COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.3.2025
COM(2025) 109 final

RAPPORT DE LA COMMISSION

Réexamen du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime en vue de l'inclusion éventuelle des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400

RAPPORT DE LA COMMISSION

Réexamen du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime en vue de l'inclusion éventuelle des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400

1. Introduction

Le transport maritime joue un rôle essentiel dans l'économie de l'Union européenne et constitue l'un des modes de transport les plus efficaces sur le plan énergétique. Cependant, il représente également une source importante d'émissions de gaz à effet de serre (GES).

Le règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de gaz à effet de serre du transport maritime (ci-après le «règlement MRV maritime») est un élément essentiel de l'action menée par l'Union européenne pour lutter contre le changement climatique dans le secteur du transport maritime. Ce règlement impose aux compagnies maritimes de surveiller leurs émissions de GES, leur consommation de carburant et d'autres informations utiles relatives aux voyages effectués dans l'Union. Ses principaux objectifs sont de collecter des données solides et vérifiées sur les émissions de GES, de favoriser l'adoption de solutions sobres en énergie et en carbone et une plus grande transparence, et de soutenir la mise en œuvre de politiques d'atténuation du changement climatique, telles que l'extension récente du système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE au transport maritime. Il est également essentiel pour alimenter les discussions à venir sur les politiques à mener, car la première étape avant d'adopter des mesures d'atténuation consiste à comprendre l'origine et l'ampleur des émissions.

Conformément à l'article 22 *bis* du règlement MRV maritime, l'objectif du présent rapport est d'évaluer l'inclusion éventuelle des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 dans le champ d'application dudit règlement, en vue d'une éventuelle inclusion ultérieure de ces petits navires dans le champ d'application de la directive établissant un système d'échange de quotas d'émission (SEQE)[1], ou de proposer d'autres mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre de ces navires. Le présent rapport servira donc également, le cas échéant, de contribution au réexamen[2] de la directive SEQE prévu pour 2026.

Le présent rapport est structuré comme suit:

- aperçu de la mise en œuvre du règlement MRV maritime, notamment à la lumière des changements récents;

[1] Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

[2] Aux termes de l'article 3 *octies octies*, paragraphe 5, de la directive SEQE, au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission doit présenter un rapport dans lequel «elle examine la faisabilité et les incidences économiques, environnementales et sociales de l'inclusion dans [ladite] directive des émissions des navires, y compris des navires de haute mer, d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais pas inférieure à 400, en s'appuyant notamment sur l'analyse accompagnant le réexamen du règlement (UE) 2015/757 devant avoir lieu au plus tard le 31 décembre 2024».

- réexamen du champ d'application actuel du règlement MRV maritime;
- évaluation des scénarios visant à étendre le champ d'application du règlement MRV maritime aux navires de plus petite taille (d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999).

L'analyse présentée dans le présent rapport s'appuie sur une étude réalisée par un consortium de contractants[3].

2. Aperçu de la mise en œuvre du règlement MRV maritime

2.1 Présentation du règlement MRV maritime et de ses récentes modifications

Depuis le 1er janvier 2018, les grands navires d'une jauge brute supérieure à 5 000 chargeant ou déchargeant des marchandises ou des passagers dans les ports de l'Union européenne (UE)[4] doivent surveiller et déclarer les émissions de GES y afférentes (uniquement les émissions de CO_2 entre 2018 et 2023, mais aussi les émissions d'oxyde nitreux et de méthane depuis janvier 2024) et d'autres informations pertinentes. La surveillance, la déclaration et la vérification des informations doivent être effectuées conformément au règlement MRV maritime.

Le règlement MRV maritime impose aux compagnies maritimes de surveiller et de déclarer leurs émissions pour chacun de leurs navires, chaque année civile, sur une base cyclique. Tous les navires effectuant des voyages relevant du champ d'application du règlement MRV maritime, quel que soit leur État du pavillon, doivent soumettre un plan de surveillance détaillant la manière dont ils entendent collecter les données d'émissions dans les deux mois qui suivent leur première escale dans un port de l'UE. Le plan de surveillance doit être évalué de manière satisfaisante par un vérificateur accrédité avant la collecte des données, et les données collectées (compilées dans une déclaration des émissions annuelles) doivent être vérifiées à la fin de chaque période de déclaration. Après vérification, un document de conformité est délivré par le vérificateur et les rapports sont soumis à la Commission par l'intermédiaire du portail Thetis MRV. L'application du processus MRV de l'UE est assurée par les États membres qui inspectent les navires entrant dans les ports relevant de leur juridiction et prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les navires battant leur pavillon respectent le règlement.

Le règlement MRV maritime a été conçu comme une première étape avant l'inclusion de ces émissions dans le champ d'application du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQE). Cette inclusion s'est concrétisée par la révision en 2023 de la directive SEQE-UE, qui a notamment intégré les émissions du transport maritime dans son champ d'application à compter de janvier 2024[5].

---

[3] Ricardo et al., 2025 – «Supporting study for the implementation of the ETS directive and MRV requirements for maritime transport» (Étude complémentaire concernant la mise en œuvre de la directive SEQE et des exigences de surveillance, de déclaration et de vérification pour le transport maritime), publication à venir.

[4] Les références à l'UE en tant que région dans le présent rapport incluent les pays tiers faisant partie de l'Espace économique européen (EEE), sauf indication contraire.

[5] Pour de plus amples informations concernant l'extension du SEQE aux émissions du transport maritime et son calendrier général, veuillez consulter la page web de la Commission consacrée à ce sujet ainsi que la foire aux questions (FAQ): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en.

Le règlement MRV maritime lui-même a été modifié en 2023[6] afin d'adapter les règles MRV à l'inclusion des activités de transport maritime dans le SEQE de l'UE. Il a également été modifié afin d'inclure d'autres émissions que celles de CO_2, à savoir celles d'oxyde nitreux (N_2O) et de méthane (CH_4), dans son champ d'application à compter du 1er janvier 2024. En outre, il a été convenu d'étendre son champ d'application, à compter du 1er janvier 2025, aux cargos de marchandises diverses d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et aux navires de haute mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 400[7]. Ainsi, le règlement MRV maritime s'applique déjà (à compter de 2025) à deux types de navires plus petits, ce dont le présent rapport tient compte.

En outre, le règlement MRV maritime contribue à soutenir la mise en œuvre du règlement FuelEU Maritime[8], qui entre en vigueur en 2025. Toutes les données surveillées et enregistrées au titre du règlement MRV maritime peuvent en effet être utilisées pour les calculs FuelEU, sous réserve de confirmation par le vérificateur FuelEU, s'il est différent du vérificateur MRV.

