EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.3.2025
COM(2025) 109 final

ZPRÁVA KOMISE

Přezkum nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy v souvislosti s možným zahrnutím lodí o hrubé prostornosti pod 5 000 rejstříkových tun, avšak ne nižší než 400 rejstříkových tun

ZPRÁVA KOMISE

Přezkum nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy v souvislosti s možným zahrnutím lodí o hrubé prostornosti pod 5 000 rejstříkových tun, avšak ne nižší než 400 rejstříkových tun

1. Úvod

Námořní doprava hraje v hospodářství EU zásadní úlohu a je jedním z energeticky nejúčinnějších druhů dopravy. Stále však zůstává významným zdrojem emisí skleníkových plynů.

Nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy je zásadní součástí opatření EU k řešení změny klimatu v odvětví námořní dopravy. Toto nařízení (dále jen „nařízení o monitorování, vykazování a ověřování“) vyžaduje, aby rejdařské společnosti monitorovaly své emise skleníkových plynů, spotřebu paliva a další relevantní informace související s plavbami v EU. Jeho hlavním cílem je shromažďovat spolehlivé a ověřené údaje o emisích skleníkových plynů, stimulovat zavádění energeticky účinných a nízkouhlíkových řešení s větší transparentností a podporovat provádění politik zmírňování změny klimatu, jako je nedávné rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi (ETS) na námořní dopravu. Hraje také zásadní roli pro budoucí politické diskuse, protože prvním krokem k opatřením ke snížení emisí je pochopit, kolik a kde se jich vypouští.

Podle článku 22a nařízení o monitorování, vykazování a ověřování je cílem této zprávy posoudit možné zahrnutí lodí s hrubou prostorností pod 5 000 rejstříkových tun, avšak ne nižší než 400 rejstříkových tun do oblasti působnosti tohoto nařízení, a to s ohledem na možné následné zahrnutí těchto malých lodí do oblasti působnosti směrnice o ETS[1] nebo navržení jiných opatření ke snížení emisí skleníkových plynů z těchto lodí. Tato zpráva bude proto podle potřeby sloužit také jako podklad pro plánovaný přezkum směrnice o ETS v roce 2026[2].

Tato zpráva má následující strukturu:

- přehled provádění nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, zejména s ohledem na nedávné změny,
- přezkum stávající oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování,
- posouzení scénářů rozšíření oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování na menší plavidla (400 až 4 999 rejstříkových tun).

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

[2] Podle čl. 3gg odst. 5 směrnice o ETS nejpozději do 31. prosince 2026 předloží Komise zprávu, v níž „posoudí proveditelnost a hospodářské, environmentální a sociální dopady zahrnutí emisí z lodí, včetně lodí na volném moři, do této směrnice, a to o hrubé prostornosti nižší než 5 000, ale ne nižší než 400 hrubé prostornosti, a to zejména na základě analýzy připojené k přezkumu nařízení (EU) 2015/757, který má být proveden do 31. prosince 2024“.

Analýza uvedená v této zprávě vychází ze studie provedené konsorciem dodavatelů.[3]

2. Přehled provádění nařízení o monitorování, vykazování a ověřování

2.1 Představení nařízení o monitorování, vykazování a ověřování a jeho nedávných změn

Od 1. ledna 2018 musí velké lodě s hrubou prostorností nad 5 000 rejstříkových tun, které nakládají nebo vykládají náklad nebo cestující v přístavech Evropské unie (EU)[4], monitorovat a vykazovat související emise skleníkových plynů (v letech 2018 až 2023 pouze emise CO_2, ale od ledna 2024 také emise oxidu dusného a methanu) a další relevantní informace. Monitorování, vykazování a ověřování informací musí být prováděno v souladu s nařízením o monitorování, vykazování a ověřování.

Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování stanoví požadavky na rejdařské společnosti, aby každý kalendářní rok cyklicky monitorovaly a vykazovaly emise za každou svou loď. Všechny lodě, které vykonávají plavby v oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, musí bez ohledu na stát vlajky předložit plán monitorování, v němž podrobně uvedou, jak hodlají shromažďovat údaje o emisích, a to do dvou měsíců od svého prvního připlutí do přístavu v EU. Plán monitorování musí být před zahájením shromažďování údajů uspokojivě posouzen akreditovaným ověřovatelem a shromážděné údaje (uvedené v ročním výkazu emisí) musí být na konci každého vykazovaného období ověřeny. Po ověření vydá ověřovatel dokument o souladu a výkazy se předloží Komisi prostřednictvím portálu THETIS MRV. Prosazování procesu monitorování, vykazování a ověřování v EU provádějí členské státy tím, že kontrolují lodě, které připlouvají do přístavů spadajících do jejich jurisdikce, a přijímají veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že lodě plující pod jejich vlajkou jsou v souladu s nařízením.

Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování bylo koncipováno jako první krok před zahrnutím těchto emisí do oblasti působnosti systému EU pro obchodování s emisemi (ETS). Toto zahrnutí se uskutečnilo prostřednictvím revize směrnice o EU ETS v roce 2023, která mimo jiné začlenila do oblasti její působnosti od ledna 2024 emise z námořní dopravy.[5]

V roce 2023 bylo změněno i samotné nařízení o monitorování, vykazování a ověřování[6], aby byla pravidla pro monitorování, vykazování a ověřování přizpůsobena začlenění činností námořní dopravy do systému EU ETS. Bylo také změněno tak, aby od 1. ledna 2024 zahrnovalo i jiné emise než CO_2, konkrétně oxid dusný (N_2O) a methan (CH_4). Dále bylo dohodnuto, že se od 1. ledna 2025 rozšíří jeho působnost na lodě pro kusový náklad o hrubé prostornosti 400 rejstříkových tun

[3] Ricardo a kol., 2025 – „Studie na podporu provádění směrnice o ETS a požadavků na monitorování, vykazování a ověřování v námořní dopravě“, zveřejnění se připravuje.

[4] Odkazy na EU jako region v této zprávě zahrnují i země mimo EU, které jsou součástí Evropského hospodářského prostoru (EHP), pokud není uvedeno jinak.

[5] Další informace o rozšíření systému ETS na emise z námořní dopravy a o jeho celkovém časovém harmonogramu naleznete na příslušných internetových stránkách Komise a v sekci Často kladené otázky: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en

[6] Nařízením (EU) 2023/957.

a více a na pobřežní lodě o hrubé prostornosti 400 rejstříkových tun a více.[7] Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování se tak již vztahuje (od roku 2025) na dva typy menších plavidel, což je v této zprávě zohledněno.

