



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 29.4.2026
COM(2026) 173 final

RAPORT AL COMISIEI

**Raportul pe 2025 al Comisiei Europene privind emisiile de gaze cu efect de seră generate
de transportul maritim**

{SWD(2026) 119 final}

Raportul pe 2025 al Comisiei Europene privind emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim

1. Introducere

Transportul maritim este fundamental pentru economia UE și reprezintă unul dintre modurile de transport cele mai eficiente din punct de vedere energetic. Acest mod de transport rămâne însă o sursă majoră de emisii de gaze cu efect de seră (GES).

Raportul pe 2025 privind emisiile de gaze cu efect de seră (GES) generate de navele care intră și pleacă din porturile din Spațiul Economic European (SEE) prezintă date colectate în temeiul Regulamentului UE privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim, adoptat în 2015 ⁽¹⁾ (Regulamentul UE privind monitorizarea, raportarea și verificarea (MRV) în domeniul maritim). Raportul se referă la datele colectate în perioada 2018-2024. El oferă o comparație și o analiză cuprinzătoare a tendințelor în ceea ce privește emisiile și eficiența energetică de-a lungul anilor și evidențiază factorii care influențează emisiile de GES generate de transportul maritim. Acesta ia în considerare punerea în aplicare a sistemului UE de comercializare a certificatelor de emisii (ETS) până în perioada de raportare 2024, primul an în care sistemul s-a aplicat transportului maritim.

2. Dezvoltarea de politici

Ca parte a pachetului pentru realizarea Pactului verde european, în 2023, Parlamentul European și Consiliul au adoptat o serie de măsuri pentru a se asigura că sectorul transportului maritim contribuie la realizarea ambițiilor climatice ale UE. Acestea includ revizuirea schemei UE de comercializare a certificatelor de emisii (EU ETS) ⁽²⁾, care a extins domeniul de aplicare al EU ETS pentru a acoperi emisiile de CO₂ generate de navele mari care intră în porturile UE începând cu 1 ianuarie 2024, indiferent de pavilionul pe care îl arborează. În plus, **Regulamentul FuelEU în domeniul maritim** ⁽³⁾ asigură faptul că, începând din 2025, intensitatea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de energia utilizată la bordul navelor scade treptat în timp.

Respectarea obligațiilor care decurg atât din EU ETS, cât și din Regulamentul FuelEU în domeniul maritim se bazează pe sistemul de monitorizare, raportare și verificare instituit prin **Regulamentul UE privind MRV în domeniul maritim**, astfel cum a fost revizuit în 2023 ⁽⁴⁾. Perioada de raportare 2024 a fost prima în care s-au aplicat normele revizuite, adoptate în 2023 pentru a permite punerea în aplicare a ETS în transportul maritim și pentru a include emisiile de metan (CH₄) și de protoxid de azot (N₂O) în domeniul de aplicare al Regulamentului MRV.

Pe lângă măsurile legislative, UE sprijină în continuare punerea în aplicare cu succes a decarbonizării transportului maritim prin **sprijinirea cercetării și inovării**. Fondul pentru inovare, care va utiliza 20 de milioane de certificate ale UE (1,5 miliarde EUR) ⁽⁵⁾ până în 2030 pentru a

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind monitorizarea, raportarea și verificarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim și de modificare a Directivei 2009/16/CE, JO L 123, 19.5.2015, p. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>.

⁽²⁾ Prin Directiva (UE) 2023/959, JO L 130, 16.5.2023, p. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

⁽³⁾ Regulamentul (UE) 2023/1805 (JO L 234, 22.9.2023, p. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) 2023/957, JO L 130, 16.5.2023, p. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

⁽⁵⁾ Pe baza unui preț al carbonului de 75 EUR/tonă.

finanța proiecte de decarbonizare a sectorului maritim, acoperă, de asemenea, producția și utilizarea combustibililor durabili, electrificarea sistemului de transport maritim și construirea și/sau modernizarea navelor cu emisii scăzute și cu emisii zero. De la începutul anului 2026 și după doar două cereri de propuneri, Fondul pentru inovare a oferit sprijin pentru 21 de proiecte maritime în valoare totală de 1,03 miliarde EUR, inclusiv 365,3 milioane EUR prin licitații pentru combustibili pe bază de hidrogen și 202,3 milioane EUR pentru proiecte legate de construirea și/sau modernizarea navelor.

