kõige suuremad. Avamere- ja segalastilaevade kategooriasse kuuluvate väiksemate laevade kasvuhoonegaaside heide moodustab vastavalt 22 % ja 18 % väiksemate laevade kasvuhoonegaaside koguheitest.

Kui nende kahe kategooria heide kõrvale jätta, siis ülejäänud väiksemate laevade kasvuhoonegaaside koguheide moodustab hinnanguliselt 11,32 miljonit tonni CO_2, st 9 % seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud CO_2 heitest 2023. aastal. Selliseid laevu on 5 309; see

[30] Kõige suurema osa ainult ELi-siseseid reise tegevate laevade kategooriatest moodustavad RoPax-laevad ja reisilaevad.

arv moodustab 42 % nende laevade arvust, mille suhtes kohaldati 2023. aastal seire-, aruandlus- ja kontrollikohustusi.

Laevandusettevõtjate esindajatega konsulteerimise põhjal tehti analüüsis kindlaks, et väiksemate laevade puhul oleksid korduvad iga-aastased seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga seotud halduskulud laeva kohta sarnased kuludega, mida kantakse seoses suuremate laevadega, mille suhtes praegu kehtivad seire-, aruandlus- ja kontrollikohustused (või neist kuludest veidi suuremad). Seega – ja kuna need laevad tekitavad suuremate laevadega võrreldes vähem kasvuhoonegaaside heidet – oleks laevandusettevõtjate halduskulude ja täiendavalt jälgitavate kasvuhoonegaaside heitkoguste vahekord väiksemate laevade puhul vähem soodne. Halduskulude ja kasvuhoonegaaside heite hõlmatuse suhe oleks väiksemate laevade puhul keskmiselt seitse korda suurem kui suuremate laevade puhul, mille suhtes praegu kehtivad seire-, aruandlus- ja kontrollikohustused.

Analüüsist selgus ka, et meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisala laiendamine täiendavatele väiksemate laevade kategooriatele aitaks käivitada energiatõhususe meetmete ja vähese süsinikuheitega tehnoloogia rakendamise, kuna seire-, aruandlus- ja kontrolliandmetest saadakse teavet otsuste tegemiseks. Otsene keskkonnakasu on konservatiivsete eelduste kohaselt siiski üsna väike.

Sotsiaalne nüüdispuhasväärtus on kõigi vaadeldavate kohaldamisala laiendamise stsenaariumide korral negatiivne. See näitab, et ettevõtjate ja pädevate asutuste täiendavate halduskulude nüüdisväärtus on suurem kui üksnes meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määrusest tuleneva kasvuhoonegaaside heitkoguste vähenemise rahaline väärtus. Kui aga võtta arvesse võimalikku kaudset kasu, mis tuleneks väiksemate laevade võimalikust integreerimisest kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitika muudesse meetmetesse, nagu ELi HKS ja algatus „FuelEU“, pärast nende eelnevat lisamist seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse, oleks pilt teistsugune: keskkonnakasu oleks märksa suurem ja nüüdispuhasväärtus oleks tõenäoliselt positiivne.

Sellega seoses tasub märkida, et ELi HKSi ja algatusse „FuelEU“ integreerimise kõrval võib kavandada muid samaväärseid meetmeid, eriti juhul, kui seeläbi oleks võimalik vähendada halduskoormust. Selliseid meetmeid võiks võtta riikide tasandil ja nende hulka kuuluvad näiteks maksustamisega seotud meetmed või vabatahtlik osalemine ELi HKS2-s (heitkogustega kauplemise süsteem hoonete, maanteetranspordi ja muude sektorite jaoks). Mõned liikmesriigid, sealhulgas Austria, Madalmaad ja Rootsi, on juba otsustanud lisada ELi HKS2 kohaldamisalasse mõningate väiksemate laevade ja/või siseveelaevanduse heite.

Käesolevas aruandes käsitletakse üksnes täiendavate väiksemate laevade võimalikku lisamist meretranspordi heitkoguste seire, aruandluse ja kontrolli määruse kohaldamisalasse ning sellise muudatuse otsest mõju, võtmata arvesse täiendavat kasu, mis võib tuleneda väiksemate laevade integreerimisest kasvuhoonegaaside heite vähendamise poliitika muudesse meetmetesse . Kõnealust täiendavat kasu hinnatakse ELi HKSi direktiivi läbivaatamise raames 2026. aastal.