Kromě toho nařízení o monitorování, vykazování a ověřování přispívá k podpoře provádění nařízení o námořních palivech FuelEU[8], které vstoupí v platnost v roce 2025. Veškeré údaje monitorované a vykazované podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování lze totiž použít pro výpočty podle nařízení FuelEU, za předpokladu potvrzení ověřovatele podle FuelEU, jestliže se liší od ověřovatele podle nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

2.2 Provádění nařízení o monitorování, vykazování a ověřování

Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování se uplatňuje od roku 2018 a poskytuje spolehlivé údaje a ukazatele o emisích skleníkových plynů z námořní dopravy. Ve *studii z roku 2022 na podporu provádění nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy*[9] bylo zejména zdůrazněno, že jednou z hlavních výhod tohoto nařízení jsou poznatky o environmentální výkonnosti plavidel připlouvajících do přístavů EU nebo vyplouvajících z přístavů EU, neboť umožňuje systematické shromažďování údajů o výkonnosti plavidel. Tato studie rovněž poukázala na některé překážky při provádění, jako jsou přetrvávající zpoždění při předkládání výkazů o emisích – několik zúčastněných stran uvedlo, že splnění požadavků bylo náročné, zejména v prvním roce (2018).

S cílem pomoci příslušným zúčastněným stranám seznámit se se změnami nařízení o monitorování, vykazování a ověřování z roku 2023 a omezit případné problémy při jeho provádění provedla Komise informační činnost a vypracovala pokyny a materiály dostupné online. Komise například zveřejnila dva soubory často kladených otázek[10] – k nařízení o monitorování, vykazování a ověřování a k rozšíření ETS na emise z námořní dopravy – a dvoje hlavní pokyny[11]. V období od září 2023 do dubna 2024 uspořádala Komise spolu s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA) také pět webinářů o klíčových aspektech změn nařízení o monitorování, vykazování a ověřování a směrnice o ETS (například o aktualizacích plánů

[7] Další informace o nařízení o monitorování, vykazování a ověřování naleznete na příslušných internetových stránkách Komise a v sekci Často kladené otázky: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en

[8] Nařízení (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES.

[9] Studie na podporu provádění nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy, Evropská unie, 2022: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf

[10] Viz sekce „Často kladené dotazy“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq

[11] Viz sekce „Dokumentace“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

monitorování)[12]. Kromě toho bylo zřízeno zvláštní kontaktní místo („helpdesk“)[13], které řeší dotazy rejdařských společností a dalších zúčastněných stran – od září 2023 do října 2024 bylo uzavřeno více než 1 400 dotazů.

Předběžné monitorování souladu a provádění v roce vykazování 2024 má slibné výsledky. V době vypracování této zprávy aktualizovalo své plány monitorování více než 15 000 lodí a předložilo je správním orgánům ke schválení v souladu s novými požadavky, které vstoupily v platnost v roce 2023. Dalším klíčovým milníkem bude předložení výkazů o emisích na úrovni lodí a společností, což se má uskutečnit do konce března 2025.

Pro doplnění uvádíme, že emise vykázané v rámci monitorování, vykazování a ověřování za rok 2023 pocházejí z flotily čítající více než 12 000 lodí. V rámci monitorovaných plaveb bylo v roce vykazování 2023 do atmosféry vypuštěno 126,7 milionu tun CO_2. V době vypracování této zprávy systém zahrnuje přibližně 5 000 rejdařských společností.[14]

Komise každoročně zveřejňuje zprávu, v níž informuje veřejnost o emisích skleníkových plynů a energetické účinnosti monitorovaných lodí, které spadají do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.[15]

3. Přezkum současné oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování

Cílem tohoto přezkumu je odpovědět na obecnou otázku, zda byla oblast působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování (prahové hodnoty velikosti a typy plavidel) doposud vhodná a zda jsou stále platné důvody pro vyloučení některých plavidel o hrubé prostornosti mezi 400 a 4 999 rejstříkových tun. Po podrobné objektivní analýze lodí připlouvajících do přístavů EU a odplouvajících z přístavů EU z hlediska jejich velikosti a produkce emisí byla v roce 2015 zvolena počáteční prahová hodnota hrubé prostornosti 5 000 rejstříkových tun. Cílem této nediskriminační prahové hodnoty bylo pokrýt nejvýznamnější producenty emisí a zároveň najít správnou rovnováhu mezi administrativní zátěží a environmentální účinností nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Analýza tehdy naznačila, že použití prahové hodnoty 5 000 rejstříkových tun namísto 400 rejstříkových tun by výrazně snížilo odhadované administrativní náklady, zatímco množství pokrytých emisí CO_2 by se snížilo poměrně málo.

3.1 Účinnost a význam

Cílem nařízení o monitorování, vykazování a ověřování je zavést standardizovaný systém monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z plavidel, která připlouvají do přístavů EU, s harmonizovanými pravidly a veřejným přístupem k ověřeným údajům. Transparentnost a spolehlivost těchto údajů jsou klíčové pro to, aby údaje pomohly rejdařským společnostem řešit stávající selhání trhu a přijmout dekarbonizační opatření. Selhání trhu obvykle

[12] Viz záznamy v sekci „Události“: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu

[14] Patří sem společnosti registrované v databázi THETIS MRV, které mají ve své flotile aktivní lodě.

[15] Výroční zprávy o monitorování, vykazování a ověřování jsou k dispozici v sekci „Dokumentace“ na této webové stránce: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

zahrnuje informační problémy, jako je nedostatek spolehlivých údajů o úsporách skleníkových plynů nebo asymetrické informace mezi vlastníky lodí a nájemci, které mohou vést k problémům rozdílných motivací.

Studie Evropské komise z roku 2022[16] se dotazovala rejdařských společností na jejich využívání údajů monitorování, vykazování a ověřování. Společnosti uvedly, že systematické měření a dokumentování emisí poskytuje jednotnou základní referenční úroveň v oblasti environmentální výkonnosti a poskytuje jim znalosti a přehled o emisích jejich flotily. Tyto poznatky usnadnily a zjednodušily jejich komunikaci s klienty (přepravci, speditéry atd.). Rejdařské společnosti uvedly, že mohou svým klientům předávat informace týkající se emisí, což zvyšuje informovanost na přijímající straně dodavatelského řetězce. Předchozí studie (CE Delft, 2014) však zdůrazňuje, že tyto pozitivní účinky se s největší pravděpodobností projeví, pokud společnosti investují do přesných a komplexních systémů monitorování a analýzy dat.

Ve vztahu k malým plavidlům je cílem analýzy účinnosti pochopit, do jaké míry může současná oblast působnosti monitorování, vykazování a ověřování (velikost a typ plavidla) bránit menším plavidlům ve využívání různých výhod plynoucích z nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Na základě konzultací se zúčastněnými orgány veřejné správy a organizacemi v odvětví analýza naznačuje, že údaje z monitorování, vykazování a ověřování budou velmi cenné i pro menší plavidla. Údaje z monitorování, vykazování a ověřování jsou skutečně klíčové pro přijímání finančních a řídicích rozhodnutí, která by mohla poskytnout další informace o emisích lodí a pomoci odstranit překážky na trhu. Zatímco několik společností provozujících menší plavidla již dobrovolně shromažďuje údaje o emisích, někdy s cílem poskytnout informace pro investiční rozhodnutí v oblasti energeticky účinných a nízkouhlíkových technologií, analýza ukazuje, že monitorování, vykazování a ověřování by mohlo být pro tyto společnosti a třetí strany přínosem, protože by tak byly zajištěny konzistentnější a spolehlivější procesy monitorování a vykazování ve všech oblastech.