Deși Fondul pentru inovare se axează pe proiecte cu un nivel mai ridicat de maturitate tehnologică (TRL) și pe implementare, UE a investit, de asemenea, în proiecte cu un TRL mai scăzut din sectorul maritim prin intermediul programului Orizont Europa, cum ar fi, în special, parteneriatul „Transport pe apă cu emisii zero”. În cadrul acestui parteneriat, UE va investi până la 530 de milioane EUR până în 2027, în șase domenii: (i) utilizarea combustibililor alternativi durabili, (ii) electrificare, (iii) eficiență energetică, (iv) proiectare și modernizare, (v) digitalizare și (vi) porturi verzi.

De asemenea, Comisia se angajează să sprijine acțiunile la nivel mondial de încurajare a decarbonizării sectorului, în special în cadrul colaborării sale cu **Organizația Maritimă Internațională (OMI)**. În aprilie 2025, UE a salutat aprobarea de către OMI a cadrului privind obiectivul zero emisii nete pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul maritim internațional. Cadrul include un standard global pentru reducerea treptată a intensității GES generate de combustibilii marini și un mecanism de stabilire a prețurilor pentru emisiile de GES. Acordul, în așteptarea adoptării sale, reprezintă un pas semnificativ către obiectivul de zero emisii nete generate de transportul maritim până în 2050 sau în jurul acestui an, astfel cum se prevede în strategia OMI privind GES din 2023. Discuțiile privind adoptarea acordului au fost amânate pentru octombrie 2026.

3. Emisii maritime record în 2024 ca urmare a crizei din Marea Roșie

În anul de raportare 2024, călătoriile monitorizate au emis **144,9 milioane de tone de CO₂ în atmosferă**. Aceste emisii, raportate de o flotă de aproximativ 12 700 de nave, au fost cele mai ridicate înregistrate de la instituirea sistemului MRV. Acestea au fost **cu 12,9 % mai mari** decât cele raportate în 2023 și cu 5,7 % mai mari decât cele raportate înainte de pandemia de COVID-2019 ⁽⁶⁾. Pentru prima dată, navele au raportat, de asemenea, alte emisii decât cele de CO₂ care intră în domeniul de aplicare al sistemului MRV. Aceste emisii s-au ridicat la încă 3,7 milioane de tone de echivalent CO₂, emisiile de protoxid de azot (N₂O) reprezentând 2,2 milioane de tone de echivalent CO₂, iar emisiile de metan (CH₄) reprezentând 1,6 milioane de tone de echivalent CO₂.

Creșterea emisiilor de CO₂ raportate a avut loc într-un an în care volumul mărfurilor manipulate în porturile UE a rămas aproape neschimbat (-0,2 % față de 2023), parțial din cauza unei scăderi a importurilor de produse energetice. Cu toate acestea, anul 2024 a fost marcat de o creștere considerabilă a activității totale a flotei ca urmare a crizei din Marea Roșie și a scăderii ulterioare

⁽⁶⁾ Cu excepția emisiilor rezultate din aplicarea Regulamentului MRV al UE cu privire la transportul maritim în Regatul Unit pentru anii de raportare 2018-2020.

a tranziturilor prin Canalul Suez și a redirecționării, ceea ce a crescut semnificativ distanța totală parcursă și timpul petrecut pe mare (cu 9,3 % și, respectiv, cu 8,6 %).

Segmentul **navelor portcontainer** a fost cel mai afectat, reprezentând **cea mai mare parte a creșterii emisiilor** (+ 46 %, ceea ce corespunde unei cantități de 16,7 milioane de tone de CO₂). Rutele stabilite care leagă porturile europene de Extremul Orient au trebuit să fie redirecționate în jurul Capului Bunei Speranțe, ceea ce a afectat în mod substanțial comportamentul operațional al segmentului. A fost necesar să se lanseze mai multe nave portcontainer care intră în domeniul de aplicare al sistemului MRV (+ 8 %) pentru a răspunde cererii crescute de transport de mărfuri containerizate în porturile UE (+ 4,4 %) și necesității unor distanțe de călătorie mai lungi (+ 29 %) și a unor viteze mai mari (+ 2,2 %).