2.2 Mise en œuvre du règlement MRV maritime

Le règlement MRV maritime s'applique depuis 2018 et fournit des données et des indicateurs solides sur les émissions de GES provenant du transport maritime. L'*étude complémentaire de 2022 relative à la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO_2 du transport maritime*[9] soulignait notamment que l'un des principaux avantages du règlement réside dans les enseignements tirés de la performance environnementale des navires entrant dans les ports de l'UE ou en sortant, grâce à la collecte systématique des données relatives aux performances des navires. Cette étude mettait également en évidence certains obstacles à la mise en œuvre, tels que la persistance de retards dans la présentation des déclarations d'émissions — plusieurs parties prenantes indiquant qu'il était difficile de satisfaire aux exigences, en particulier la première année (2018).

Afin d'aider les parties prenantes concernées à se familiariser avec les modifications apportées en 2023 au règlement MRV maritime et à réduire les difficultés éventuelles de mise en œuvre, la Commission a mené des activités de sensibilisation et mis au point des orientations et du matériel accessibles en ligne. La Commission a notamment publié deux foires aux questions[10] — sur le

[6] Par le règlement (UE) 2023/957.

[7] Pour de plus amples informations concernant le règlement MRV maritime, veuillez consulter la page web de la Commission consacrée à ce sujet ainsi que la foire aux questions (FAQ): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en.

[8] Règlement (UE) 2023/1805 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE.

[9] Étude complémentaire relative à la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration
et la vérification des émissions de CO_2 du transport maritime, Union européenne, 2022: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf.

[10] Voir la rubrique «FAQ»: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq.

règlement MRV maritime et sur l'extension du SEQE aux émissions du transport maritime — ainsi que deux documents d'orientation principaux[11]. Entre septembre 2023 et avril 2024, la Commission a également organisé cinq webinaires sur les principaux aspects des modifications apportées au règlement MRV maritime et à la directive SEQE (par exemple sur les mises à jour des plans de surveillance), conjointement avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM)[12]. En outre, un service d'assistance spécial[13] a été mis en place afin de répondre aux questions des compagnies maritimes et d'autres parties prenantes, plus de 1 400 demandes ayant ainsi été satisfaites entre septembre 2023 et octobre 2024.

Le suivi préliminaire de la conformité et la mise en œuvre pour l'année de déclaration 2024 sont encourageants. Au moment de la rédaction du présent rapport, plus de 15 000 navires avaient mis à jour et soumis pour approbation leurs plans de surveillance aux autorités responsables, conformément aux nouvelles exigences entrées en vigueur en 2023. La prochaine étape majeure sera la présentation des déclarations d'émissions au niveau des navires et des compagnies, qui doivent être présentées d'ici la fin du mois de mars 2025.

À titre d'élément contextuel supplémentaire, les émissions déclarées dans le cadre du système MRV pour 2023 provenaient d'une flotte de plus de 12 000 navires. Les voyages ayant fait l'objet d'une surveillance pour l'année de déclaration 2023 ont entraîné l'émission de 126,7 millions de tonnes de CO_2 dans l'atmosphère. Au moment de la rédaction du présent rapport, le système englobait environ 5 000 compagnies maritimes[14].

Chaque année, la Commission publie un rapport pour informer le public au sujet des émissions de GES et des données relatives à l'efficacité énergétique de la flotte surveillée relevant du champ d'application du règlement MRV maritime[15].

3. Réexamen du champ d'application actuel du règlement MRV maritime

Ce réexamen vise à répondre à la question générale de savoir si le champ d'application des navires relevant du règlement MRV maritime (seuils de taille et types de navires) s'est avéré approprié jusqu'à présent et si les raisons d'exclure certains navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999 sont toujours valables. Le seuil initial de 5 000 de jauge brute a été retenu en 2015 à l'issue d'une analyse objective détaillée de la taille et des émissions des navires qui effectuent des voyages à destination et en provenance de ports de l'UE. L'objectif de ce seuil non discriminatoire était de couvrir les émetteurs les plus importants, tout en trouvant le juste équilibre entre la charge administrative et l'efficacité environnementale du règlement MRV maritime. À l'époque, l'analyse suggérait que l'utilisation d'un seuil de jauge brute de 5 000 au lieu de 400 réduirait

[11] Voir la rubrique «Documentation»: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[12] Voir webinaires enregistrés dans la rubrique «Événements»: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu.

[14] Cela inclut les compagnies enregistrées dans Thetis MRV dont la flotte compte des navires actifs.

[15] Les rapports annuels MRV sont disponibles dans la rubrique «Documentation» de la page web suivante: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

considérablement les coûts administratifs estimés, avec une diminution relativement faible des émissions de CO_2 couvertes.

3.1 Efficacité et pertinence

Le règlement MRV maritime vise à établir un système normalisé de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de GES des navires faisant escale dans les ports de l'UE, assorti de règles harmonisées et d'un accès public aux données vérifiées. La transparence et la solidité de ces données sont essentielles pour aider les compagnies maritimes à remédier aux défaillances existantes du marché et débloquer l'adoption de mesures de décarbonation. Les défaillances du marché comprennent généralement des problèmes d'information, tels que le manque d'informations fiables sur la réduction des GES ou l'asymétrie des informations entre armateurs et affréteurs, qui peuvent entraîner des problèmes de dispersion des incitations.

Dans le cadre d'une étude de la Commission de 2022[16], des compagnies maritimes ont été interrogées sur leur utilisation des données MRV. Elles ont indiqué que le fait de mesurer et de documenter systématiquement les émissions constituait une base de référence cohérente pour les performances environnementales, leur fournissant des connaissances et des informations sur les émissions de leur flotte. Ces informations ont permis de faciliter et de simplifier la communication avec leurs clients (expéditeurs, transitaires, etc.). Les compagnies maritimes ont indiqué qu'elles pouvaient transférer à leurs clients des informations liées aux émissions, sensibilisant ainsi les destinataires de la chaîne d'approvisionnement. Toutefois, une étude précédente (CE Delft, 2014) souligne que ces effets positifs sont davantage susceptibles de se concrétiser si les compagnies investissent dans des systèmes de surveillance et d'analyse des données précis et complets.

En ce qui concerne les petits navires, l'analyse de l'efficacité vise à comprendre dans quelle mesure le champ d'application actuel (taille et type de navire) du système MRV peut empêcher les navires de moindre taille de profiter des divers avantages découlant du règlement MRV.

