COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.3.2025
COM(2025) 109 final

RAPORT AL COMISIEI

Revizuirea Regulamentului (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim în ceea ce privește posibila includere a navelor cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone

RAPORT AL COMISIEI

Revizuirea Regulamentului (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim în ceea ce privește posibila includere a navelor cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone

1. Introducere

Transportul maritim joacă un rol esențial în economia UE și este unul dintre modurile de transport cele mai eficiente din punct de vedere energetic. Totuși, acest mod de transport reprezintă și o sursă semnificativă de emisii de gaze cu efect de seră (GES).

Regulamentul (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim reprezintă o parte esențială a acțiunii UE de combatere a schimbărilor climatice în sectorul transportului maritim. Așa-numitul „Regulament privind MRV în domeniul maritim" impune companiilor de transport maritim să își monitorizeze emisiile de GES, consumul de combustibil și alte informații relevante legate de călătoriile în UE. Principalele sale obiective sunt de a colecta date solide și verificate privind emisiile de GES, de a stimula adoptarea soluțiilor de eficiență energetică și de reducere a emisiilor de dioxid de carbon cu mai multă transparență și de a sprijini punerea în aplicare a politicilor de atenuare a schimbărilor climatice, cum ar fi recenta extindere a schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) la transportul maritim. De asemenea, acesta joacă un rol esențial prin contribuția la viitoarele discuții politice, deoarece primul pas către acțiunile de atenuare este înțelegerea volumului și a locului în care se produc emisiile.

În temeiul articolului 22a din Regulamentul privind MRV în domeniul maritim, scopul prezentului raport este de a evalua posibila includere a navelor cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone brute (GT) în domeniul de aplicare al acestui regulament, în vederea unei posibile includeri ulterioare a acestor nave mici în domeniul de aplicare al Directivei ETS[1] sau în vederea propunerii altor măsuri de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de aceste nave. Prin urmare, prezentul raport va servi, de asemenea, drept contribuție, după cum se consideră relevant, pentru revizuirea planificată a Directivei ETS din 2026[2].

Prezentul raport este structurat după cum urmează:

- prezentare generală a punerii în aplicare a Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, în special având în vedere modificările recente;

[1] Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unei scheme de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră în cadrul Uniunii și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO L 275, 25.10.2003, p. 32).

[2] În conformitate cu articolul 3gg alineatul (5) din Directiva ETS, până la 31 decembrie 2026, Comisia ar trebui să prezinte un raport în care „examinează fezabilitatea și impactul economic, de mediu și social al includerii în [această] directivă a emisiilor generate de nave, inclusiv de la navele de aprovizionare în larg, cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone, bazându-se în special pe analiza care însoțește revizuirea Regulamentului (UE) 2015/757, scadentă până la 31 decembrie 2024".

- revizuirea domeniului de aplicare actual al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim;
- evaluarea scenariilor de extindere a domeniului de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim la navele mai mici (400-4 999 GT).

Analiza din prezentul raport se bazează pe un studiu realizat de un consorțiu de contractanți[3].

2. Prezentare generală a punerii în aplicare a Regulamentului privind MRV în domeniul maritim

2.1 Prezentarea Regulamentului privind MRV în domeniul maritim și a modificărilor sale recente

Începând cu 1 ianuarie 2018, navele mari cu un tonaj brut de peste 5 000 de tone care încarcă sau descarcă mărfuri sau pasageri în porturile din Uniunea Europeană (UE)[4] trebuie să monitorizeze și să raporteze emisiile de GES aferente (numai emisiile de CO_2 în perioada 2018-2023, dar și emisiile de protoxid de azot și de metan începând din ianuarie 2024) și alte informații relevante. Monitorizarea, raportarea și verificarea informațiilor trebuie efectuate în conformitate cu Regulamentul privind MRV în domeniul maritim.

Regulamentul privind MRV în domeniul maritim stabilește cerințe pentru companiile de transport maritim de a-și monitoriza și raporta emisiile pentru fiecare dintre navele lor, în fiecare an calendaristic, pe o bază ciclică. Toate navele care efectuează călătorii care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, indiferent de statul lor de pavilion, trebuie să prezinte un plan de monitorizare care să detalieze modul în care intenționează să colecteze date privind emisiile în termen de două luni de la prima lor escală într-un port din UE. Planul de monitorizare trebuie evaluat în mod satisfăcător de către un verificator acreditat înainte de colectarea datelor, iar datele colectate (compilate într-un raport privind emisiile anuale) trebuie verificate la sfârșitul fiecărei perioade de raportare. După verificare, verificatorul emite un document de conformitate, iar rapoartele sunt transmise Comisiei prin intermediul portalului THETIS MRV. Statele membre pun în aplicare procesul de MRV al UE prin inspectarea navelor care intră în porturile aflate sub jurisdicția lor și prin luarea tuturor măsurilor necesare pentru a se asigura că navele care arborează pavilionul lor respectă regulamentul.

Regulamentul privind MRV în domeniul maritim a fost conceput ca un prim pas înainte de includerea acestor emisii în domeniul de aplicare al schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS). Această includere s-a materializat prin revizuirea din 2023 a Directivei EU ETS, care – printre altele – a inclus emisiile generate de transportul maritim în domeniul său de aplicare începând din ianuarie 2024[5].

---

[3] Ricardo și alții, 2025 – „*Supporting study for the implementation of the ETS directive and MRV requirements for maritime transport*" (Studiu de sprijin pentru punerea în aplicare a Directivei ETS și a cerințelor MRV pentru transportul maritim), nepublicat încă.

[4] Trimiterile la UE ca regiune din prezentul raport includ țările din afara UE care fac parte din Spațiul Economic European (SEE), cu excepția cazului în care se specifică altfel.

[5] Pentru mai multe informații privind extinderea ETS la emisiile generate de transportul maritim și calendarul general al acesteia, vă rugăm să consultați pagina web dedicată a Comisiei și întrebările frecvente:

Regulamentul privind MRV în domeniul maritim a fost modificat în 2023[6] pentru a adapta normele MRV la includerea activităților de transport maritim în EU ETS. Acesta a fost, de asemenea, modificat pentru a include în domeniul său de aplicare și alte emisii decât CO_2, și anume protoxidul de azot (N_2O) și metanul (CH_4) începând cu 1 ianuarie 2024. În plus, s-a convenit extinderea domeniului său de aplicare, de la 1 ianuarie 2025, la navele de transport general de mărfuri de cel puțin 400 GT și la navele de aprovizionare în larg de cel puțin 400 GT[7]. Ca atare, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim se aplică deja (din 2025) pentru două tipuri de nave mai mici; acest aspect este luat în considerare în prezentul raport.

În plus, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim contribuie la sprijinirea punerii în aplicare a Regulamentului FuelEU în domeniul maritim[8], care intră în vigoare în 2025. Toate datele monitorizate și înregistrate în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim pot fi într-adevăr utilizate pentru calculele FuelEU, sub rezerva confirmării de către verificatorul FuelEU, dacă acesta este diferit de verificatorul MRV.