În afară de navele portcontainer, 8 din cele 14 tipuri de nave rămase au înregistrat o creștere a emisiilor în comparație cu 2023. Acest lucru a fost adesea determinat de emisiile mai mari generate de călătoriile în afara SEE din cauza crizei din Marea Roșie, cum ar fi în cazul petrolierelor (+ 4 %), al navelor-cisternă pentru transport produse chimice (+ 7 %), al navelor de transport general de mărfuri (+ 8 %) și al transportatorilor de vehicule (+ 4 %). Cea mai semnificativă scădere a emisiilor raportate a fost înregistrată pentru navele transportatoare de gaz natural lichefiat (GNL) (-24 %), deoarece importurile europene de GNL au revenit la nivelurile anterioare anului 2022.

Navele portcontainer, petrolierele și vrachierele au fost confirmate ca fiind cele mai mari emițătoare în 2024, la fel ca în toți anii de raportare anteriori începând din 2018. Creșterea semnificativă a emisiilor provenite de la navele portcontainer a ridicat ponderea acestora din totalul emisiilor raportate la cel mai ridicat nivel înregistrat (37 %, în creștere față de media anuală de 30 % pentru perioada 2018-2023). Ponderea relativă pentru majoritatea tipurilor de nave a rămas stabilă, cu excepția navelor transportatoare de GNL, a căror contribuție a scăzut la 5 % din totalul emisiilor, revenind la nivelul de dinainte de invadarea pe scară largă a Ucrainei de către Rusia în 2022.

Distribuția emisiilor totale de CO₂ ale flotei între diferitele tipuri de călătorii și în interiorul porturilor a fost profund afectată de criza din Marea Roșie. Distanțele de călătorie mai lungi pe rutele comerciale din afara SEE au crescut **ponderea relativă a emisiilor generate de călătoriile în afara SEE de la 65,7 % în 2023 la 70,6 % în 2024**, cel mai ridicat nivel înregistrat din 2018. Această tendință este în concordanță cu creșterea activității segmentelor de flotă care sunt cele mai active pe rutele comerciale din afara SEE.

În ceea ce privește **consumul de combustibil**, navele monitorizate au consumat 46,8 milioane de tone de combustibil în 2024. În perioada 2018-2024, consumul de combustibil a continuat să fie dominat de combustibilii maritimi fosili convenționali (păcură grea, păcură ușoară, motorină, combustibil diesel), care au reprezentat 91 % din masa totală a combustibililor raportată în 2024. La fel ca în anii precedenți, sistemul a înregistrat o creștere a consumului de păcură grea, compensată aproape în întregime de o scădere a consumului de păcură ușoară, aceasta din urmă fiind determinată de creșterea gradului de utilizare a sistemelor de epurare a gazelor de eșapament în cadrul flotei.

În 2024, flota a înregistrat cel mai ridicat nivel de consum de GNL (cu aproximativ 1 % mai mare decât în 2023, reprezentând 7,5 % din consumul total de combustibil raportat în 2024). Această creștere se datorează utilizării GNL de către alte nave decât navele transportatoare de GNL, navele portcontainer, navele de pasageri de tip Ro-Pax și navele de pasageri reprezentând cea mai mare parte a acestora. Consumul de gaz petrolier lichefiat și de metanol a crescut considerabil față de 2023 (+ 38 % și + 428 %), dar reprezintă în continuare o mică parte din consumul total (0,1 % fiecare) al flotei monitorizate. Alți combustibili non-standard au reprezentat 0,9 % din consumul total de combustibil raportat (0,42 milioane de tone), 0,22 milioane de tone fiind raportate ca biomotorină.

4. Flota monitorizată: rute maritime, viteză și eficiență tehnică și operațională

În ceea ce privește fluxurile de transport maritim, datele Eurostat ⁽⁷⁾ arată că greutatea brută totală a mărfurilor transportate pe mare manipulate în porturile UE a scăzut ușor, cu 0,2 %, în 2024.