Nařízení o monitorování, vykazování a ověřování proto se svou současnou oblastí působnosti neumožňuje investice do technologií pro snižování emisí na všech typech malých plavidel (tj. nad rámec těch, která již od roku 2025 spadají do oblasti působnosti monitorování, vykazování a ověřování) a nepodporuje přijímání opatření pro provozní energetickou účinnost, zejména u plavidel, která nemají zavedeny systémy sledování palivové výkonnosti.

Z hlediska významu je nařízení o monitorování, vykazování a ověřování důležitým nástrojem na podporu přijímání opatření a politik ke snižování emisí skleníkových plynů v námořním odvětví. To je důležité, protože všechna odvětví hospodářství, včetně malých a velkých plavidel, musí přispívat k dosažení cílů EU v oblasti klimatu i cílů Pařížské dohody. Zavedením standardizovaného systému monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z plavidel poskytuje nařízení rejdařským společnostem důležitý nástroj pro získávání informací

[16] Studie na podporu provádění nařízení (EU) 2015/757 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy, 2022.

potřebných k finančním a řídicím rozhodnutím, komunikaci se zúčastněnými stranami a identifikaci příležitostí ke snížení emisí a investicím do technologií.

3.2 Účinnost

Cílem analýzy účinnosti je přezkoumat nejnovější důkazy o kompromisu mezi pokrytím emisí skleníkových plynů a administrativními náklady rejdařských společností s ohledem na oblast působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v EU[17]. Za tímto účelem byly odhadnuty potenciální administrativní náklady související s monitorováním, vykazováním a ověřováním u menších plavidel a porovnány s náklady u plavidel, která již podávají výkazy v rámci monitorování, vykazování a ověřování.

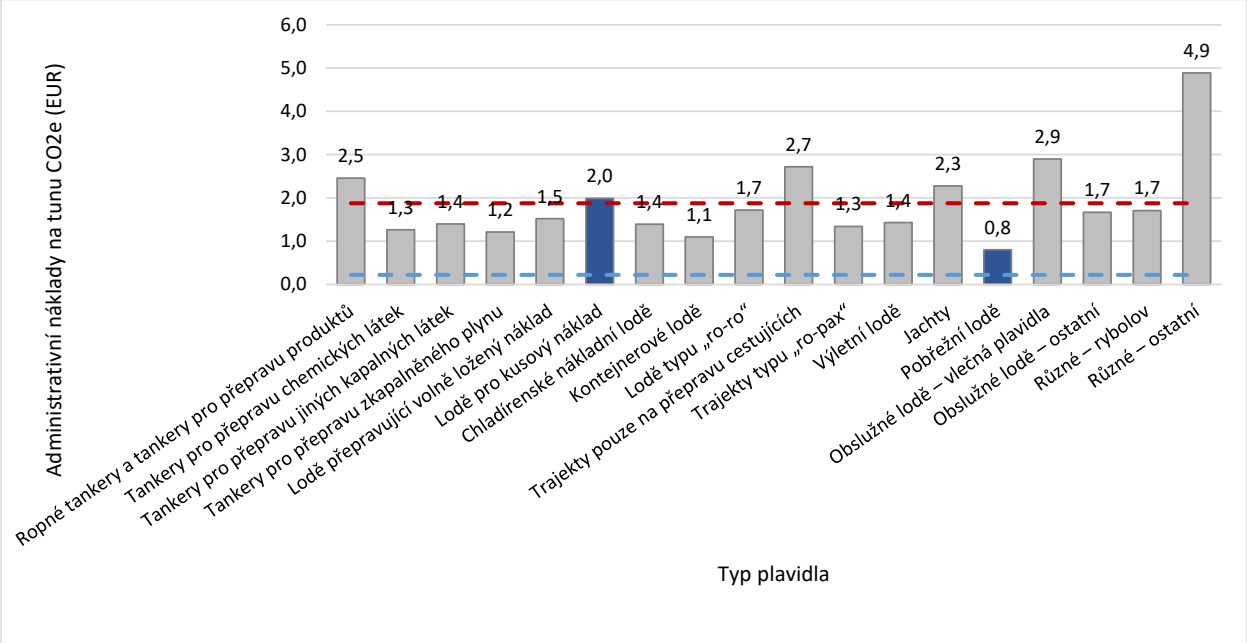
Odhady administrativních nákladů vycházejí z konzultací se zástupci rejdařských společností prostřednictvím individualizovaných rozhovorů, jichž se účastnili jak provozovatelé, tak vlastníci lodí. Byly zohledněny jak jednorázové, tak opakující se náklady. Rejdařské společnosti byly požádány, aby na základě svých současných zkušeností odhadly opakující se náklady u plavidel, která v současnosti podléhají nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, a očekávané náklady u menších plavidel v případě, že by byla zahrnuta do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Z analýzy vyplývá, že opakující se každoroční administrativní náklady na plavidlo související s monitorováním, vykazováním a ověřováním by u menších plavidel (odhadované v průměru na 3 690 EUR na plavidlo) byly stejné nebo mírně vyšší ve srovnání s plavidly, na která se povinnosti monitorování, vykazování a ověřování v současnosti již vztahují (odhadované v průměru na 3 390 EUR na plavidlo). Některé rejdařské společnosti uvádějí jako hlavní důvody vyšších nákladů na monitorování personální omezení a častější plavby menších plavidel.

Celkově by byl kompromis mezi administrativními náklady rejdařských společností a dalšími monitorovanými emisemi skleníkových plynů u menších plavidel méně příznivý. Poměr mezi administrativními náklady a pokrytím emisí skleníkových plynů by byl u menších plavidel v průměru sedmkrát vyšší než u větších plavidel, která již podávají zprávy v rámci nařízení o monitorování, vykazování a ověřování (graf 1). Důvodem je, že administrativní náklady jsou srovnatelné, zatímco menší plavidla vypouštějí mnohem méně emisí než plavidla větší.

[17] Rozšíření oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování na menší plavidla by rovněž vedlo k dodatečným nákladům pro veřejné orgány, které jsou uvedeny v posouzení scénářů rozšíření oblasti působnosti. Tato analýza účinnosti se zabývá relativním poměrem administrativních nákladů a zahrnutých emisí skleníkových plynů, přičemž se pro tento účel berou v úvahu pouze administrativní náklady rejdařských společností, protože představují hlavní složku nákladů.

Obrázek 1 Opakující se administrativní náklady rejdařských společností na tunu pokrytého CO_2 u menších plavidel podle typu (vypočteno jako výsledky celkových odhadovaných opakujících se administrativních nákladů na základě průměrných nákladů oznámených konzultovanými zúčastněnými stranami na celkové emise ekvivalentu CO_2 za každou kategorii plavidel v roce 2023).