2.2 Punerea în aplicare a Regulamentului privind MRV în domeniul maritim

Regulamentul privind MRV în domeniul maritim se aplică din 2018 și a furnizat date și indicatori solizi privind emisiile de GES generate de transportul maritim. *Studiul de sprijin din 2022 pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO_2 generate de transportul maritim*[9] a subliniat în special faptul că unul dintre principalele avantaje ale regulamentului este reprezentat de informațiile obținute în ceea ce privește performanța de mediu a navelor care intră sau ies din porturile UE, permițând colectarea sistematică a datelor privind performanța navelor. Studiul respectiv a evidențiat, de asemenea, unele obstacole în calea punerii în aplicare, cum ar fi persistența unor întârzieri în prezentarea rapoartelor privind emisiile – mai multe părți interesate indicând că a fost dificilă îndeplinirea cerințelor, în special în primul an (2018).

Pentru a ajuta părțile interesate relevante să se familiarizeze cu modificările din 2023 ale Regulamentului privind MRV în domeniul maritim și pentru a reduce potențialele provocări în materie de punere în aplicare, Comisia a desfășurat activități de informare și a elaborat orientări și

https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en.

[6] Prin Regulamentul (UE) 2023/957.

[7] Pentru mai multe informații referitoare la Regulamentul privind MRV în domeniul maritim, vă rugăm să consultați pagina web dedicată a Comisiei și întrebările frecvente: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en.

[8] Regulamentul (UE) 2023/1805 privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE.

[9] *Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport* [Studiu de sprijin pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO_2 generate de transportul maritim], Uniunea Europeană, 2022: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf.

materiale disponibile online. De exemplu, Comisia a publicat două seturi de întrebări frecvente[10] – referitoare la Regulamentul privind MRV în domeniul maritim și la extinderea ETS la emisiile generate de transportul maritim – precum și două ghiduri[11] principale. În perioada septembrie 2023-aprilie 2024, Comisia a organizat, de asemenea, cinci seminare online privind aspecte-cheie ale modificărilor aduse Regulamentului privind MRV în domeniul maritim și Directivei ETS (cum ar fi actualizările planurilor de monitorizare), împreună cu Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă (EMSA)[12]. În plus, a fost înființat un birou de asistență tehnică specific[13] pentru a răspunde întrebărilor adresate de companiile de transport maritim și de alte părți interesate – peste 1 400 de tichete fiind închise în perioada septembrie 2023-octombrie 2024.

Monitorizarea preliminară a respectării și a punerii în aplicare pentru anul de raportare 2024 este încurajatoare. La momentul redactării prezentului raport, peste 15 000 de nave și-au actualizat și prezentat planurile de monitorizare autorităților de administrare spre aprobare, în conformitate cu noile cerințe care au intrat în vigoare în 2023. Următoarea etapă esențială va fi prezentarea rapoartelor privind emisiile la nivel de navă și la nivel de companie, termenul-limită fiind sfârșitul lunii martie 2025.

Pentru un context suplimentar, emisiile raportate în cadrul MRV pentru 2023 au provenit de la o flotă de peste 12 000 de nave. Călătoriile monitorizate pentru anul de raportare 2023 au emis în atmosferă 126,7 milioane de tone de CO_2. La momentul redactării prezentului raport, sistemul cuprinde aproximativ 5 000 de companii de transport maritim[14].

În fiecare an, Comisia publică un raport pentru a informa publicul cu privire la informațiile privind emisiile de GES și eficiența energetică ale flotei monitorizate care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim[15].

3. Revizuirea domeniului de aplicare actual al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim

Această revizuire urmărește să răspundă la întrebarea generală dacă domeniul de aplicare al navelor în temeiul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim (praguri legate de dimensiune și tipuri de nave) a fost adecvat până în prezent și dacă sunt încă valabile motivele pentru excluderea anumitor nave cu un tonaj brut cuprins între 400 și 4 999 GT. După o analiză detaliată și obiectivă a dimensiunilor și a emisiilor navelor care sosesc în porturile UE și pleacă din porturile UE, în 2015 a fost selectat pragul inițial de 5 000 GT. Obiectivul acestui prag nediscriminatoriu a fost de a acoperi cei mai relevanți emițători, găsind, în același timp, echilibrul corect între sarcina administrativă și eficacitatea de mediu a Regulamentului privind MRV în

[10] A se vedea secțiunea „Întrebări frecvente”: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq.

[11] A se vedea secțiunea „Documentație”: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[12] A se vedea înregistrările din secțiunea „Evenimente”: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu.

[14] Printre acestea se numără companii înregistrate în THETIS-MRV a căror flotă include nave active.

[15] Rapoartele anuale MRV sunt disponibile în secțiunea „Documentație” de pe următoarea pagină web: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

domeniul maritim. La momentul respectiv, analiza a sugerat că utilizarea unui prag de 5 000 GT în loc de 400 GT ar reduce substanțial costurile administrative estimate, cu o scădere relativ mică a emisiilor de CO_2 acoperite.

3.1 Eficacitate și pertinență

Regulamentul privind MRV în domeniul maritim urmărește să instituie un sistem standardizat de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de GES generate de navele care fac escală în porturile UE, cu norme armonizate și acces public la date verificate. Transparența și robustețea acestor date sunt esențiale pentru a ajuta companiile de transport maritim să remedieze disfuncționalitățile existente ale pieței și să deblocheze adoptarea unor măsuri de decarbonizare. Disfuncționalitățile pieței includ, de regulă, aspecte de informare, cum ar fi lipsa de informații fiabile privind reducerea emisiilor de GES sau informații asimetrice între proprietarii de nave și navlositori, care pot conduce la probleme legate de motivațiile divergente.

Un studiu CE[16] din 2022 a solicitat companiilor de transport maritim să utilizeze datele MRV. Acesta a raportat că măsurarea și documentarea sistematică a emisiilor oferă un nivel de referință coerent pentru performanța de mediu, oferind companiilor cunoștințe și informații cu privire la emisiile generate de flota lor. Aceste informații au condus la o comunicare mai ușoară și simplificată cu clienții lor (transportatori, expeditori etc.). Companiile de transport maritim au raportat că pot transfera clienților lor informații legate de emisii, ceea ce sporește gradul de conștientizare din partea destinatarilor aflați la capătul lanțului de aprovizionare. Cu toate acestea, un studiu anterior (CE Delft, 2014) subliniază că este foarte probabil ca aceste efecte pozitive să se materializeze dacă aceste companii investesc în sisteme de monitorizare și de analiză a datelor exacte și cuprinzătoare.

În ceea ce privește navele mici, analiza eficacității urmărește să înțeleagă măsura în care domeniul actual de aplicare al MRV (dimensiunea și tipul navei) poate împiedica navele mai mici să beneficieze de diferitele avantaje care decurg din Regulamentul privind MRV.

Pe baza unei consultări a părților interesate cu autoritățile publice și cu organizațiile din industrie, analiza sugerează că se preconizează că datele MRV vor fi extrem de valoroase și pentru navele mai mici. Datele MRV sunt, într-adevăr, esențiale pentru fundamentarea deciziilor financiare și de administrare care ar putea oferi informații suplimentare cu privire la emisiile flotei și ar putea contribui la eliminarea barierelor de pe piață. Deși mai multe companii care exploatează nave mai mici colectează deja în mod voluntar date privind emisiile, uneori cu obiectivul de a fundamenta deciziile de investiții în tehnologii eficiente din punct de vedere energetic și cu emisii scăzute de dioxid de carbon, analiza arată că aceste companii și părți terțe ar putea beneficia în continuare de MRV în asigurarea unor procese de monitorizare și raportare mai coerente și mai fiabile la toate nivelurile.