Se fondant sur une consultation des parties prenantes à laquelle ont participé les autorités publiques et les organisations du secteur, l'analyse suggère que les données MRV devraient être très utiles, y compris pour les navires plus petits. Les données MRV sont en effet essentielles pour éclairer les décisions financières et de gestion qui pourraient permettre une meilleure compréhension des émissions des flottes et contribuer à éliminer les barrières commerciales. Alors que plusieurs compagnies exploitant des navires de moindre taille collectent déjà volontairement des données sur les émissions, parfois dans le but d'étayer les décisions d'investissement dans des technologies sobres en énergie et en carbone, l'analyse montre que ces compagnies et des tierces parties pourraient bénéficier encore davantage du système MRV, qui garantit des processus de surveillance et de déclaration plus cohérents et plus fiables à tous les niveaux.

Par conséquent, avec son champ d'application actuel, le règlement MRV maritime ne permet pas d'investir dans les technologies de réduction des émissions sur tous les types de petits navires (c'est-à-dire au-delà de ceux qui relèvent déjà du champ d'application du règlement MRV à partir de 2025) et de promouvoir l'adoption de mesures opérationnelles en matière d'efficacité

[16] Étude complémentaire relative à la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/757 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de CO_2 du transport maritime, 2022.

énergétique, en particulier pour ceux qui ne disposent pas de systèmes existants de surveillance de la performance des combustibles.

En termes de pertinence, le règlement MRV maritime est un instrument important pour soutenir l'adoption de mesures et de politiques d'atténuation visant à réduire les émissions de GES dans le secteur maritime. Cela est pertinent car tous les secteurs de l'économie, y compris les petits et les grands navires, doivent contribuer à la réalisation des objectifs climatiques de l'UE ainsi que des objectifs de l'accord de Paris. En établissant un système normalisé de surveillance, de déclaration et de vérification des émissions de GES des navires, le règlement fournit aux compagnies maritimes un instrument indispensable pour éclairer les décisions financières et de gestion, communiquer avec les parties prenantes et identifier les possibilités de réduction des émissions et d'investissements technologiques.

3.2 Efficacité

L'analyse de l'efficacité vise à examiner les données récentes relatives au compromis entre la couverture des émissions de GES et les coûts administratifs supportés par les compagnies maritimes en ce qui concerne le champ d'application du système MRV de l'UE[17]. Pour cela, les coûts administratifs potentiels liés au système MRV ont été estimés pour les navires plus petits et comparés à ceux des navires qui déclarent déjà leurs émissions dans le cadre du système MRV.

Les estimations des coûts administratifs proviennent d'une consultation des représentants de compagnies maritimes menée au moyen d'entretiens personnalisés, incluant à la fois les exploitants et les propriétaires de navires. L'exercice a pris en compte les coûts ponctuels mais aussi les coûts récurrents. Les compagnies maritimes ont été invitées à estimer les coûts récurrents des navires actuellement soumis au système MRV, sur la base de leur expérience présente, ainsi que les coûts attendus pour les navires plus petits au cas où ceux-ci seraient inclus dans le champ d'application du règlement MRV maritime.

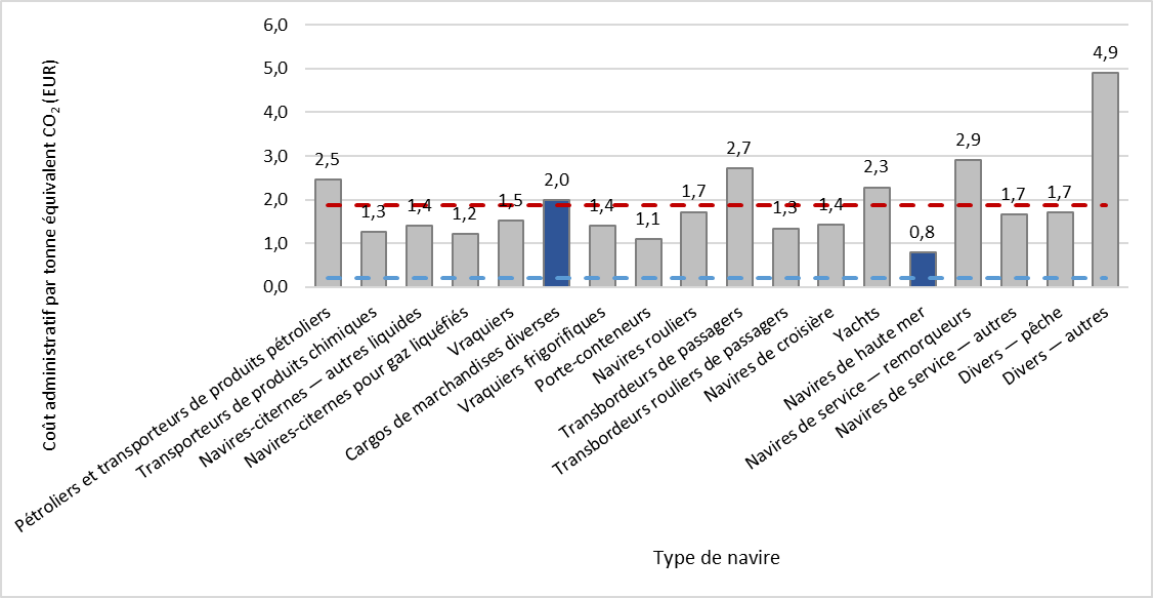
L'analyse révèle que les coûts administratifs annuels récurrents liés au système MRV par navire pour les navires plus petits (estimés à 3 690 EUR par navire en moyenne) seraient similaires ou légèrement supérieurs à ceux des navires actuellement soumis aux obligations MRV (estimés à 3 390 EUR par navire en moyenne). Les restrictions au niveau du personnel et l'augmentation de la fréquence des voyages des navires plus petits ont été mentionnées par certaines compagnies maritimes comme étant les causes principales de l'augmentation des coûts de surveillance.

Dans l'ensemble, le compromis entre les coûts administratifs supportés par les compagnies maritimes et la surveillance des émissions de GES supplémentaires serait moins favorable pour les navires plus petits. Le rapport entre les coûts administratifs et la couverture des émissions de gaz à effet de serre serait en moyenne sept fois plus élevé pour les navires plus petits que pour les plus grands qui déclarent déjà leurs émissions dans le cadre du système MRV (Figure 1). Cela est dû

[17] L'extension du règlement MRV maritime aux navires plus petits entraînerait également pour les autorités publiques des coûts supplémentaires qui sont présentés dans l'évaluation des scénarios visant à étendre le champ d'application. La présente analyse de l'efficacité porte sur le rapport relatif entre les coûts administratifs et les émissions de GES couvertes et, à cette fin, seuls les coûts administratifs des compagnies maritimes sont pris en compte, car ils représentent la principale composante des coûts.

au fait que les coûts administratifs sont équivalents, alors que les navires plus petits émettent beaucoup moins d'émissions que les plus grands.