Zdroj: Ricardova analýza

Lodě zahrnuté do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování od roku 2025

Lodě nezahrnuté do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování

--- Průměrné administrativní náklady na tCO_2e u malých plavidel (400–4 999 rejstříkových tun)

--- Průměrné administrativní náklady na tCO_2e u velkých plavidel (nad 5 000 rejstříkových tun)

Cílem analýzy účinnosti je také přezkoumat důkazy o schopnosti společností spravujících menší plavidla přizpůsobit se procesům monitorování, vykazování a ověřování ve srovnání se společnostmi, které již podávají výkazy v rámci nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Z prozkoumaných údajů vyplývá, že společnosti, které spravují menší plavidla, jsou v průměru menší (z hlediska počtu plavidel spravovaných jednou společností) než ty, které již podávají zprávy v rámci nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Společnosti, které v současné době podávají zprávy v rámci nařízení o monitorování, vykazování a ověřování (tj. za velká plavidla), jsou v průměru odpovědné za 2,6 plavidla. U menších plavidel se odhaduje[18], že by

[18] Jelikož nevíme, který ze subjektů (zda vlastník lodi nebo společnost registrovaná podle ISM, pokud se liší) by převzal odpovědnost za monitorování, vykazování a ověřování u malých lodí, studie předpokládá, že odpovědnost za monitorování, vykazování a ověřování u malých plavidel potvrdí stejný podíl vlastníků lodí a společností registrovaných podle ISM jako u větších plavidel (tj. 53 % vlastníků lodí a 47 % společností registrovaných podle ISM podle databáze THETIS MRV v říjnu 2024). Na základě informací z databáze MARINFO se uvažovaná flotila menších plavidel týká 1 262 společností registrovaných podle ISM a 4 014 vlastníků lodí.

průměrný počet malých plavidel na společnost činí 1,6, což je výrazně méně. Vzhledem k tomu, že se očekává, že společnosti spravující menší plavidla odpovídají za menší počet lodí, je méně pravděpodobné, že budou mít prospěch z úspor z rozsahu spojených s náklady na zavedení monitorování, vykazování a ověřování.

Většina společností, které spravují menší plavidla, by navíc byla v systému monitorování, vykazování a ověřování novým subjektem. V databázi THETIS MRV je již zapsáno pouze 29 % společností registrovaných podle ISM[19] a 3 % vlastníků lodí spravujících menší plavidla. Z toho vyplývá, že většina společností, které spravují menší plavidla, bude muset zavést procesy monitorování, vykazování a ověřování a seznámit se s nimi, protože dosud nepodávají zprávy v rámci nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

3.3 Soudržnost

Dalším klíčovým cílem nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování je podpořit provádění nedávno přijatých politik zaměřených na snižování emisí skleníkových plynů v námořním odvětví EU, zejména rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi na námořní dopravu („EU ETS“) a nařízení o námořních palivech FuelEU[20]. Analýza soudržnosti se proto zabývá tím, zda je současná oblast působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování vhodná k tomu, aby přispěla k provádění těchto konkrétních politik v oblasti klimatu a také jejich případnému budoucímu přezkumu.

V tomto ohledu analýza ukazuje, že nařízení o monitorování, vykazování a ověřování již provádění těchto důležitých politik EU účinně podporuje. Přímo poskytuje údaje o emisích skleníkových plynů potřebné k rozšíření systému EU ETS na námořní dopravu a nabízí spolehlivou platformu pro vykazování na podporu provádění nařízení FuelEU.

Pokud jde o možný budoucí vývoj politiky, současná oblast působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by již umožňovala případné rozšíření oblasti působnosti systému EU ETS na emise skleníkových plynů z malých lodí pro kusový náklad a malých pobřežních lodí (400–4 999 rejstříkových tun). Tvůrci politik by například znali možný dopad takového rozšíření z hlediska zvýšení stropu ETS nebo očekávaného počtu dalších vkladních účtů námořních provozovatelů. Rejdařské společnosti provozující tato plavidla by také měly mnohem lepší pozici, protože by již byly obeznámeny s procesem monitorování, vykazování a ověřování.

Současné nařízení o monitorování, vykazování a ověřování by však stejným způsobem neumožňovalo případné rozšíření oblasti působnosti ETS na emise skleníkových plynů z ostatních

[19] „Společnost zaregistrovaná podle ISM“ je organizace nebo osoba, která převzala odpovědnost za provoz lodi od vlastníka lodi a která při převzetí této odpovědnosti souhlasila s převzetím všech povinností a odpovědností uložených Mezinárodním předpisem pro řízení bezpečnosti lodí a pro zabránění znečištění, stanoveným v příloze I nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 336/2006.

[20] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1805 o využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48).

typů malých plavidel, které dosud nejsou zahrnuty do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Analýza se dále zabývala oblastí působnosti nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování ve srovnání s plavidly, na která se vztahuje současný systém shromažďování údajů IMO, což je rovnocenný, i když zjednodušený systém monitorování a vykazování na celosvětové úrovni. Analýza zdůrazňuje, že mírné rozdíly v oblasti působnosti, pokud jde o velikost plavidla a pokrytou činnost, nebyly považovány z hlediska zvýšení zdrojů potřebných k plnění požadavků na vykazování za zvláštní problém.

4. Posouzení scénářů případného rozšíření oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování na další menší plavidla

4.1 Přehled činnosti a emisí z menších plavidel

Cílem této analýzy je poskytnout informace o činnosti a emisích z menších plavidel (400 až 4 999 rejstříkových tun) se zaměřením na následující ukazatele:

- počet menších plavidel připlouvajících do přístavů EU, podle kategorie plavidel,
- emise skleníkových plynů u menších plavidel připlouvajících do přístavů EU, rozlišené podle plavby v rámci EU a mimo EU a podle kategorie plavidel,
- počet zastávek v přístavech v jednotlivých letech s rozlišením na plavby v rámci EU a mimo EU[21] a podle kategorie plavidel.

Z analýzy vyplývá, že **v roce 2023 připlulo do přístavů EU 8 525 plavidel o hrubé prostornosti 400–4 999 rejstříkových tun**. Po vyloučení lodí pro kusový náklad a pobřežních lodí, které jsou od roku 2025 již zahrnuty do nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, klesne počet menších plavidel na 5 309. Oproti tomu v roce 2023 připlulo 12 344 plavidel o hrubé prostornosti 5 000 rejstříkových tun nebo více, která podléhají nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Emise skleníkových plynů byly odhadnuty na základě modelu založeného na údajích o sledování lodí (tj. údajích z automatického identifikačního systému) a technických informacích o lodích. Tento model odhadoval emise CO_2, CH_4 a N_2O jako ekvivalent CO_2. Z výsledků této práce vyplývá, že **menší plavidla, která v roce 2023 připlula do přístavů EU, podle odhadů vypustila přibližně 19,28 $MtCO_2e$** (nebo 18,99 $MtCO_2$ bez zohlednění CH_4 a N_2O). Nejvíce emisí v tomto segmentu vypouštějí lodě pro kusový náklad, které představují 22 % emisí skleníkových plynů z menších plavidel, a pobřežní lodě, které představují 18 % emisí skleníkových plynů z menších plavidel. Po odečtení emisí z těchto dvou kategorií, které jsou od roku 2025 již zahrnuty do monitorování, vykazování a ověřování, se celkové emise skleníkových plynů ze zbývajících menších kategorií plavidel odhadují na 11,32 $MtCO_2$[22], zatímco plavidla o hrubé prostornosti

[21] Pro účely této zprávy „plavby v rámci EU“ odpovídají plavbám mezi dvěma přístavy EU, zatímco „plavby mimo EU“ odpovídají plavbám mezi přístavem EU a přístavem mimo EU.