Prin urmare, având în vedere domeniul său actual de aplicare, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim nu permite realizarea de investiții tehnologice de reducere a emisiilor pentru

[16] *Supporting study for the implementation of Regulation (EU) 2015/757 on the monitoring, reporting and verification of CO_2 emissions from maritime transport* [Studiu de sprijin pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/757 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de CO_2 generate de transportul maritim], 2022.

toate tipurile de nave mici (și anume în afara celor care intră deja în domeniul de aplicare al MRV începând din 2025) și nu promovează adoptarea unor măsuri operaționale de eficiență energetică, în special pentru cele care nu dispun de sisteme existente de monitorizare a performanței combustibililor.

În ceea ce privește relevanța, Regulamentul privind MRV în domeniul maritim este un factor important pentru sprijinirea adoptării de măsuri și politici de atenuare a emisiilor de GES în sectorul maritim. Acest lucru este relevant deoarece toate sectoarele economiei, inclusiv navele mici și mari, trebuie să contribuie la atingerea obiectivelor UE în materie de climă, precum și a obiectivelor Acordului de la Paris. Prin instituirea unui sistem standardizat de monitorizare, raportare și verificare a emisiilor de GES provenite de la nave, regulamentul oferă companiilor de transport maritim un instrument esențial pentru a fundamenta deciziile financiare și de administrare, pentru comunicarea cu părțile interesate și pentru a identifica oportunitățile de reducere a emisiilor și de investiții tehnologice.

3.2 Eficiența

Analiza eficienței urmărește să revizuiască dovezile recente privind compromisul dintre acoperirea emisiilor de GES și costurile administrative pentru companiile de transport maritim în ceea ce privește domeniul de aplicare al MRV al UE[17]. În acest scop, costurile administrative potențiale legate de MRV au fost estimate pentru navele mai mici și în comparație cu cele ale navelor care raportează deja în cadrul MRV.

Estimările costurilor administrative provin din consultarea reprezentanților companiilor de transport maritim prin intermediul unor interviuri adaptate, care includ atât operatorii de nave, cât și proprietarii de nave. Exercițiul a luat în considerare atât costurile unice, cât și costurile recurente. Companiilor de transport maritim li s-a solicitat să estimeze costurile recurente ale navelor care fac în prezent obiectul MRV, pe baza experienței lor actuale, precum și costurile preconizate pentru navele mai mici în cazul în care acestea ar fi incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim.

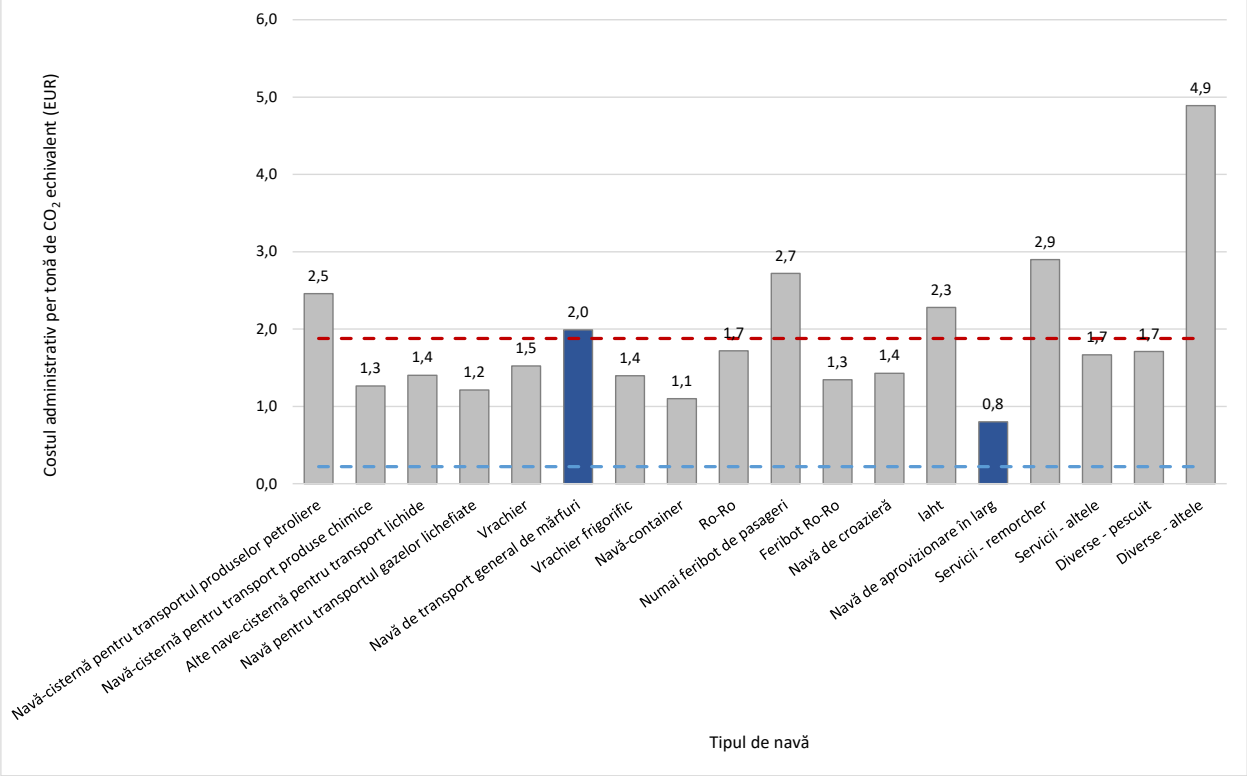
Potrivit analizei, costurile administrative recurente anuale legate de MRV per navă pentru navele mai mici (estimate, în medie, la 3 690 EUR per navă) ar fi similare sau ușor mai ridicate decât cele ale navelor care fac în prezent obiectul obligațiilor MRV (estimate, în medie, la 3 390 EUR per navă). Limitările în materie de personal și frecvența crescută a călătoriilor navelor mai mici au fost invocate de unele companii de transport maritim drept principalele motive ale costurilor de monitorizare mai ridicate.

În general, compromisul dintre costurile administrative pentru companiile de transport maritim și emisiile suplimentare de GES monitorizate ar fi mai puțin favorabil pentru navele mai mici. Raportul dintre costurile administrative și acoperirea emisiilor de GES ar fi, în medie, de șapte ori

[17] Extinderea Regulamentului privind MRV în domeniul maritim la navele mai mici ar conduce, de asemenea, la costuri suplimentare pentru autoritățile publice, care sunt prezentate în evaluarea scenariilor de extindere a domeniului de aplicare. Prezenta analiză a eficienței examinează raportul relativ dintre costurile administrative și emisiile de GES acoperite și, în acest scop, sunt luate în considerare numai costurile administrative pentru companiile de transport maritim deoarece acestea reprezintă principala componentă de cost.

mai mare pentru navele mai mici, în comparație cu navele mai mari care raportează deja în cadrul MRV (Figura 1). Acest lucru se întâmplă deoarece costurile administrative sunt comparabile, în timp ce navele mai mici emit mult mai puține emisii decât navele mai mari.