Graphique 1. Coût administratif récurrent pour les compagnies maritimes par tonne de CO_2 couverte pour les navires plus petits par type de navire (calculé comme les résultats du total des coûts administratifs récurrents estimés sur la base des coûts moyens déclarés par les parties prenantes consultées par rapport aux émissions totales d'équivalent CO_2 pour chaque catégorie de navires pour 2023)



Source: Analyse de Ricardo

Navires inclus dans le système MRV à partir de 2025

Navires non inclus dans le système MRV

Coût administratif moyen par teq CO_2 pour les petits navires (jauge brute comprise entre 400 et 4 999)

Coût administratif moyen par teq CO_2 pour les grands navires (jauge brute supérieure à 5 000)

L'analyse de l'efficacité vise également à examiner les données se rapportant à la capacité des compagnies gérant des navires plus petits à intégrer les processus MRV, comparativement à celles qui déclarent déjà leurs émissions dans le cadre du système MRV. Il ressort des données examinées que les compagnies qui gèrent des navires de moindre taille sont en moyenne plus petites (en nombre de navires gérés par compagnie) que celles qui déclarent déjà leurs émissions dans le cadre du système MRV. En effet, les compagnies qui déclarent actuellement des données dans le cadre du système MRV (c'est-à-dire pour les grands navires) sont responsables de 2,6 navires en moyenne. Pour les navires de moindre taille, on estime[18] que le nombre moyen de petits navires

[18] Étant donné que l'on ignore quelle entité (le propriétaire du navire ou la compagnie ISM, si elle est distincte du propriétaire) sera chargée de surveiller, de déclarer et de vérifier les émissions des petits navires, dans l'étude, il a été considéré que la proportion de propriétaires de navires et de compagnies ISM assumant cette responsabilité sera la même pour les navires de petite taille que pour ceux de grande taille (à savoir 53 % de propriétaires et 47 % de compagnies ISM, d'après une extraction de Thetis MRV en octobre 2024). Selon les informations de la base de

par compagnie serait nettement inférieur, à savoir 1,6. Étant donné que les compagnies gérant des navires plus petits devraient être responsables de moins de navires, elles devraient aussi moins bénéficier des économies d'échelle associées aux coûts de mise en œuvre liés au système MRV.

En outre, la plupart des compagnies gérant des navires plus petits relèveraient pour la première fois du système MRV. Seulement 29 % des compagnies ISM[19] et 3 % des propriétaires de navires gérant des navires plus petits sont déjà enregistrés dans Thetis MRV. Par conséquent, la majeure partie des compagnies gérant des navires plus petits devrait être amenée à mettre en place des processus MRV et à se familiariser avec ces processus, étant donné que ces compagnies ne déclarent pas encore leurs émissions dans le cadre du système MRV.

3.3 Cohérence

Un autre objectif clé du règlement MRV maritime de l'UE est de soutenir la mise en œuvre des politiques récemment adoptées pour réduire les émissions de GES dans le secteur maritime de l'Union, en particulier l'extension du SEQE de l'UE au transport maritime et le règlement FuelEU Maritime[20]. L'analyse de la cohérence vise donc à déterminer si le champ d'application actuel du système MRV est approprié pour contribuer à la mise en œuvre de ces politiques climatiques spécifiques, ainsi qu'à leur future révision éventuelle.

À cet égard, l'analyse montre que le règlement MRV maritime soutient déjà efficacement le lancement de ces politiques importantes de l'UE. Il fournit directement les données relatives aux émissions de GES nécessaires à la mise en œuvre de l'extension du SEQE de l'UE au transport maritime et offre une plateforme de déclaration solide pour soutenir la mise en œuvre du règlement FuelEU Maritime.

En ce qui concerne les possibilités d'évolution future des actions à mener, le champ d'application actuel du règlement MRV maritime permettrait déjà l'extension éventuelle du champ d'application du SEQE de l'UE aux émissions de GES provenant des petits cargos de marchandises diverses et des navires de haute mer (d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999). Par exemple, les décideurs politiques seraient déjà en mesure de chiffrer les incidences possibles d'une telle extension pour ce qui est de l'augmentation du plafond du SEQE ou du nombre de comptes de dépôt d'exploitants maritimes supplémentaires à prévoir. Les compagnies maritimes exploitant ces navires seraient également bien mieux placées, étant déjà familiarisées avec le processus MRV.

données MARINFO, la flotte de navires plus petits considérée est liée à 1 262 compagnies ISM et à 4 014 propriétaires.

[19] Une «compagnie ISM» est une organisation ou une personne qui a endossé la responsabilité de l'exploitation du navire à la place de son propriétaire et qui, ce faisant, a accepté d'assumer toutes les tâches et responsabilités imposées par le code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, figurant à l'annexe I du règlement (CE) nº 336/2006 du Parlement européen et du Conseil.

[20] Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 48).

Toutefois, le règlement MRV maritime actuel ne permettrait pas de la même manière l'extension éventuelle du champ d'application du SEQE aux émissions de GES provenant des autres types de petits navires, qui ne sont pas encore inclus dans le champ d'application du système MRV.

En outre, l'analyse a porté sur le champ d'application du règlement MRV maritime de l'UE par rapport aux navires couverts par l'actuel système de collecte de données de l'OMI. Ce dernier est un système équivalent, bien que simplifié, de surveillance et de déclaration au niveau mondial. L'analyse souligne que les petites différences de portée en ce qui concerne la taille et l'activité des navires couverts n'ont pas été considérées comme une préoccupation particulière en termes d'augmentation des ressources nécessaires pour remplir les obligations de déclaration.

4. Évaluation de scénarios visant à étendre éventuellement le champ d'application du règlement MRV maritime à d'autres navires plus petits

4.1 Aperçu de l'activité et des émissions des navires plus petits

Cette analyse vise à fournir des informations sur l'activité et les émissions des navires plus petits (d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999), en se concentrant sur les indicateurs suivants:

- le nombre de navires plus petits faisant escale dans les ports de l'UE, par catégorie de navires;
- les émissions de GES pour les navires plus petits faisant escale dans les ports de l'UE, différenciées entre voyages intra-UE et extra-UE et par catégorie de navires;
- le nombre d'escales par année, différenciées entre voyages intra-UE et extra-UE[21] et par catégorie de navires.

L'analyse montre que **8 525 navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999 ont fait escale dans les ports de l'UE en 2023**. Si l'on exclut les cargos de marchandises diverses et les navires de haute mer, qui sont déjà intégrés dans le règlement MRV maritime à partir de 2025, le nombre de navires plus petits tombe à 5 309. Ce chiffre est à rapporter aux 12 344 navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 opérant dans le cadre du système MRV en 2023.