[22] Tento výsledek je uveden v emisích CO_2 (namísto výchozí metriky v CO_2e), aby bylo možné porovnání s údaji ze systému monitorování, vykazování a ověřování za rok 2023, které jsou k dispozici pouze v emisích CO_2.

5 000 rejstříkových tun nebo větší v rámci systému monitorování, vykazování a ověřování v roce 2023 vypustila 126,70 $MtCO_2$.[23]

Pokud jde o činnost, analýza údajů menších plavidel o vplutí do přístavů naznačuje, že **většina plaveb, které menší plavidla uskutečnila v období 2019–2023, proběhla v rámci EU (přibližně 90 %)**. Jejich většina jsou vnitrostátní plavby, tj. plavby začínající a končící ve stejné zemi (přibližně 75 % všech plaveb).

Z této analýzy tedy vyplývá, že **menší plavidla, která ještě nejsou zahrnuta do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování od roku 2025 (tj. jiná než lodě pro kusový náklad a pobřežní lodě), jsou většinou aktivní v plavbách v rámci EU a v roce 2023 představují 43 % plavidel a 9 % emisí CO_2 v rámci systému monitorování, vykazování a ověřování.**

Následující tabulka shrnuje počet plavidel a množství emisí, které představují, podle typu plavidla.

Tabulka 1: Emise CO_2 z menších plavidel podle typu plavidla v porovnání s celkovými emisemi podléhajícími monitorování, vykazování a ověřování v roce 2023.

Typ plavidla	Počet plavidel o hrubé prostornosti 400–4 999 rejstříkových tun (2023)	Podíl plavidel v porovnání s počtem velkých plavidel podléhajících monitorování, vykazování a ověřování v roce 2023[24]	Celkové emise CO_2 ($MtCO_2$) (2023)	Podíl emisí CO_2 v porovnání s celkovými emisemi CO_2 v rámci systému monitorování, vykazování a ověřování v roce 2023[25]
Lodě pro kusový náklad	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Pobřežní lodě	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Různé – rybolov	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Tankery pro přepravu chemických látek	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Trajekty typu „ro-pax“	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Jachty	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Obslužné lodě – ostatní	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Výletní lodě	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Obslužné lodě – vlečná plavidla	385	3,1 %	0,49	0,4 %

[23] Nezohlednění emisí CH_4 a N_2O usnadňuje srovnání s údaji ze systému monitorování, vykazování a ověřování za rok 2023, protože v tomto roce tyto dva skleníkové plyny ještě nespadaly do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

[24] Oblast působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v roce 2023, tedy s výjimkou menších (400–4 999 rejstříkových tun) plavidel pro kusový náklad a pobřežních plavidel, která budou začleněna od roku 2025.

[25] Oblast působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování v roce 2023, tedy s výjimkou menších (400–4 999 rejstříkových tun) plavidel pro kusový náklad a pobřežních plavidel, která budou začleněna od roku 2025.

Tankery pro přepravu zkapalněného plynu	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Ropné tankery a tankery pro přepravu produktů	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Trajekty pouze na přepravu cestujících	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Lodě přepravující volně ložený náklad	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Chladírenské nákladní lodě	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Kontejnerové lodě	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Různé – ostatní	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Tankery pro přepravu jiných kapalných látek	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Lodě typu „ro-ro“	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Plavidla o hrubé prostornosti 400–4 999 rejstříkových tun celkem	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Plavidla o hrubé prostornosti 400–4 999 rejstříkových tun celkem kromě lodí pro kusový náklad a pobřežních lodí	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2 Představení možných scénářů

Hlavním zvažovaným scénářem pro toto posouzení je možné rozšíření oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování na plavidla o hrubé prostornosti od 400 do 4 999 rejstříkových tun jiného typu, než jsou plavidla pro kusový náklad a pobřežní plavidla. Cílem tohoto scénáře je zvýšit podíl emisí skleníkových plynů, na které se vztahuje nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, což by umožnilo zejména případné začlenění dalších plavidel o hrubé prostornosti od 400 do 4 999 rejstříkových tun do politik dekarbonizace námořní dopravy, jaké představuje systém EU ETS a nařízení FuelEU.

Možné varianty rozšíření oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování na menší plavidla jsou definovány následovně:

a) Různé kategorie menších plavidel v oblasti působnosti

Scénáře A	Popis
A.1 Zahrnuty jsou kategorie plavidel s největšími emisemi	Rozšíření oblasti působnosti na tankery, lodě typu „ro-pax“ a osobní lodě o hrubé prostornosti od 400 do 4 999 rejstříkových tun
A.2 Zahrnuty jsou všechny kategorie plavidel kromě těch, které jsou vyňaty z oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování	Rozšíření oblasti působnosti na plavidla o hrubé prostornosti od 400 do 4 999 rejstříkových tun ve všech kategoriích, které nejsou vyňaty z oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování[26] (tj. všechny lodě přepravující náklad/cestující pro obchodní účely i pobřežní lodě)
A.3 Zahrnuty jsou všechny kategorie plavidel (včetně kategorií, které jsou v současnosti z oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování vyňaty)	Rozšíření oblasti působnosti na všechna plavidla o hrubé prostornosti od 400 do 4 999 rejstříkových tun v kategoriích, které nejsou vyňaty z oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, a dále na rybářské lodě, veškeré obslužné a vlečné lodě, na které se nařízení dosud nevztahuje, a na plavby jachet, na které se nařízení dosud nevztahuje (tj. plavby, které nejsou určeny k přepravě cestujících pro obchodní účely)

b) Požadavky na monitorování menších plavidel

Scénáře B:	Popis
B.1 Stejné požadavky na monitorování, vykazování a ověřování	Požadavky na monitorování, vykazování a ověřování u malých plavidel (a dalších typů plavidel) jsou stejné jako požadavky u plavidel, na která se v současnosti vztahuje nařízení o monitorování, vykazování a ověřování
B.2 Nižší prahová hodnota pro vynětí z monitorování jednotlivých plaveb	Minimální prahová hodnota 300 plaveb za rok[27] by se nevztahovala na plavidla s celkovou hrubou prostorností pod 5 000 rejstříkových tun, tj. všechny lodě, které během vykazovaného období vykonávají pouze plavby v rámci EU, by byly osvobozeny od monitorování jednotlivých plaveb (bez ohledu na počet plaveb).

[26] Vyňaté kategorie jsou definovány v čl. 2 odst. 2 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování; jsou to „válečné lodě, pomocná námořní válečná plavidla, lodě, které loví či zpracovávají ryby, dřevěné lodě jednoduché konstrukce, lodě bez mechanického pohonu nebo státní plavidla, jež nejsou používána k obchodním účelům“.