Figura 1 Costurile administrative recurente pentru companiile de transport maritim per tonă de emisii de CO_2 acoperite pentru navele mai mici, în funcție de tip (calculate ca rezultatele costurilor administrative recurente totale estimate pe baza costurilor medii raportate de părțile interesate consultate în funcție de emisiile totale de echivalent CO_2 pentru fiecare categorie de nave pentru 2023)



Sursă: Analiza Ricardo

Nave incluse în MRV începând cu 2025

Nave neincluse în MRV

Costul administrativ mediu per tonă de CO_2 echivalent pentru navele mici (400-4 999 GT)

Costul administrativ mediu per tonă de CO_2 echivalent pentru navele mari (peste 5 000 GT)

Analiza eficienței urmărește, de asemenea, să examineze dovezile privind capacitatea companiilor care administrează nave mai mici de a găzdui procese MRV, în comparație cu cele care raportează deja în cadrul MRV. Potrivit datelor examinate, companiile care administrează nave mai mici tind să fie, în medie, mai mici (în ceea ce privește numărul de nave administrate per companie) decât cele care au raportat deja în cadrul MRV. Într-adevăr, companiile care raportează în prezent în cadrul sistemului MRV (și anume pentru navele mari) sunt responsabile, în medie, pentru 2,6 nave.

Pentru navele mai mici, se estimează[18] că numărul mediu de nave mici per companie ar fi de 1,6, ceea ce este semnificativ mai mic. Întrucât, conform estimărilor, companiile care administrează nave mai mici vor fi responsabile pentru mai puține nave, este mai puțin probabil ca acestea să beneficieze de economii de scară asociate costurilor de punere în aplicare legate de MRV.

În plus, majoritatea companiilor care administrează nave mai mici ar fi noi în sistemul MRV. Numai 29 % dintre companiile ISM[19] și 3 % dintre proprietarii de nave care administrează nave mai mici sunt deja înregistrați în THETIS-MRV. Acest lucru sugerează că majoritatea companiilor care administrează nave mai mici ar trebui să instituie și să se familiarizeze cu procesele MRV, deoarece acestea nu raportează deja în cadrul MRV.

3.3 Coerența

Un alt obiectiv-cheie al Regulamentului UE privind MRV în domeniul maritim este de a sprijini punerea în aplicare a politicilor recent adoptate de reducere a emisiilor de GES în sectorul maritim al UE, în special extinderea EU ETS la transportul maritim și Regulamentul FuelEU în domeniul maritim[20]. Prin urmare, analiza coerenței examinează dacă domeniul de aplicare actual al MRV este adecvat pentru a contribui la punerea în aplicare a acestor politici climatice specifice, precum și la posibila lor revizuire viitoare.

În acest sens, analiza arată că Regulamentul privind MRV în domeniul maritim sprijină deja în mod eficace punerea în aplicare a acestor politici importante ale UE. Acesta furnizează în mod direct datele privind emisiile de GES necesare pentru a pune în aplicare extinderea EU ETS la transportul maritim și oferă o platformă solidă de raportare pentru a sprijini punerea în aplicare a Regulamentului FuelEU în domeniul maritim.

În ceea ce privește posibilele evoluții viitoare ale politicilor, domeniul de aplicare actual al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim ar permite deja posibila extindere a domeniului de aplicare al EU ETS la emisiile de GES provenite de la navele de transport general de mărfuri și de la navele de aprovizionare în larg de mici dimensiuni (400-4 999 GT). De exemplu, factorii de decizie politică ar cunoaște impactul posibil al unei astfel de extinderi în ceea ce privește creșterea preconizată a plafonului ETS sau numărul preconizat de conturi de depozit suplimentare pentru

[18] Întrucât nu știm care dintre entități (dintre proprietarul navei sau compania ISM, dacă este diferită) și-ar asuma responsabilitatea MRV pentru navele mici, studiul presupune că aceeași pondere a proprietarilor de nave și a companiilor ISM va sprijini responsabilitatea MRV pentru navele mai mici ca și pentru navele mai mari (și anume 53 % dintre proprietarii de nave și 47 % dintre companiile ISM, astfel cum au fost extrase din THETIS MRV în octombrie 2024). Pe baza informațiilor din baza de date MARINFO, flota de nave mai mici avută în vedere este legată de 1 262 de companii ISM și 4 014 proprietari de nave.

[19] „Companie ISM” este o organizație sau persoană care a preluat responsabilitatea pentru exploatarea navei de la proprietarul acesteia și care, asumându-și această responsabilitate, a consimțit să preia toate sarcinile și responsabilitățile impuse de Codul internațional de management pentru siguranța exploatării navelor și pentru prevenirea poluării, prevăzute în anexa I la Regulamentul (CE) nr. 336/2006 al Parlamentului European și al Consiliului.

[20] Regulamentul (UE) 2023/1805 al Parlamentului European și al Consiliului privind utilizarea combustibililor din surse regenerabile și cu emisii scăzute de carbon în transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE (JO L 234, 22.9.2023, p. 48).

operatorii maritimi. Companiile de transport maritim care operează aceste nave s-ar afla, de asemenea, într-o poziție mult mai bună, fiind deja familiarizate cu procesul MRV.

Cu toate acestea, actualul Regulament privind MRV în domeniul maritim nu ar permite în același mod posibila extindere a domeniului de aplicare al ETS la emisiile de GES provenite de la alte tipuri de nave mici, care nu sunt încă incluse în domeniul de aplicare al MRV.

În plus, analiza a examinat domeniul de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim al UE în comparație cu navele care intră sub incidența actualului sistem OMI de colectare a datelor (SCD). Acesta din urmă este un sistem echivalent, deși simplificat, de monitorizare și raportare la nivel mondial. Analiza evidențiază faptul că diferențele ușoare în ceea ce privește domeniul de aplicare referitoare la dimensiunea navei și activitatea vizată nu au fost identificate drept o preocupare deosebită în ceea ce privește creșterea resurselor necesare pentru îndeplinirea cerințelor de raportare.

4. Evaluarea scenariilor pentru posibila extindere a domeniului de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim la alte nave mai mici

4.1 Prezentare generală a activității și a emisiilor navelor mai mici

Această analiză urmărește să furnizeze informații cu privire la activitatea și emisiile navelor mai mici (400-4 999 GT), axându-se asupra următorilor indicatori:

- numărul de nave mai mici care fac escală în porturile UE, pe categorii de nave;
- emisiile de GES pentru navele mai mici care fac escală în porturile UE, diferențiate în funcție de călătoriile în interiorul și în afara UE și în funcție de categoria navelor;
- numărul de escale în port pe an, diferențiat în funcție de călătoriile în interiorul și în afara UE[21] și în funcție de categoria navei.

Analiza arată că, **8 525 de nave între 400 și 4 999 GT au făcut escală în porturile UE în 2023**. Atunci când se exclud navele de transport general de mărfuri și navele de aprovizionare în larg, care sunt deja incluse în Regulamentul privind MRV în domeniul maritim începând din 2025, numărul navelor mai mici scade la 5 309. Această cifră se compară cu 12 344 de nave cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 GT în cadrul MRV în 2023.