Les émissions de GES ont été estimées sur la base d'un modèle reposant sur les données de suivi des navires (c'est-à-dire les données du système d'identification automatique) et les informations techniques des navires. Selon ce modèle, les émissions de CO_2, de CH_4 et de N_2O étaient évaluées en équivalent CO_2. Le résultat de ces travaux montre que, **selon les estimations, les navires plus petits faisant escale dans les ports de l'UE en 2023 émettent environ 19,28 Mteq CO_2** (soit 18,99 Mt CO_2, en ne tenant donc pas compte du CH_4 et du N_2O). Les cargos de marchandises diverses et les navires de haute mer sont les plus gros émetteurs dans ce segment, puisqu'ils représentent respectivement 22 % et 18 % des émissions de GES des navires plus petits. En déduisant les émissions de ces deux catégories déjà couvertes par le système MRV à partir de 2025, le total des émissions de GES des autres catégories de navires plus petits est estimé à

[21] Aux fins du présent rapport, les «voyages intra-UE» correspondent à des voyages entre deux ports de l'Union, tandis que les «voyages extra-UE» correspondent à des voyages entre un port situé dans l'UE et un port situé en dehors de l'UE.

11,32 Mt CO_2[22], contre les 126,70 Mt CO2 provenant des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 5 000 opérant dans le cadre du système MRV en 2023[23].

En ce qui concerne l'activité, l'analyse des données relatives aux escales des navires plus petits suggère que **la plupart des voyages effectués par des navires plus petits étaient des voyages intra-UE au cours de la période 2019-2023 (environ 90 %)**. La majorité d'entre eux sont des voyages nationaux, c'est-à-dire commençant et se terminant dans le même pays (environ 75 % du total des voyages).

En résumé, cette analyse montre que **les navires plus petits qui ne sont pas déjà inclus dans le champ d'application du règlement MRV à partir de 2025 (c'est-à-dire autres que les cargos de marchandises diverses et les navires de haute mer) sont principalement actifs dans les voyages intra-UE et représentent 43 % des navires et 9 % des émissions de CO_2 déclarées dans le cadre du système MRV en 2023**.

Le tableau ci-dessous récapitule, par type de navire, le nombre de navires et les quantités d'émissions qu'ils représentent.

Tableau 1: émissions de CO_2 des navires plus petits par type de navire par rapport aux émissions totales déclarées dans le cadre du système MRV en 2023

Type de navire	Nombre de navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999 (2023)	Part des navires par rapport au nombre de grands navires opérant dans le cadre du système MRV en 2023[24]	Émissions totales de CO_2 (Mt CO_2) (2023)	Part des émissions de CO_2 par rapport aux émissions totales de CO_2 déclarées en 2023 dans le cadre du système MRV[25]
Cargos de marchandises diverses	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Navires de haute mer	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Divers — pêche	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Transporteurs de produits chimiques	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Transbordeurs rouliers de passagers	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Yachts	896	7,3 %	1,45	1,1 %

[22] Ce résultat est présenté en émissions de CO_2 (plutôt que la mesure par défaut en CO_2 eq) afin de permettre la comparaison avec les données MRV de 2023, uniquement disponibles en émissions de CO_2.

[23] Le fait de ne pas tenir compte des émissions de CH_4 et de N_2O facilite les comparaisons avec les données MRV de 2023, étant donné que ces deux émissions de GES ne relevaient pas encore, cette année-là, du champ d'application du règlement MRV.

[24] Champ d'application du système MRV en 2023, excluant donc les cargos de marchandises diverses et les navires de haute mer plus petits (d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999), à incorporer à partir de 2025.

[25] Champ d'application du système MRV en 2023, excluant donc les cargos de marchandises diverses et les navires de haute mer plus petits (d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999), à incorporer à partir de 2025.

Navires de service — autres	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Navires de croisière	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Navires de service — remorqueurs	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Navires-citernes pour gaz liquéfiés	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Pétroliers et transporteurs de produits pétroliers	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Transbordeurs de passagers	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Vraquiers	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Vraquiers frigorifiques	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Porte-conteneurs	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Divers — autres	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Navires-citernes — autres liquides	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Navires rouliers	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Nombre total de navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Nombre total de navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999 hors cargos de marchandises diverses et navires de haute mer	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

4.2 Présentation des scénarios possibles

Le principal scénario envisagé dans le cadre de la présente évaluation est l'extension éventuelle du champ d'application du règlement MRV maritime aux navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999, pour les types de navires autres que les cargos de marchandises diverses et les navires de haute mer. Ce scénario vise à augmenter la part des émissions de GES couvertes par le règlement MRV maritime, ce qui permettrait notamment l'intégration éventuelle de navires supplémentaires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999 dans les politiques de décarbonation maritime telles que le SEQE de l'UE et l'initiative FuelEU Maritime.

Les variantes possibles pour l'extension du champ d'application du système MRV aux navires plus petits sont définies selon les paramètres suivants:

a) Différentes catégories de navires plus petits dans le champ d'application

Scénarios A	Description
A.1. Inclusion des catégories de navires les plus émetteurs	Extension du champ d'application aux navires-citernes, aux navires rouliers à passagers et aux navires à passagers d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999
A.2. Inclusion de toutes les catégories de navires, à l'exception de celles exemptées par le règlement MRV	Extension à toutes les catégories non exemptées[26] pour les navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999 (c'est-à-dire tous les navires transportant des marchandises/passagers à des fins commerciales ainsi que les navires de haute mer)
A.3. Inclusion de toutes les catégories de navires (y compris les catégories actuellement exclues du système MRV)	Extension à toutes les catégories non exemptées pour les navires d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999, ainsi qu'aux navires de pêche, aux navires de service et aux remorqueurs qui ne sont pas déjà couverts et aux voyages des yachts qui ne sont pas déjà couverts (à savoir les voyages qui ne sont pas effectués pour le transport de passagers à des fins commerciales).

b) Exigences en matière de surveillance pour les navires plus petits

Scénarios B	Description
B.1. Application des mêmes exigences de surveillance, de déclaration et de vérification	Les exigences de surveillance, de déclaration et de vérification applicables aux petits navires (et aux autres types de navires) sont les mêmes que celles applicables aux navires opérant actuellement dans le cadre du système MRV.
B.2. Abaissement du seuil d'exemption de la surveillance par voyage	Le seuil minimal de 300 voyages par an[27] ne s'appliquerait pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 5 000, c'est-à-dire que tous les navires n'effectuant que des voyages à l'intérieur de l'UE au cours d'une période de déclaration seraient exemptés de surveillance par voyage (quel que soit le nombre de voyages).