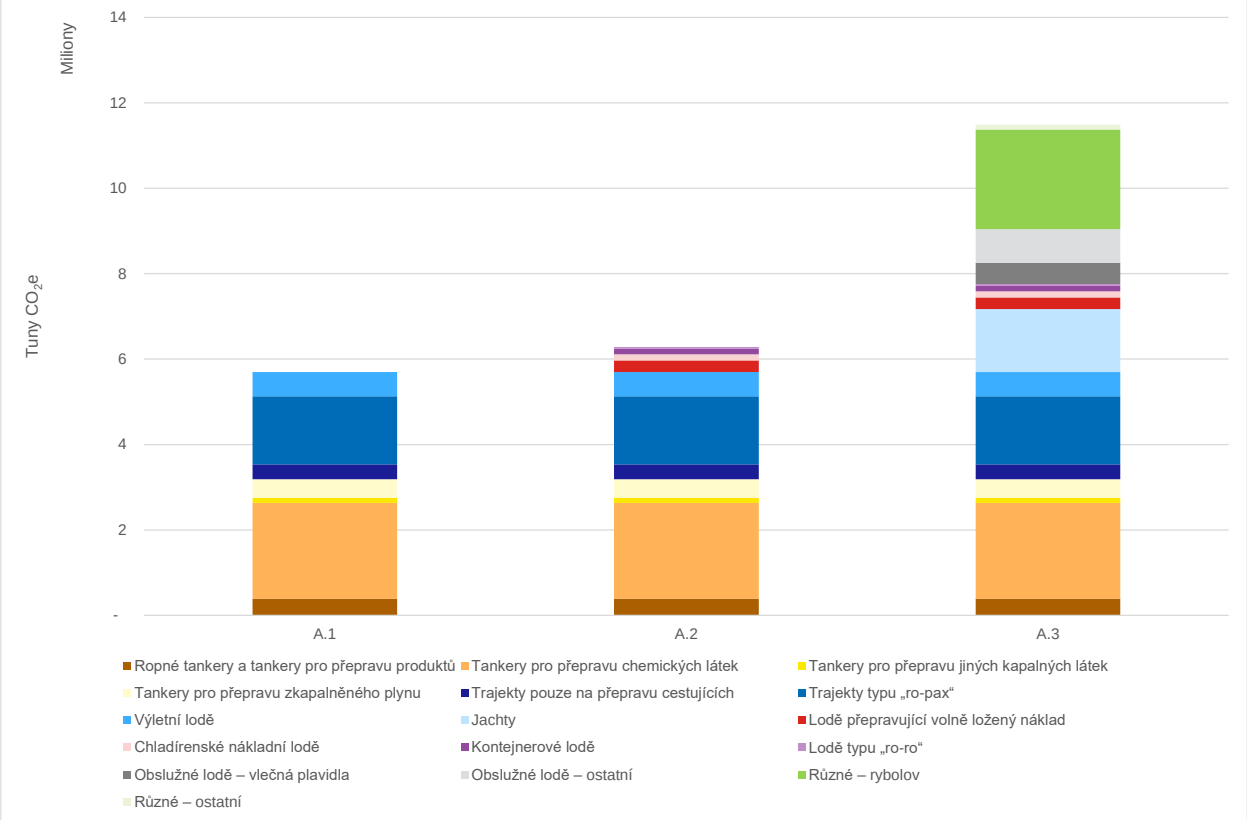
[27] V ustanovení čl. 9 odst. 2 nařízení o monitorování, vykazování a ověřování je stanovena odchylka, podle níž je „společnost osvobozena od povinnosti monitorovat ve vztahu k určité lodi informace […] za jednotlivé plavby, pokud: a) všechny plavby lodě během vykazovaného období buď začínají, nebo končí v přístavu spadajícím do jurisdikce některého členského státu a b) loď podle svého rozpisu plaveb uskuteční více než 300 plaveb během vykazovaného období.“ Zvažovaný scénář by spočíval v odstranění podmínky uvedené v písmenu b) pro menší plavidla.

4.3 Dopady scénářů A na životní prostředí (různé kategorie menších plavidel v oblasti působnosti za předpokladu, že nedojde ke změnám požadavků na monitorování, vykazování a ověřování)

Větší pokrytí emisí skleníkových plynů

Rozšíření oblasti působnosti nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřován by zvýšilo podíl emisí z námořní dopravy v EU, na které se vztahují požadavky na monitorování, vykazování a ověřování, a přímo by ovlivnilo dostupnost údajů o emisích skleníkových plynů (graf 2). Emise skleníkových plynů spojené se scénářem A.1 představují nárůst o 4,2 % (tj. 5,61 $MtCO_2$) ve srovnání s tím, co je zahrnuto v revidované oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování (tj. včetně emisí z lodí pro kusový náklad a pobřežních lodí o hrubé prostornosti 400 až 4 999 rejstříkových tun, které budou přidány od roku 2025). Scénář A.2 by vedl k mírně vyššímu pokrytí emisí ve srovnání se scénářem A.1, a to o 4,6 % (tj. 6,19 $MtCO_2$) ve srovnání s revidovanou oblastí působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Možnost rozšíření i na další kategorie (scénář A.3) by vedla k výraznějšímu rozšíření pokrytí emisí o 8,4 % (tj. 11,32 $MtCO_2$).

Obrázek 2 Dodatečné pokrytí emisí skleníkových plynů ve scénáři A.1, A.2 a A.3 podle kategorií plavidel na základě údajů o emisích v roce 2023



Zdroj: Ricardova analýza

Přímé úspory energie a emisí skleníkových plynů

Přestože nařízení o monitorování, vykazování a ověřování neukládá přímé limity emisí ani nenařizuje postupy snižování emisí, očekává se, že rozšíření oblasti působnosti monitorování, vykazování a ověřování povede k přímému snížení energie a emisí skleníkových plynů díky potenciálu údajů ze systému monitorování, vykazování a ověřování pomoci překonat některé stávající překážky trhu, což může uvolnit cestu k přijímání technických a provozních zlepšení energetické účinnosti. Předpokládalo se, že na základní emise skleníkových plynů z menších plavidel zahrnutých do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování se v období 2025–2050 uplatní konzervativní kumulativní míra snížení ve výši 0,7 %.[28] To by vedlo k relativně malým kumulativním úsporám emisí skleníkových plynů, které jsou uvedeny níže v tabulce 2.

Tabulka 2: Kumulativní úspory emisí skleníkových plynů (2025–2050) ve scénáři A.1, A.2 a A.3

	Kumulativní úspory emisí skleníkových plynů ($MtCO_2e$) 2025–2050
Scénář A.1	1,51
Scénář A.2	1,67
Scénář A.3	3,06

Zdroj: Ricardova analýza

Nepřímé dopady na životní prostředí vyplývající z možného zahrnutí menších plavidel do jiných politik v oblasti klimatu

Zatímco přímé úspory emisí skleníkových plynů plynoucí z rozšíření oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování na další menší plavidla by byly relativně zanedbatelné, potenciální dopady na životní prostředí plynoucí z možného začlenění těchto menších plavidel do jiných politik zmírňování změny klimatu, jako je EU ETS a nařízení FuelEU, po rozšíření oblasti působnosti monitorování, vykazování a ověřování by byly mnohem významnější. Například zahrnutí dalších emisí skleníkových plynů do systému EU ETS by vedlo k dopadu na životní prostředí v souladu se snižováním ročního stropu ETS. Pro účely tohoto posouzení se však tyto dodatečné přínosy neberou v úvahu, neboť se zaměřuje pouze na potenciální zahrnutí do oblasti působnosti monitorování, vykazování a ověřování.