Emisiile de GES au fost estimate pe baza unui model bazat pe datele de urmărire a navelor (și anume datele sistemului de identificare automată) și pe informațiile tehnice ale navelor. Modelul a estimat emisiile de CO_2, CH_4 și N_2O ca emisii de echivalent CO_2. Potrivit rezultatului acestor lucrări, **se estimează că navele mai mici care fac escală în porturile UE în 2023 emit aproximativ 19,28 $MtCO_2e$** (sau 18,99 $MtCO_2$, adică atunci când nu se iau în considerare CH_4 și N_2O). Navele de transport general de mărfuri și navele de aprovizionare în larg sunt cele mai mari emițătoare din acest segment, deoarece reprezintă 22 % și, respectiv, 18 % din emisiile de GES provenite de la navele mai mici. Atunci când se deduc emisiile din aceste două categorii care sunt incluse deja în MRV începând cu 2025, emisiile totale de GES ale celorlalte categorii de nave mai

[21] În sensul prezentului raport, „călătoriile în interiorul UE” corespund călătoriilor între două porturi din UE, în timp ce „călătoriile în afara UE” corespund călătoriilor între un port din UE și un port din afara UE.

mici sunt estimate la 11,32 $MtCO_2$[22], comparativ cu 126,70 $MtCO_2$ de la navele cu un tonaj brut mai mare sau egal cu 5 000 GT în cadrul MRV în 2023[23].

În ceea ce privește activitatea, analiza datelor privind escalele în port ale navelor mai mici sugerează că **majoritatea călătoriilor efectuate de navele mai mici au fost efectuate în interiorul UE în perioada 2019-2023 (aproximativ 90 %)**. Dintre acestea, majoritatea sunt interne, și anume călătorii care încep și se termină în aceeași țară (aproximativ 75 % din totalul călătoriilor).

În concluzie, această analiză arată că **navele mai mici care nu sunt deja incluse în Regulamentul privind MRV începând cu 2025 (și anume altele decât navele de transport general de mărfuri și navele de aprovizionare în larg) sunt în cea mai mare parte active în călătorii în interiorul UE și că acestea reprezintă 43 % din nave și 9 % din emisiile de CO_2 în conformitate cu MRV în 2023.**

Tabelul de mai jos rezumă, în funcție de tipul de navă, numărul de nave și cantitățile de emisii pe care le reprezintă.

Tabelul 1: Emisiile de CO_2 generate de navele mai mici, în funcție de tipul de navă, în comparație cu totalul emisiilor MRV din 2023

Tipul de navă	Numărul de nave de 400-4 999 GT (2023)	Ponderea navelor în comparație cu numărul de nave mari în cadrul MRV în 2023[24]	Total emisii de CO_2 ($MtCO_2$) (2023)	Ponderea emisiilor de CO_2 în comparație cu totalul emisiilor de CO_2 în cadrul MRV în 2023[25]
Navă de transport general de mărfuri	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Navă de aprovizionare în larg	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Diverse - pescuit	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Navă-cisternă pentru transport produse chimice	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Feribot Ro-Ro	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Iaht	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Servicii – altele	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Navă de croazieră	217	1,8 %	0,56	0,4 %

[22] Acest rezultat este prezentat în emisiile de CO_2 (mai degrabă decât indicatorul implicit în echivalent CO_2) pentru a permite compararea cu datele MRV din 2023, disponibile numai în ceea ce privește emisiile de CO_2.

[23] Neluarea în considerare a emisiilor de CH4 și N2O facilitează comparațiile cu datele MRV din 2023, deoarece aceste două emisii de GES nu intrau încă în domeniul de aplicare al MRV în anul respectiv.

[24] Domeniul de aplicare al MRV din 2023, excluzând astfel navele mai mici (400-4 999 GT) de transport general de mărfuri și navele de aprovizionare în larg care urmează să fie incluse începând cu 2025.

[25] Domeniul de aplicare al MRV din 2023, excluzând astfel navele mai mici (400-4 999 GT) de transport general de mărfuri și navele de aprovizionare în larg care urmează să fie incluse începând cu 2025.

Servicii - remorcher	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Navă pentru transportul gazelor lichefiate	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Navă-cisternă pentru transportul produselor petroliere	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Numai feribot de pasageri	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Vrachier	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Vrachier frigorific	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Navă-container	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Diverse - altele	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Alte nave-cisternă pentru transport lichide	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Ro-Ro	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Total nave 400-4 999 GT	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Total nave 400-4 999 GT, cu excepția navelor de transport general de mărfuri și a celor de aprovizionare în larg	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2 Prezentarea scenariilor posibile

Principalul scenariu avut în vedere pentru prezenta evaluare este posibila extindere a domeniului de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim la navele cu un tonaj brut cuprins între 400 și 4 999 GT, pentru alte tipuri de nave decât navele de transport general de mărfuri și navele de aprovizionare în larg. Acest scenariu vizează creșterea ponderii emisiilor de GES care fac obiectul Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, ceea ce ar permite în special o posibilă integrare a navelor suplimentare între 400 și 4 999 GT în politicile de decarbonizare maritimă, cum ar fi EU ETS și FuelEU.

Variantele posibile pentru extinderea domeniului de aplicare al MRV la nave mai mici sunt definite în funcție de următoarele dimensiuni:

a) Diferite categorii de nave mai mici care intră în domeniul de aplicare

Scenariile A	Descriere
A.1. Includerea categoriilor de nave cu cele mai mari emisii	Extinderea domeniului de aplicare la navele-cisternă, navele Ro-Ro și navele de pasageri între 400 și 4 999 GT
A.2. Includerea tuturor categoriilor de nave, în afară de cele exceptate prin MRV	Extinderea la toate categoriile care nu sunt exceptate[26] pentru navele cu un tonaj brut cuprins între 400 și 4 999 GT (și anume toate navele care transportă mărfuri/pasageri în scopuri comerciale, precum și navele de aprovizionare în larg)
A.3. Includerea tuturor categoriilor de nave (inclusiv categoriile excluse în prezent din MRV)	Extinderea la toate categoriile care nu sunt exceptate pentru navele cu un tonaj brut cuprins între 400 și 4 999 GT, plus navele de pescuit, toate navele de serviciu și remorcherele care nu sunt deja incluse și călătoriile cu iahturi care nu sunt deja incluse (și anume cele care nu sunt efectuate pentru transportul de pasageri în scopuri comerciale).

b) Cerințe de monitorizare pentru navele mai mici

Scenariile B	Descriere
B.1. Aceleași cerințe MRV	Cerințele MRV pentru navele mici (și alte tipuri de nave) sunt aceleași cu cele pentru navele care fac în prezent obiectul MRV
B.2. Pragul inferior urmează să fie exceptat de la monitorizare pentru fiecare călătorie	Pragul minim de 300 de călătorii pe an[27] nu s-ar aplica navelor sub 5 000 GT, și anume toate navele care efectuează călătorii în interiorul UE numai în cursul unei perioade de raportare ar urma să fie exceptate de la monitorizare pentru fiecare călătorie (indiferent de numărul de călătorii).