[26] Les catégories exemptées des obligations en matière de surveillance, de déclaration et de vérification sont mentionnées à l'article 2, paragraphe 2, du règlement MRV maritime; il s'agit des «navires de guerre, [des] navires de guerre auxiliaires, [des] navires de pêche ou [des] navires-usines pour le traitement du poisson, [les] navires en bois de construction primitive, [des] navires qui ne sont pas propulsés par des moyens mécaniques ou [des] navires d'État utilisés à des fins non commerciales».

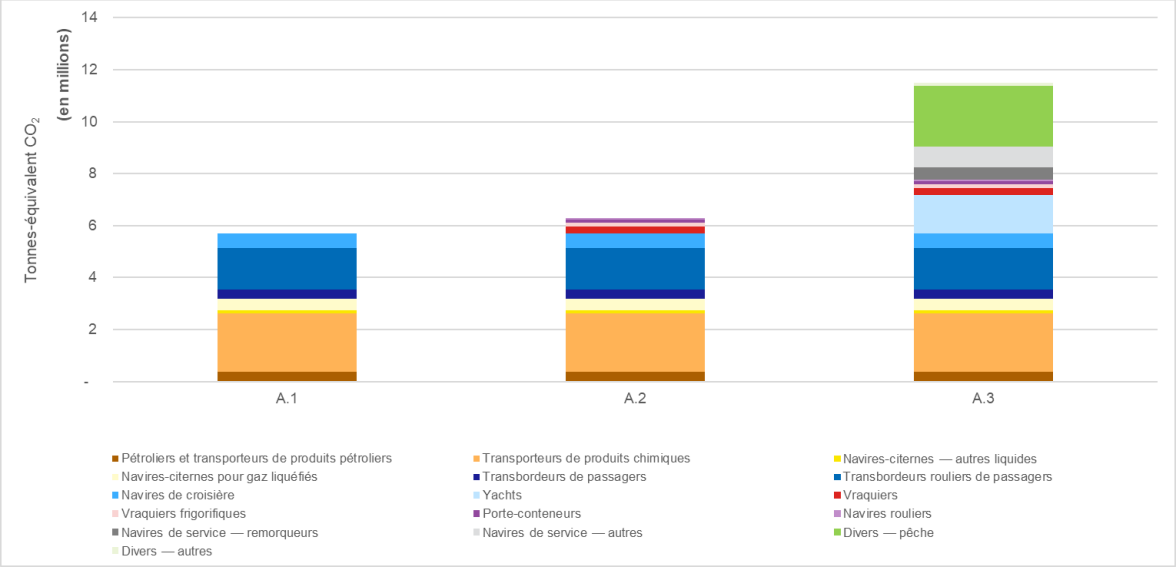
[27] L'article 9, paragraphe 2, du règlement MRV maritime prévoit une dérogation en vertu de laquelle une compagnie «est exemptée de l'obligation de surveiller les informations […] par voyage pour un navire donné si: a) pendant la période de déclaration, tous les voyages du navire commencent ou se terminent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre; et b) le navire effectue, selon son plan de navigation, plus de 300 voyages au cours de la période

4.3 Incidences environnementales des scénarios A (inclusion de différentes catégories de navires plus petits dans le champ d'application, en supposant l'absence de modifications dans les exigences de surveillance, de déclaration et de vérification)

Couverture accrue des émissions de GES

L'extension du champ d'application du règlement MRV maritime augmenterait la part des émissions maritimes de l'UE visées par les exigences de surveillance, de déclaration et de vérification et aurait une incidence directe sur la disponibilité des données relatives aux émissions de GES (Figure 2). Les émissions de GES associées au scénario A.1 représentent une augmentation de 4,2 % (soit 5,61 Mt CO_2) par rapport à ce qui est inclus dans le champ d'application révisé du système MRV (c'est-à-dire en incluant les émissions provenant des cargos de marchandises diverses et des navires de haute mer d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999 à ajouter à partir de 2025). Le scénario A.2 mènerait à une couverture des émissions légèrement supérieure à celle du scénario A.1, avec une augmentation de 4,6 % (soit 6,19 Mt CO_2) par rapport au champ d'application révisé du système MRV. La possibilité d'étendre le champ d'application du règlement également à d'autres catégories (scénario A.3) entraînerait une extension plus significative de la couverture des émissions, avec une augmentation de 8,4 % (soit 11,32 Mt CO_2).

Graphique 2. Couverture supplémentaire des émissions de GES pour les scénarios A.1, A.2 et A.3 par catégorie de navires sur la base des données d'émissions de 2023



Source: Analyse de Ricardo

Économies directes d'énergie et d'émissions de GES

Même si le règlement MRV maritime n'impose pas de limitations directes aux émissions ou ne prescrit pas de pratiques de réduction des émissions, une extension du champ d'application du

de déclaration». Le scénario examiné ici consisterait à supprimer la condition visée au point b) pour les navires plus petits.

système MRV devrait entraîner des réductions directes d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre en raison de la capacité des données MRV à aider à surmonter certains des obstacles commerciaux existants, ce qui peut débloquer l'adoption d'améliorations techniques et opérationnelles en matière d'efficacité énergétique. Un taux de réduction cumulé prudent de 0,7 % est censé s'appliquer aux émissions de GES de référence des navires plus petits relevant du champ d'application du système MRV au cours de la période 2025-2050[28]. Cela conduirait à des réductions cumulées relativement faibles des émissions de GES présentées ci-dessous dans le tableau 2.

Tableau 2: réductions cumulées des émissions de GES (2025-2050) selon les scénarios A.1, A.2 et A.3

	Réductions cumulées des émissions de GES (Mt éq. CO_2) 2025-2050
Scénario A.1	1,51
Scénario A.2	1,67
Scénario A.3	3,06

Source: Analyse de Ricardo

Incidences environnementales indirectes de l'inclusion éventuelle de navires plus petits dans d'autres politiques climatiques

Alors que les réductions directes d'émissions de GES résultant de l'extension du champ d'application du système MRV à d'autres navires plus petits seraient relativement marginales, les impacts environnementaux potentiels de l'inclusion éventuelle de ces navires plus petits dans d'autres politiques d'atténuation des incidences du changement climatique, telles que le SEQE de l'UE et l'initiative FuelEU Maritime, à la suite de l'extension du champ d'application du système MRV, seraient beaucoup plus importants. Par exemple, l'inclusion d'émissions de GES supplémentaires dans le SEQE de l'UE aurait un impact environnemental conforme à la réduction annuelle du plafond d'émissions du SEQE. Toutefois, ces avantages supplémentaires ne sont pas pris en compte pour la présente évaluation, étant donné qu'elle porte uniquement sur l'inclusion potentielle dans le champ d'application du système MRV.