În comparație cu 2023, intrările din țări precum Ucraina, Canada, Turcia și China au crescut în 2024, contribuind la o creștere cu 1,2 % a volumului total al **fluxurilor comerciale de intrare**. Volumul total pe 2024 al **fluxurilor comerciale de ieșire** din 2024 a scăzut cu 3,2 %. Cele mai semnificative scăderi care afectează fluxurile de ieșire au vizat Statele Unite (coasta de est) și China.

Datele MRV pentru perioada 2018-2024 nu indică **nicio reducere structurală a vitezei** pentru flota MRV. În 2024, 10 din 15 tipuri de nave au înregistrat o viteză medie mai mare decât în 2018. Unele tipuri au înregistrat creșteri considerabile ale vitezei, cum ar fi în cazul transportoarelor combinate (+ 32 %), al transportoarelor de gaze (+ 16 %), al altor nave (+ 16 %) și al petrolierelor (+ 13 %). Cu toate acestea, în comparație cu 2023, 11 din 15 tipuri de nave și-au redus viteza medie în 2024. Atât navele portcontainer, cât și navele transportatoare de GNL și-au mărit viteza considerabil, cu 2,2 % și, respectiv, cu 2,4 %.

O analiză grafică a principalilor indicatori de **eficiență tehnică și operațională** a confirmat creșterea treptată a valorilor de corelare a datelor între principalii indicatori de eficiență tehnică și operațională ⁽⁸⁾ și dimensiunea navelor care raportează în temeiul Regulamentului UE privind MRV în domeniul maritim, evidențiind astfel maturitatea sporită a cadrului MRV. Tendințele în materie de eficiență au rămas, în general, stabile, în special în rândul celor mai mari emițători ai flotei, în timp ce unele segmente (de exemplu, navele portcontainer) au prezentat îmbunătățiri ale eficienței tehnice raportate.

5. Punerea în aplicare a Regulamentului privind MRV în domeniul maritim

În ceea ce privește punerea în aplicare a Regulamentului MRV al UE cu privire la transportul maritim, rezultatele confirmă soliditatea și exhaustivitatea datelor prezentate. Atât companiile de transport maritim, cât și verficatorii acreditați au făcut față cu succes noilor cerințe de raportare

⁽⁷⁾ Eurostat. (2024). *Transportul maritim de mărfuri – date anuale*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.

⁽⁸⁾ Indicele eficienței energetice de proiectare, valoarea estimată a indicelui și indicele de eficiență energetică al unei nave existente sunt evaluate în ceea ce privește eficiența tehnică a navelor. Indicele privind eficiența energetică în exploatare și rata anuală de eficiență sunt evaluate pentru a stabili eficiența lor operațională.

introduse pentru a sprijini extinderea ETS la transportul maritim începând din 2024. Acest lucru este demonstrat de **îmbunătățirea indicatorilor de punctualitate** (69 %, în creștere de la 52 % în 2023), în pofida unui termen-limită anterior pentru prezentarea rapoartelor anuale ⁽⁹⁾.

Calitatea datelor transmise a rămas, în general, aceeași ca în perioada de raportare anterioară (2023). Ponderea rapoartelor cu valori aberante a crescut doar ușor, ajungând la 0,5 % din total, fiind în continuare considerabil mai mică decât media de 1,1 % pentru perioada 2018-2024.

Verificările de conformitate MRV efectuate în timpul inspecțiilor din cadrul controlului statului portului au confirmat îmbunătățirile înregistrate în anii precedenți. În 2025, doar 2 % dintre navele inspectate nu au furnizat un document de conformitate valabil pentru a demonstra conformitatea cu obligațiile UE în materie de MRV în anul precedent. Maturitatea punerii în aplicare a sistemului MRV al UE în domeniul maritim a jucat un rol esențial în asigurarea unui nivel ridicat de conformitate cu obligațiile ETS în domeniul maritim, reflectând adaptarea sectorului la aceste cerințe, deoarece, în 2025, companiile de transport maritim au restituit certificatele până la termenul legal pentru peste 99 % din cerințele de restituire ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Termenul a fost mutat de la 30 aprilie la 31 martie, începând cu perioada de raportare 2024.

⁽¹⁰⁾ Determinat pe baza cifrelor raportate de companiile de transport maritim în registrul Uniunii până la 1 octombrie 2025 în ceea ce privește emisiile din 2024.