4.3 Impactul asupra mediului din scenariile A (diferite categorii de nave mai mici care intră în domeniul de aplicare, presupunând că nu există modificări ale cerințelor MRV)

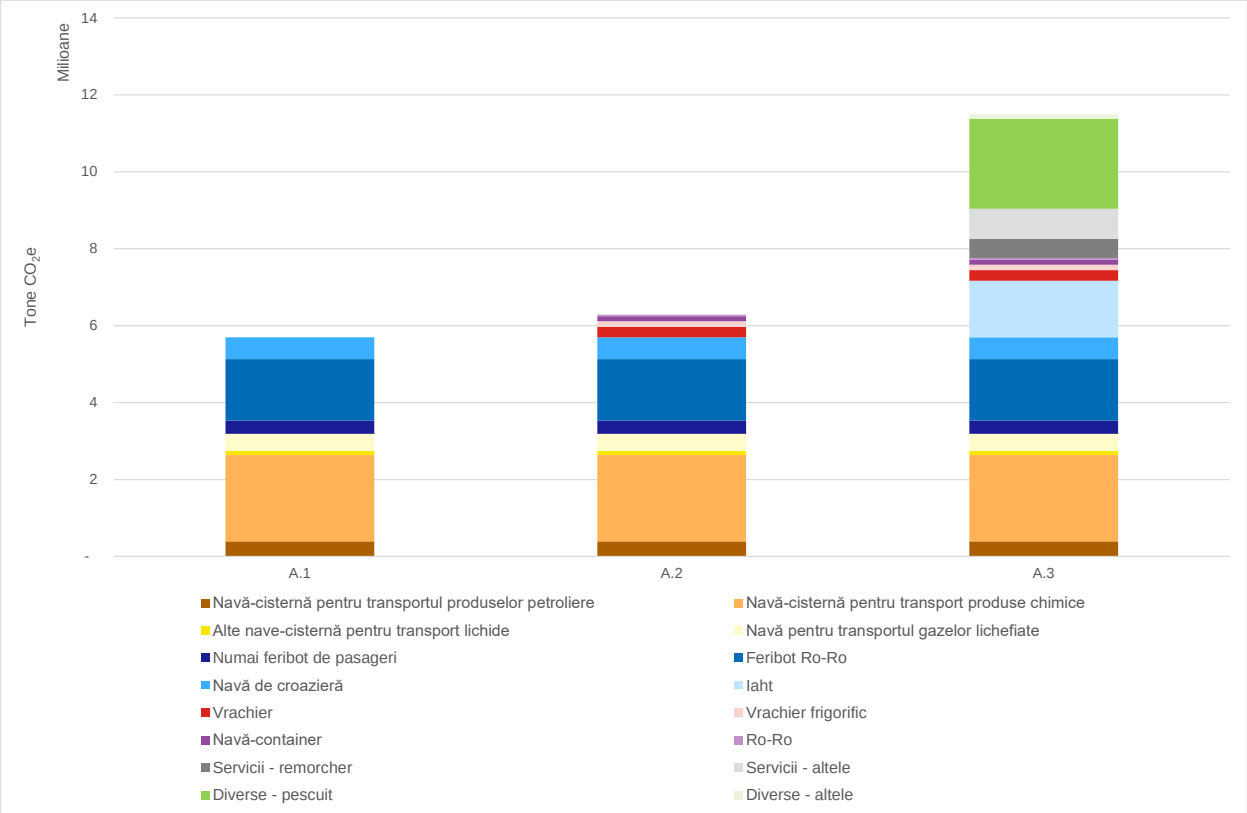
[26] Categoriile exceptate de la MRV sunt definite la articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul privind MRV în domeniul maritim; acesta nu se aplică „navelor de război, navelor auxiliare, navelor de pescuit sau de prelucrare a peștelui, navelor de lemn cu construcție primitivă, navelor care nu sunt propulsate prin mijloace mecanice sau navelor guvernamentale utilizate în scopuri necomerciale”.

[27] Articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul privind MRV în domeniul maritim prevede o derogare conform căreia o societate „este exonerată de obligația de a monitoriza informațiile […] pentru fiecare călătorie în ceea ce privește o anumită navă, în cazul în care: (a) toate călătoriile navei în cursul perioadei de raportare încep sau se încheie într-un port aflat sub jurisdicția unui stat membru și (b) nava, în conformitate cu programul său, efectuează peste 300 de călătorii în cursul perioadei de raportare”. Scenariul avut în vedere aici ar consta în eliminarea condiției prevăzute la litera (b) pentru navele mai mici.

Acoperirea sporită a emisiilor de GES

Extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului UE privind MRV în domeniul maritim ar crește ponderea emisiilor maritime ale UE cărora li se aplică cerințele MRV și ar avea un impact direct asupra disponibilității datelor privind emisiile de GES (Figura 2). Emisiile de GES asociate scenariului A.1 reprezintă o creștere de 4,2 % (și anume 5,61 $MtCO_2$) în comparație cu ceea ce este inclus în domeniul de aplicare revizuit al MRV (și anume includerea emisiilor provenite de la navele de transport general de mărfuri și de la navele de aprovizionare în larg între 400 și 4 999 GT care urmează să fie adăugate începând cu 2025). Scenariul A.2 ar conduce la o acoperire a emisiilor ușor mai mare în comparație cu scenariul A.1, cu o creștere de 4,6 % (și anume 6,19 $MtCO_2$) în comparație cu domeniul de aplicare revizuit al MRV. Opțiunea de a se extinde și la alte categorii (scenariul A.3) ar conduce la o extindere mai semnificativă a acoperirii emisiilor, cu o creștere de 8,4 % (și anume 11,32 $MtCO_2$).

Figura 2 Acoperirea suplimentară a emisiilor de GES pentru scenariile A.1, A.2 și A.3 per categorie de navă pe baza datelor privind emisiile din 2023



Sursă: Analiza Ricardo

Reducerea directă a consumului de energie și a emisiilor de GES

Chiar dacă Regulamentul privind MRV în domeniul maritim nu impune limite directe privind emisiile sau practici de reducere a emisiilor, se preconizează că o extindere a domeniului de aplicare al MRV va conduce la reduceri directe ale energiei și ale emisiilor de GES din cauza potențialului datelor MRV de a contribui la depășirea unora dintre barierele existente pe piață, ceea

ce poate debloca adoptarea îmbunătățirilor tehnice și operaționale în materie de eficiență energetică. S-a presupus că în perioada 2025-2050 se aplică o rată de reducere cumulată prudentă de 0,7 % pentru emisiile de GES de referință provenite de la navele mai mici incluse în domeniul de aplicare al MRV[28]. Acest lucru ar conduce la reduceri cumulate relativ mici ale emisiilor de GES, prezentate mai jos în Tabelul 2.