4.4 Incidences économiques des scénarios A (inclusion de différentes catégories de navires plus petits dans le champ d'application, en supposant l'absence de modifications des exigences de surveillance, de déclaration et de vérification)

Coûts réglementaires pour les compagnies et les autorités maritimes

Les coûts administratifs supplémentaires supportés par les compagnies maritimes comprendraient à la fois les coûts ponctuels et les coûts récurrents liés à la préparation et à la mise en place d'un système de surveillance (pour les compagnies ne déclarant pas encore leurs émissions dans le cadre du système MRV), ainsi qu'aux activités récurrentes de surveillance, de déclaration et de vérification visant à se conformer au règlement MRV maritime pour les navires supplémentaires

[28] Cette hypothèse est fondée sur une étude portant sur les avantages du règlement MRV maritime, dont les conclusions sont supposées s'appliquer aux navires plus petits (Commission européenne, 2019).

couverts. Le tableau 3 présente le total des coûts administratifs ponctuels et récurrents supplémentaires supportés par les compagnies maritimes pour chaque scénario, sur la base des résultats de la consultation des parties prenantes. En outre, il fournit des informations sur le coût administratif récurrent par tonne de CO_2 sur la base des émissions totales de GES ajoutées au champ d'application dans chaque scénario.

Tableau 3: coût administratif supplémentaire supporté par les compagnies maritimes pour chaque scénario, sur la base des données relatives aux coûts de 2023

	Nombre de navires	Coût ponctuel (coût total, en EUR)	Coût récurrent (coût par an, en EUR)	Coût récurrent par t CO_2 (EUR/t CO_2)
Coût par navire	—	3 193	3 690	—
Scénario A.1	2 238	7,1 millions	8,3 millions	1,2
Scénario A.2	2 460	7,9 millions	9,1 millions	1,2
Scénario A.3	5 309	17,0 millions	19,6 millions	1,6

Source: Analyse de Ricardo

Les coûts des activités de mise en œuvre pour les autorités nationales liées au règlement MRV maritime comprennent ceux liés aux activités de contrôle par l'État du port et aux obligations de l'État du pavillon. Des estimations de coûts ont été déduites des résultats d'un questionnaire distribué aux États membres qui portait sur les coûts administratifs et les coûts de mise en œuvre. Les coûts de mise en œuvre récurrents sont supposés augmenter de manière linéaire en fonction du nombre de navires supplémentaires dans chacun des scénarios tant pour le contrôle par l'État du port que pour les obligations de l'État du pavillon. Le tableau 4 présente les coûts supplémentaires découlant des activités de mise en œuvre.

Tableau 4: coûts supplémentaires liés aux activités de mise en œuvre et supportés par les autorités nationales, sur la base des données relatives aux coûts de 2023

Type de coût	Scénarios		
	Scénario A.1	Scénario A.2	Scénario A.3
Coût du contrôle par l'État du port (EUR par an)	47 307	51 999	112 221
Coût des obligations de l'État du pavillon (EUR par an)	58 866	64 705	139 641
Coût total estimé pour les autorités nationales (EUR par an)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Les coûts supportés par les autorités européennes (Commission européenne et AESM) résultant de l'inclusion de navires plus petits (d'une jauge brute comprise entre 400 et 4 999) dans le champ d'application du système MRV comprennent les coûts ponctuels liés aux ajustements et développements des technologies de l'information dans Thetis MRV et les coûts récurrents liés aux ressources humaines supplémentaires, provenant de l'analyse des informations, du service

d’assistance et de la conception/mise à jour du matériel d’information. Les coûts supplémentaires qui en résultent pour chaque scénario sont présentés ci-dessous dans le tableau 5.

Tableau 5: coûts supplémentaires liés aux activités de mise en œuvre et supportés par les autorités compétentes européennes, sur la base des données relatives aux coûts de 2023

	Coût ponctuel (coût total, en EUR)	Coût récurrent (coût par an, en EUR)
Scénario A.1	100 000	40 000
Scénario A.2	100 000	42 891[29]
Scénario A.3	100 000	80 000

Source: Analyse de Ricardo

Les coûts réglementaires totaux ont été estimés en additionnant les coûts administratifs supportés par les compagnies maritimes et les coûts de mise en œuvre supportés par les autorités compétentes, comme décrit ci-dessus. Il a été présumé que les coûts ponctuels seraient entièrement encourus lors de la première année de mise en œuvre (supposée en 2025), tandis que les coûts récurrents supportés par les compagnies maritimes et les autorités compétentes augmenteraient proportionnellement au nombre de navires au cours de la période 2025-2050. Ces coûts administratifs supplémentaires devraient être trop faibles pour générer une distorsion de marché notable ayant des implications sociales (par exemple pour les consommateurs ou les travailleurs). Les coûts réglementaires totaux sont présentés dans le tableau 6 avec un taux d’actualisation de 3 %.

Conditions de concurrence équitables

L’extension du champ d’application du système MRV à d’autres navires plus petits devrait avoir une incidence positive sur l’égalité des conditions de concurrence en garantissant des exigences réglementaires similaires pour les navires dont le seuil de jauge brute se situe juste au-dessus ou au-dessous de 5 000 et qui pourraient entrer en concurrence pour des segments de marché similaires. Une analyse des données relatives aux navires, segmentées par taille, suggère qu’une grande partie des navires supplémentaires, dans les scénarios envisagés, se situeraient juste au-dessous du seuil de 5000 de jauge brute. En effet, les navires d’une jauge brute comprise entre 4 000 et 4 999 représenteraient 32 % de la flotte considérée dans le scénario A.1, 31 % dans le scénario A.2 et 19 % dans le scénario A.3.

4.5 Comparaison des scénarios A en termes de valeur actuelle nette sociale (inclusion de différentes catégories de navires plus petits dans le champ d’application, en supposant l’absence de modifications des exigences de surveillance, de déclaration et de vérification)

[29] La valeur pour le scénario A.2 est calculée comme la valeur proportionnelle entre les scénarios A.1 et A.3., compte tenu des données fournies.

La valeur actuelle nette (VAN) sociale dans tous les scénarios envisagés pour élargir le champ d'application est négative pour la période 2025-2050 (tableau 6). En effet, la valeur actuelle des coûts administratifs supplémentaires supportés par les compagnies et les autorités est supérieure aux réductions monétisées des émissions de GES imputables uniquement au règlement MRV maritime.