4.4 Ekonomické dopady scénářů A (různé kategorie menších plavidel v oblasti působnosti za předpokladu, že nedojde ke změnám požadavků na monitorování, vykazování a ověřování)

Regulační náklady pro rejdařské společnosti a úřady

[28] Tento předpoklad vychází ze studie zabývající se přínosy nařízení o monitorování, vykazování a ověřování, přičemž se předpokládá, že její závěry jsou použitelné i pro menší plavidla (Evropská komise, 2019).

Dodatečné administrativní náklady pro rejdařské společnosti by zahrnovaly jednorázové i opakující se náklady na přípravu a zavedení monitorovacího systému (pro společnosti, které ještě nepodávají zprávy v rámci monitorování, vykazování a ověřování), jakož i na opakující se činnosti monitorování, vykazování a ověřování, aby bylo dosaženo souladu s nařízením o monitorování, vykazování a ověřování u dalších plavidel, na něž se bude vztahovat. Tabulka 3 uvádí celkové dodatečné jednorázové a opakující se administrativní náklady rejdařských společností pro každý scénář na základě výsledků konzultací se zúčastněnými stranami. Kromě toho obsahuje informace o opakujících se administrativních nákladech na tunu CO_2 na základě celkových emisí skleníkových plynů přidaných do oblasti působnosti v každém scénáři.

Tabulka 3: Dodatečné administrativní náklady rejdařských společností pro každý scénář na základě údajů o nákladech v roce 2023.

	Počet plavidel	Jednorázové náklady (celkové náklady, EUR)	Opakující se náklady (náklady za rok, EUR)	Opakující se náklady na tCO_2 (EUR/tCO_2)
Náklady na plavidlo	–	3 193	3 690	–
Scénář A.1	2 238	7,1 milionu	8,3 milionu	1,2
Scénář A.2	2 460	7,9 milionu	9,1 milionu	1,2
Scénář A.3	5 309	17,0 milionu	19,6 milionu	1,6

Zdroj: Ricardova analýza

Náklady na činnosti vnitrostátních orgánů v oblasti vymáhání práva spojené s nařízením o monitorování, vykazování a ověřování zahrnují náklady související s činnostmi státní přístavní inspekce a s povinnostmi státu vlajky. Odhady nákladů byly odvozeny z výsledků dotazníku rozeslaného členským státům, který zahrnoval jak správní náklady, tak náklady na vymáhání. Předpokládá se, že opakující se náklady na vymáhání se lineárně zvyšují s počtem dalších plavidel v rámci každého scénáře, a to jak v případě povinností státní přístavní inspekce, tak i státu vlajky. Tabulka 4 představuje výsledné dodatečné náklady spojené s činnostmi v oblasti vymáhání práva.

Tabulka 4: Dodatečné náklady vnitrostátních orgánů související s činnostmi v oblasti vymáhání práva na základě údajů o nákladech v roce 2023

Druh nákladů	Scénáře		
	Scénář A.1	Scénář A.2	Scénář A.3
Náklady na státní přístavní inspekci (EUR za rok)	47 307	51 999	112 221
Náklady na povinnosti státu vlajky (EUR za rok)	58 866	64 705	139 641
Celkové odhadované náklady vnitrostátních orgánů (EUR za rok)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Náklady evropských orgánů (Evropské komise a EMSA) vyplývající ze zahrnutí dalších menších plavidel (400–4 999 rejstříkových tun) do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování zahrnují jednorázové náklady spojené s úpravami a vývojem IT v databázi THETIS MRV a opakující se náklady spojené s dalšími lidskými zdroji, které jsou spojeny s analýzou informací, podporou kontaktního místa a tvorbou/aktualizací informačních materiálů. Výsledné dodatečné náklady pro každý scénář jsou uvedeny níže v tabulce 5.

Tabulka 5: Dodatečné náklady příslušných evropských orgánů související s činnostmi v oblasti vymáhání práva na základě údajů o nákladech v roce 2023

	Jednorázové náklady (celkové náklady, EUR)	Opakující se náklady (náklady za rok, EUR)
Scénář A.1	100 000	40 000
Scénář A.2	100 000	42 891[29]
Scénář A.3	100 000	80 000

Zdroj: Ricardova analýza

Celkové regulační náklady byly odhadnuty sečtením administrativních nákladů rejdařských společností a nákladů příslušných orgánů v oblasti vymáhání práva, jak je popsáno výše. Předpokládalo se, že veškeré jednorázové náklady budou v prvním roce provádění (předpokládaný rok 2025), zatímco u opakujících se nákladů rejdařských společností a příslušných orgánů se předpokládalo, že se budou v období 2025–2050 úměrně zvyšovat spolu s počtem plavidel. Očekává se, že tyto dodatečné administrativní náklady budou příliš malé na to, než aby způsobily významné narušení trhu se sociálními dopady (např. na spotřebitele nebo pracovníky). Celkové regulační náklady jsou uvedeny v tabulce 6 s 3% diskontní sazbou.

Rovné podmínky

Očekává se, že rozšíření oblasti působnosti monitorování, vykazování a ověřování na další menší plavidla bude mít pozitivní dopad na rovné podmínky tím, že zajistí podobné regulační požadavky pro plavidla těsně nad nebo pod hranicí 5 000 rejstříkových tun, která by mohla soutěžit o podobné segmenty trhu. Analýza údajů o plavidlech rozdělených podle velikosti naznačuje, že velká část dalších přidaných plavidel by se podle uvažovaných scénářů politiky nacházela těsně pod prahovou hodnotou 5 000 rejstříkových tun. Plavidla s hrubou prostorností mezi 4 000 a 4 999 rejstříkových tun by podle scénáře A.1 představovala 32 % uvažované flotily, podle scénáře A.2 31 % a podle scénáře A.3 19 %.

4.5 Srovnání scénářů A z hlediska sociální čisté současné hodnoty (různé kategorie menších plavidel v oblasti působnosti za předpokladu, že nedojde ke změnám v požadavcích na monitorování, vykazování a ověřování)

[29] Hodnota pro scénář A.2 se vypočítá jako poměrná hodnota mezi scénáři A.1 a A.3 s ohledem na poskytnuté údaje.

Sociální čistá současná hodnota je ve všech uvažovaných scénářích k rozšíření oblasti působnosti v období 2025–2050 záporná (tabulka 6). Je to proto, že současná hodnota dodatečných administrativních nákladů společností a orgánů je vyšší než peněžně vyjádřené úspory emisí skleníkových plynů, které lze přičíst pouze nařízení o monitorování, vykazování a ověřování.