Tabelul 2: Reduceri cumulate ale emisiilor de GES (2025-2050) din scenariile A.1, A.2 și A.3

	Reduceri cumulate ale emisiilor de GES ($MtCO_2e$) 2025-2050
Scenariul A.1	1,51
Scenariul A.2	1,67
Scenariul A.3	3,06

Sursă: Analiza Ricardo

Impactul indirect asupra mediului al posibilei includeri a navelor mai mici în alte politici climatice

În timp ce reducerile directe ale emisiilor de GES care rezultă din extinderea domeniului de aplicare al MRV la alte nave mai mici ar fi relativ marginale, impactul potențial asupra mediului al posibilei includeri a acestor nave mai mici în alte politici de atenuare a schimbărilor climatice, cum ar fi EU ETS și FuelEU în domeniul maritim, în urma extinderii domeniului de aplicare al MRV, ar fi mult mai semnificativ. De exemplu, includerea emisiilor suplimentare de GES în EU ETS ar conduce la un impact asupra mediului în conformitate cu reducerea plafonului anual al ETS. Cu toate acestea, astfel de beneficii suplimentare nu sunt luate în considerare în scopul prezentei evaluări, deoarece aceasta se axează numai pe posibila includere în domeniul de aplicare al MRV.

4.4 Impactul economic al scenariilor A (diferite categorii de nave mai mici care intră în domeniul de aplicare, presupunând că nu există modificări ale cerințelor MRV)

Costuri de reglementare pentru companiile și autoritățile de transport maritim

Costurile administrative suplimentare pentru companiile de transport maritim ar include atât costurile unice, cât și cele recurente legate de pregătirea și instituirea unui sistem de monitorizare (pentru companiile care nu raportează deja în cadrul MRV), împreună cu activitățile recurente de monitorizare, raportare și verificare în vederea respectării Regulamentului privind MRV în domeniul maritim pentru navele suplimentare vizate. Tabelul 3 prezintă costurile administrative unice și recurente suplimentare totale pentru companiile de transport maritim pentru fiecare scenariu, pe baza rezultatelor consultării părților interesate. În plus, acesta include informații privind costul administrativ recurent pe tonă de CO_2 pe baza emisiilor totale de GES adăugate la domeniul de aplicare în fiecare scenariu.

[28] Această ipoteză se bazează pe un studiu care analizează beneficiile Regulamentului privind MRV în domeniul maritim, constatările sale fiind considerate aplicabile navelor mai mici (Comisia Europeană, 2019).

Tabelul 3: Costurile administrative suplimentare pentru companiile de transport maritim pentru fiecare scenariu, pe baza datelor privind costurile din 2023

	Numărul de nave	Cost unic (cost total, EUR)	Costuri recurente (costuri anuale, EUR)	Costuri recurente per tonă de CO_2 (EUR/tonă de CO_2)
Costul per navă	-	3 193	3 690	-
Scenariul A.1	2 238	7,1 milioane	8,3 milioane	1,2
Scenariul A.2	2 460	7,9 milioane	9,1 milioane	1,2
Scenariul A.3	5 309	17,0 milioane	19,6 milioane	1,6

Sursă: Analiza Ricardo

Costurile activităților de asigurare a respectării legislației pentru autoritățile naționale asociate Regulamentului privind MRV în domeniul maritim includ costurile legate de activitățile de control al statului portului și de obligațiile statului de pavilion. Estimările costurilor au fost derivate din rezultatele unui chestionar distribuit statelor membre, care a cuprins atât costuri administrative, cât și costuri de asigurare a respectării legislației. Potrivit estimării, costurile recurente de asigurare a respectării legislației vor crește liniar în funcție de numărul de nave suplimentare în cadrul fiecărui scenariu, atât pentru controlul statului portului, cât și pentru obligațiile statului de pavilion. Tabelul 4 prezintă costurile suplimentare rezultate legate de activitățile de asigurare a respectării legislației.

Tabelul 4: Costuri suplimentare legate de activitățile de asigurare a respectării legislației pentru autoritățile naționale, pe baza datelor privind costurile din 2023

Tip de cost	Scenarii		
	Scenariul A.1	Scenariul A.2	Scenariul A.3
Costul aferent controlului statului portului (EUR pe an)	47 307	51 999	112 221
Costul aferent obligațiilor statului de pavilion (EUR pe an)	58 866	64 705	139 641
Costul total estimat pentru autoritățile naționale (EUR pe an)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Costurile pentru autoritățile europene (Comisia Europeană și EMSA) care rezultă din includerea altor nave mai mici (400-4 999 GT) în domeniul de aplicare al MRV includ costurile unice legate de ajustările și dezvoltările informatice în THETIS-MRV și costurile recurente legate de resursele umane suplimentare, generate de analizarea informațiilor, de biroul de asistență tehnică și de conceperea/actualizarea materialelor informative. Costurile suplimentare rezultate pentru fiecare scenariu sunt prezentate mai jos în Tabelul 5.

Tabelul 5: Costuri suplimentare legate de activitățile de asigurare a respectării legislației pentru autoritățile europene competente, pe baza datelor privind costurile din 2023

	Cost unic (cost total, EUR)	Costuri recurente (costuri anuale, EUR)
Scenariul A.1	100 000	40 000
Scenariul A.2	100 000	42 891[29]
Scenariul A.3	100 000	80 000

Sursă: Analiza Ricardo

Costurile totale de reglementare au fost estimate prin adăugarea costurilor administrative pentru companiile de transport maritim și a costurilor de asigurare a respectării legislației pentru autoritățile competente, astfel cum se descrie mai sus. În privința costurilor unice, s-a presupus că vor fi cheltuite integral în primul an de punere în aplicare (estimat a fi anul 2025), iar în privința costurilor recurente pentru companiile de transport maritim și autoritățile competente, s-a presupus că acestea vor crește proporțional cu numărul de nave în perioada 2025-2050. Se preconizează că aceste costuri administrative suplimentare vor fi prea mici pentru a genera vreo denaturare semnificativă a pieței cu implicații sociale (de exemplu, pentru consumatori sau lucrători). Costurile totale de reglementare sunt prezentate în tabelul 6 cu o rată de actualizare de 3 %.

Condiții de concurență echitabile

Se preconizează că extinderea domeniului de aplicare al MRV la alte nave mai mici va avea un impact pozitiv asupra condițiilor de concurență echitabile prin asigurarea unor cerințe de reglementare similare pentru navele cu puțin peste sau sub pragul de 5 000 GT, care ar putea concura pentru segmente de piață similare. O analiză a datelor privind navele segmentate în funcție de dimensiune sugerează că o mare parte din navele suplimentare care fac obiectul scenariilor de politică avute în vedere s-ar situa cu puțin sub pragul de 5 000 GT. Într-adevăr, navele cu un tonaj brut cuprins între 4 000 și 4 999 GT ar reprezenta 32 % din flota luată în considerare în scenariul A.1, 31 % în scenariul A.2 și 19 % în scenariul A.3.

4.5 Compararea scenariilor A în ceea ce privește valoarea actualizată netă socială (diferite categorii de nave mai mici care intră în domeniul de aplicare, presupunând că nu există modificări ale cerințelor MRV)

Valoarea actualizată netă (VAN) socială în toate scenariile avute în vedere pentru extinderea domeniului de aplicare este negativă în perioada 2025-2050 (Tabelul 6). Acest lucru se datorează faptului că valoarea actualizată a costurilor administrative suplimentare pentru companii și autorități este mai mare decât reducerile monetizate ale emisiilor de GES care pot fi atribuite exclusiv Regulamentului privind MRV în domeniul maritim.