Toutefois, ce calcul de la VAN doit être interprété avec prudence, car il ne tient pas compte de l'éventuel effet bénéfique indirect pour l'environnement qui résulterait d'une éventuelle intégration ultérieure des navires plus petits dans d'autres politiques d'atténuation des émissions de GES, telles que le SEQE de l'UE et l'initiative FuelEU Maritime, ou de toute autre mesure équivalente, à la suite de leur inclusion préalable dans le champ d'application du système MRV. Il est prévu que l'inclusion des coûts et des avantages de l'intégration des navires plus petits dans le SEQE de l'UE et/ou l'initiative FuelEU Maritime, conjointement avec le système MRV, présentera une tout autre image, très probablement une VAN positive.

Tableau 6: valeur actuelle nette (VAN) sociale des scénarios A.1, A.2 et A.3 par rapport au scénario de référence (en millions d'EUR sur la période 2025-2050) (taux d'actualisation de 3 %)

	Scénario A.1	Scénario A.2	Scénario A.3
Réduction des émissions de GES	3,7	4,1	7,5
Coûts réglementaires	-17,6	-17,6	-41,7
VAN sociale	**-13,9**	**-13,5**	**-34,2**

Source: Analyse de Ricardo

Remarque: les réductions des émissions de GES ont été monétisées en utilisant les coûts d'évitement du changement climatique inclus dans le manuel sur les coûts externes de 2019 (100 EUR/teq CO_2) corrigé en fonction des niveaux de prix de 2023 (133 EUR/teq CO_2 d'ici à 2030 et 358 EUR/teq CO_2 après 2030).

4.6 Incidences du scénario B2 liées aux modifications des exigences de surveillance pour les navires plus petits

La suppression du seuil de 300 voyages par an (scénario B.2) profiterait à une grande partie des navires effectuant uniquement des voyages intra-UE (32 % du total des navires plus petits)[30], en élargissant considérablement la portée de l'exemption de déclaration par voyage.

L'établissement de déclarations sous une forme agrégée, plutôt que par voyage, pourrait permettre aux compagnies bénéficiant de cette exemption d'utiliser des systèmes de surveillance plus simples (par exemple, des notes de soutes, avec des inventaires limités), ce qui serait synonyme de coûts de surveillance moins élevés. Ainsi, bien qu'aucune analyse quantitative n'ait été réalisée en ce qui concerne ce scénario B.2, une analyse qualitative montre qu'il pourrait permettre une réduction significative des coûts administratifs par rapport au scénario B.1. Cette réduction n'est

[30] Les catégories de navires présentant la proportion la plus élevée de navires effectuant des voyages intra-UE sont uniquement celles des navires rouliers à passagers et des bateaux à passagers.

pas quantifiée en raison de l'absence de données quantitatives de l'écart de coûts entre la surveillance par voyage et la surveillance sur une base agrégée.

5. Conclusions

L'analyse menée en ce qui concerne les émissions de GES des navires d'une jauge brute inférieure à 5 000 mais non inférieure à 400 confirme que les deux catégories de navires qui seront incluses dans le champ d'application du règlement MRV maritime de l'UE à partir de 2025 sont en réalité celles qui produisent le plus d'émissions dans ce segment. Les émissions de GES produites par les navires plus petits appartenant aux catégories des navires de haute mer et des cargos de marchandises diverses représentent respectivement 22 % et 18 % de l'ensemble des émissions de GES des navires plus petits.

Si l'on met de côté les émissions de ces deux catégories, les émissions totales de GES produites par les autres catégories de navires plus petits sont estimées à 11,32 Mt CO_2, soit 9 % des émissions de CO_2 couvertes par le système MRV en 2023. Dans le même temps, ces catégories représentent 5 309 navires, soit 42 % du nombre de navires soumis aux obligations de surveillance, de déclaration et de vérification en 2023.

Sur la base d'une consultation des représentants de compagnies maritimes, l'analyse révèle que les coûts administratifs annuels récurrents liés au système MRV par navire pour les navires plus petits seraient semblables (ou légèrement supérieurs) à ceux des navires plus grands actuellement soumis à des obligations de surveillance, de déclaration et de vérification. Par conséquent, et parce qu'ils émettent moins de GES que les navires plus grands, le compromis entre les coûts administratifs supportés par les compagnies maritimes et les émissions de GES supplémentaires surveillées serait moins favorable pour les navires plus petits. Le rapport entre les coûts administratifs et la couverture des émissions de GES serait en moyenne sept fois plus élevé pour les navires plus petits que pour les navires plus grands actuellement soumis aux obligations de surveillance, de déclaration et de vérification.

L'analyse révèle également que l'extension du champ d'application du règlement MRV maritime à d'autres catégories de navires plus petits contribuerait à débloquer la mise en œuvre de mesures d'efficacité énergétique et de technologies à faibles émissions de CO_2 grâce à la capacité des données du système MRV à éclairer le processus décisionnel. Toutefois, les effets bénéfiques directs pour l'environnement sont jugés assez faibles, sur la base d'hypothèses prudentes.

Par ailleurs, la valeur actuelle nette (VAN) sociale est négative pour tous les scénarios d'extension envisagés. Elle montre que la valeur actuelle des coûts administratifs supplémentaires supportés par les compagnies et les autorités compétentes est supérieure aux réductions monétisées des émissions de GES imputables uniquement au règlement MRV maritime. Toutefois, la situation serait différente, et présenterait des avantages environnementaux beaucoup plus importants et, très probablement, une VAN positive, si l'on tient compte des éventuels avantages indirects qui seraient associés aux réductions des émissions de GES résultant de l'intégration éventuelle des navires plus petits dans d'autres politiques d'atténuation des GES, telles que le SEQE de l'UE et l'initiative FuelEU Maritime, après leur inclusion préalable dans le champ d'application du système MRV.

À cet égard, il convient de mentionner que des mesures équivalentes autres que l'intégration dans le champ d'application de l'initiative FuelEU Maritime et/ou du SEQE de l'UE pourraient être envisagées, notamment si cela permettait de réduire la charge administrative. De telles mesures pourraient être prises au niveau national, notamment, par exemple, des mesures liées à la fiscalité ou des options de participation dans le cadre du «SEQE 2» pour les bâtiments, le transport routier et d'autres secteurs. Certains États membres, dont l'Autriche, les Pays-Bas et la Suède, ont déjà décidé d'inclure dans le champ d'application du SEQE 2 les émissions de certains navires plus petits et/ou de la navigation intérieure.

En tout état de cause, les avantages supplémentaires qui pourraient résulter de l'intégration des navires plus petits dans les autres politiques d'atténuation des émissions de GES n'ont pas été pris en considération dans le présent rapport, qui traite uniquement de l'inclusion éventuelle de navires plus petits supplémentaires dans le champ d'application du règlement MRV maritime et des incidences directes d'une telle modification. Une évaluation tenant compte de ces avantages supplémentaires sera réalisée dans le cadre de la révision de la directive SEQE-UE en 2026.