Tento výpočet čisté současné hodnoty by však měl být vykládán opatrně, protože nezohledňuje možné nepřímé přínosy pro životní prostředí, které by vyplynuly z případného následného začlenění menších plavidel do jiných politik snižování emisí skleníkových plynů, jako je EU ETS a FuelEU, nebo jiných rovnocenných opatření poté, co budou zahrnuta do oblasti působnosti monitorování, vykazování a ověřování. Očekává se, že zahrnutí nákladů a přínosů plynoucích ze začlenění menších plavidel do systému EU ETS a/nebo působnosti nařízení FuelEU ve spojení s monitorováním, vykazováním a ověřováním by ukázalo zcela jiný obraz, pravděpodobně kladnou čistou současnou hodnotu.

Tabulka 6: Sociální čistá současná hodnota scénářů A.1, A.2 a A.3 ve srovnání se základním scénářem (v milionech EUR v období 2025–2050) (3% diskontní sazba)

	Scénář A.1	Scénář A.2	Scénář A.3
úspory emisí skleníkových plynů	3,7	4,1	7,5
regulační náklady	–17,6	–17,6	–41,7
sociální čistá současná hodnota	**–13,9**	**–13,5**	**–34,2**

Zdroj: Ricardova analýza

Pozn.: Úspory emisí skleníkových plynů byly vyčísleny pomocí nákladů na zamezení změny klimatu zahrnutých v Příručce externích nákladů z roku 2019 (100 EUR/tCO_2e) upravených na cenové úrovně roku 2023 (133 EUR/tCO_2e do roku 2030 a 358 EUR/tCO_2e po roce 2030).

4.6 Dopady scénáře B2 související se změnami požadavků na monitorování u menších plavidel

Odstranění prahové hodnoty 300 plaveb za rok (scénář B.2) by přineslo prospěch velké části plavidel, která provádějí plavby pouze v rámci EU (32 % všech menších plavidel)[30], čímž by se výrazně rozšířila oblast působnosti výjimky pro vykazování podle jednotlivých plaveb.

Vykazování na souhrnném základě, nikoliv na základě jednotlivých plaveb, by mohlo společnostem v rámci této výjimky umožnit používat jednodušší systémy monitorování (např. dodací listy zásobníků s omezenou inventarizací), což by bylo spojeno s nižšími náklady na monitorování. Ačkoli tedy nebyla provedena žádná kvantitativní analýza v souvislosti s tímto scénářem B.2, kvalitativní analýza ukazuje, že by umožnil významné snížení administrativních nákladů ve srovnání se scénářem B.1. Toto snížení není vyčísleno, protože chybí kvantitativní důkazy o rozdílu v nákladech mezi monitorováním jednotlivých plaveb a na souhrnném základě.

[30] Kategorie plavidel s nejvyšším podílem plavidel, která provádějí plavby pouze v rámci EU, zahrnují plavidla typu „ro-pax“ a osobní lodě.

5. Závěry

Analýza provedená s ohledem na emise skleníkových plynů z lodí o hrubé prostornosti pod 5 000 rejstříkových tun, ale nikoliv nižší než 400 rejstříkových tun, potvrzuje, že dvě kategorie lodí, které budou od roku 2025 zahrnuty do oblasti působnosti nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování, jsou skutečně kategorie s nejvyššími emisemi v tomto segmentu. Emise skleníkových plynů z menších plavidel v kategorii pobřežních lodí představují 22 % a v kategorii lodí pro kusový náklad 18 % všech emisí skleníkových plynů z menších plavidel.

Pokud odhlédneme od emisí z těchto dvou kategorií, celkové emise skleníkových plynů ze zbývajících kategorií menších plavidel se odhadují na 11,32 $MtCO_2$, tj. 9 % emisí CO_2 zahrnutých do systému monitorování, vykazování a ověřování v roce 2023. Zároveň se jedná o 5 309 plavidel, tj. 42 % počtu plavidel, na která se v roce 2023 vztahovala povinnost monitorování, vykazování a ověřování.

Na základě konzultací se zástupci rejdařských společností analýza ukazuje, že opakované roční administrativní náklady na jedno plavidlo související s monitorováním, vykazováním a ověřováním by u menších plavidel byly podobné (nebo mírně vyšší) ve srovnání s většími plavidly, na která se v současnosti vztahují povinnosti monitorování, vykazování a ověřování. V důsledku toho – a protože vypouštějí méně emisí skleníkových plynů než větší plavidla – by byl kompromis mezi administrativními náklady rejdařských společností a dodatečnými monitorovanými emisemi skleníkových plynů u menších plavidel méně příznivý. Poměr mezi administrativními náklady a pokrytím emisí skleníkových plynů by byl u menších plavidel v průměru sedmkrát vyšší než u větších plavidel, na která se v současnosti vztahují povinnosti monitorování, vykazování a ověřování.

Analýza rovněž ukazuje, že rozšíření oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování na další kategorie menších plavidel by pomohlo uvolnit cestu pro zavádění opatření v oblasti energetické účinnosti a nízkouhlíkových technologií díky tomu, že údaje z monitorování, vykazování a ověřování mohou poskytovat informace pro rozhodovací proces. Přímé přínosy pro životní prostředí se však na základě konzervativních předpokladů odhadují jako poměrně malé.

Sociální čistá současná hodnota je u všech uvažovaných scénářů rozšíření záporná. Ukazuje, že současná hodnota dodatečných administrativních nákladů společností a příslušných orgánů je vyšší než peněžně vyjádřené úspory emisí skleníkových plynů, které lze přičíst pouze nařízení o monitorování, vykazování a ověřování. Situace by však vypadala jinak – přínosy pro životní prostředí by byly mnohem vyšší a současná čistá hodnota by byla pravděpodobně kladná –, pokud bychom vzali v úvahu možné nepřímé přínosy, které by byly spojeny s úsporami emisí skleníkových plynů plynoucími z možného začlenění menších plavidel do jiných politik snižování emisí skleníkových plynů, jako je EU ETS a FuelEU, poté co byla začleněna do oblasti působnosti monitorování, vykazování a ověřování.

V souvislosti s tím je třeba zmínit, že by bylo možné uvažovat o jiných rovnocenných opatřeních než o začlenění do oblasti působnosti nařízení FuelEU a/nebo systému EU ETS – zejména pokud by to umožnilo snížit administrativní zátěž. Taková opatření by mohla být přijata na vnitrostátní úrovni, včetně například daňových opatření nebo možností účasti („opt-in“) v rámci ETS2 pro budovy, silniční dopravu a další odvětví. Některé členské státy, včetně Rakouska, Nizozemska a

Švédska, se již rozhodly zahrnout do oblasti působnosti ETS2 emise z některých menších plavidel a/nebo vnitrozemské plavby.

V každém případě v této zprávě, která se zabývá pouze možným začleněním dalších menších lodí do oblasti působnosti nařízení o monitorování, vykazování a ověřování a přímými dopady takové změny, nebyly další přínosy, které by mohly vyplynout ze začlenění menších plavidel do jiných politik snižování emisí skleníkových plynů, zvažovány. Posouzení zahrnující tyto dodatečné přínosy bude provedeno v rámci přezkumu směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi v roce 2026.