[29] Valoarea pentru scenariul A.2 se calculează ca valoare proporțională între scenariile A.1 și A.3., luând în considerare datele furnizate.

Cu toate acestea, calculul VAN ar trebui interpretat cu prudență, deoarece nu ia în considerare posibilele beneficii indirecte pentru mediu care ar rezulta din posibila integrare ulterioară a navelor mai mici în alte politici de atenuare a emisiilor de GES, cum ar fi EU ETS și FuelEU, sau în alte măsuri echivalente, după includerea lor prealabilă în domeniul de aplicare al MRV. Se preconizează că includerea costurilor și a beneficiilor generate de integrarea navelor mai mici în EU ETS și/sau FuelEU, împreună cu MRV, ar prezenta o imagine foarte diferită, cel mai probabil o VAN pozitivă.

Tabelul 6: Valoarea actualizată netă (VAN) socială a scenariilor A.1, A.2 și A.3 în comparație cu scenariul de referință (milioane EUR în perioada 2025-2050) (rată de actualizare de 3 %)

	Scenariul A.1	Scenariul A.2	Scenariul A.3
Reducerea emisiilor de GES	3,7	4,1	7,5
Costuri de reglementare	-17,6	-17,6	-41,7
VAN socială	**-13,9**	**-13,5**	**-34,2**

Sursă: Analiza Ricardo

Notă: Reducerile emisiilor de GES au fost monetizate utilizând costurile de evitare a schimbărilor climatice incluse în Manualul costurilor externe din 2019 (100 EUR/tonă de CO_2 echivalent), corectate la nivelurile prețurilor din 2023 (133 EUR/tonă de CO_2 echivalent până în 2030 și 358 EUR/tonă de CO_2 echivalent după 2030).

4.6 Impactul scenariului B2 legat de modificările cerințelor de monitorizare pentru navele mai mici

Eliminarea pragului de 300 de călătorii pe an (scenariul B.2) ar aduce beneficii pentru o mare parte a navelor care efectuează numai călătorii în interiorul UE (32 % din totalul navelor mai mici)[30], extinzând în mod semnificativ domeniul de aplicare al derogării de la raportarea pentru fiecare călătorie.

Raportarea pe bază agregată, mai degrabă decât pentru fiecare călătorie, ar putea permite companiilor care beneficiază de această derogare să utilizeze sisteme de monitorizare mai simple (de exemplu, note de alimentare cu un bilanț limitat), care ar fi asociate cu costuri de monitorizare mai mici. Astfel, deși nu a fost efectuată nicio analiză cantitativă în legătură cu acest scenariu B.2, o analiză calitativă arată că acesta ar putea permite o reducere semnificativă a costurilor administrative în comparație cu scenariul B.1. Această reducere nu este cuantificată din cauza lipsei de dovezi cantitative privind diferența de costuri dintre monitorizarea pentru fiecare călătorie și monitorizarea pe bază agregată.

5. Concluzii

Analiza efectuată cu privire la emisiile de GES provenite de la navele cu un tonaj brut mai mic de 5 000 de tone, dar nu mai mic de 400 de tone confirmă faptul că cele două categorii de nave care

[30] Categoriile de nave cu cea mai mare pondere de nave care efectuează călătorii în interiorul UE includ numai navele Ro-Ro și navele de pasageri.

vor fi incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului UE privind MRV în domeniul maritim începând cu 2025 au, de fapt, cele mai mari emisii din acest segment. Emisiile de GES provenite de la navele mai mici din categoria navelor de aprovizionare în larg și a celor de transport general de mărfuri reprezintă 22 % și, respectiv, 18 % din totalul emisiilor de GES provenite de la navele mai mici.

Atunci când se deduc emisiile din aceste două categorii, emisiile totale de GES ale celorlalte categorii de nave mai mici sunt estimate la 11,32 $MtCO_2$, și anume 9 % din emisiile de CO_2 acoperite de MRV în 2023. În același timp, acestea reprezintă 5 309 nave, și anume 42 % din numărul de nave care au făcut obiectul obligațiilor MRV în 2023.

Pe baza unei consultări cu reprezentanții companiilor de transport maritim, potrivit analizei, costurile administrative anuale recurente legate de MRV per navă pentru navele mai mici ar fi similare (sau ușor mai mari) decât cele ale navelor mai mari care fac în prezent obiectul obligațiilor MRV. Prin urmare – și deoarece emit mai puține emisii de GES decât navele mai mari – compromisul dintre costurile administrative pentru companiile de transport maritim și emisiile suplimentare de GES monitorizate ar fi mai puțin favorabil pentru navele mai mici. Raportul dintre costurile administrative și acoperirea emisiilor de GES ar fi, în medie, de șapte ori mai mare pentru navele mai mici, în comparație cu navele mai mari care fac în prezent obiectul obligațiilor MRV.

Analiza arată, de asemenea, că extinderea domeniului de aplicare al Regulamentului privind MRV în domeniul maritim la categorii suplimentare de nave mai mici ar contribui la deblocarea punerii în aplicare a măsurilor de eficiență energetică și a tehnologiilor cu emisii scăzute de dioxid de carbon, datorită capacității datelor MRV de a fundamenta procesul decizional. Cu toate acestea, beneficiile directe pentru mediu sunt estimate a fi destul de mici, pe baza unor ipoteze prudente.

La rândul său, valoarea actualizată netă (VAN) socială este negativă pentru toate scenariile de extindere avute în vedere. Aceasta arată că valoarea actualizată a costurilor administrative suplimentare pentru companii și autoritățile competente este mai mare decât reducerile monetizate ale emisiilor de GES care pot fi atribuite exclusiv Regulamentului privind MRV în domeniul maritim. Cu toate acestea, imaginea ar fi diferită, cu beneficii de mediu mult mai mari și, cel mai probabil, o VAN pozitivă, atunci când se iau în considerare posibilele beneficii indirecte care ar fi asociate cu reducerea emisiilor de GES ca urmare a posibilei integrări a navelor mai mici în alte politici de atenuare a GES, cum ar fi EU ETS și FuelEU, după includerea lor prealabilă în domeniul de aplicare al MRV.

În acest sens, trebuie menționat faptul că ar putea fi avute în vedere măsuri echivalente, altele decât integrarea în domeniul de aplicare al FuelEU și/sau al EU ETS, în special dacă acest lucru ar permite o reducere a sarcinii administrative. Astfel de măsuri ar putea fi luate la nivel național, inclusiv, de exemplu, măsuri legate de impozitare sau opțiuni de includere în cadrul „ETS2” pentru clădiri, transportul rutier și alte sectoare. Unele state membre, inclusiv Austria, Țările de Jos și Suedia, au decis deja să includă în domeniul de aplicare al ETS2 emisiile provenite de la unele nave mai mici și/sau din navigația interioară.

În orice caz, beneficiile suplimentare care ar putea rezulta din integrarea navelor mai mici în alte politici de atenuare a emisiilor de GES nu au fost luate în considerare în prezentul raport, care abordează doar posibila includere a unor nave mai mici suplimentare în domeniul de aplicare al

Regulamentului privind MRV în domeniul maritim și impactul direct al acestei modificări. O evaluare care va include aceste beneficii suplimentare va fi efectuată în contextul revizuirii din 2026 a Directivei EU ETS.