IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Brussell, 18.3.2025
COM(2025) 110 final

RAPPORT TAL-KUMMISSJONI

Il-monitoraġġ tal-implimentazzjoni tad-Direttiva 2003/87/KE fir-rigward tat-trasport marittimu

RAPPORT TAL-KUMMISSJONI

Il-monitoraġġ tal-implimentazzjoni tad-Direttiva 2003/87/KE fir-rigward tat-trasport marittimu

1. Introduzzjoni

L-estensjoni tas-Sistema tal-UE għall-Iskambju ta' Kwoti tal-Emissjonijiet (EU ETS, EU Emissions Trading System) għat-trasport marittimu daħlet fis-seħħ f'Jannar 2024, u din timmarka pass sinifikanti fl-isforzi tal-UE biex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' gassijiet serra mit-tbaħħir.

Din l-estensjoni ġġib magħha obbligi ġodda għall-kumpaniji tat-tbaħħir. Kull sena, iridu jixtru u jċedu kwoti tal-emissjonijiet biex ikopru l-ammont ta' emissjonijiet ta' gassijiet serra rilaxxati fl-atmosfera, marbuta mal-attivitajiet tagħhom fil-kamp ta' applikazzjoni tal-ETS.

Dan iġib miegħu wkoll benefiċċji ambjentali sinifikanti. Tabilħaqq, billi tillimita l-ammont ta' gassijiet serra li jistgħu jiġu emessi skont is-sistema, l-EU ETS[1] tiggarantixxi li s-setturi kollha koperti fil-kamp ta' applikazzjoni tagħha, inkluż it-trasport marittimu, jikkontribwixxu għall-objettivi klimatiċi tal-UE u għall-objettivi tal-Ftehim ta' Pariġi. Barra minn hekk, l-EU ETS tipprovdi sinjal tal-prezz tal-karbonju li, flimkien ma' politiki oħra tal-UE bħar-Regolament FuelEU Maritime, jagħmel l-investimenti fl-effiċjenza enerġetika u fis-soluzzjonijiet b'livell baxx ta' emissjonijiet tal-karbonju aktar attraenti finanzjarjament għall-kumpaniji tat-tbaħħir. Dan inaqqas ukoll id-differenza fil-prezz bejn il-fjuwils alternattivi u l-fjuwils tradizzjonali. Barra minn hekk, id-dħul iġġenerat mill-bejgħ tal-kwoti tal-UE huma faċilitaturi importanti biex titħeġġeġ l-innovazzjoni u l-bidla lejn teknoloġiji aktar nodfa.

Peress li hija l-ewwel darba li tali sistema qed tiġi stabbilita fis-settur tat-tbaħħir, huwa essenzjali l-monitoraġġ bir-reqqa tal-implimentazzjoni u l-effettività tagħha biex jiġi żgurat li tilħaq l-objettivi tagħha, filwaqt li jiġu evitati riskji ekonomiċi, ambjentali u operazzjonali mhux intenzjonati. Din hija r-raġuni għaliex id-Direttiva EU ETS tirrikjedi li l-Kummissjoni timmonitorja l-implimentazzjoni tal-estensjoni tal-ETS għat-trasport marittimu u tirrapporta s-sejbiet tagħha kull sentejn.

Wieħed mill-objettivi ta' din il-klawżola ta' monitoraġġ huwa li jiġu identifikati bidliet possibbli fl-imġiba tal-kumpaniji tat-tbaħħir fi stadju bikri, b'mod partikolari dawk li jippruvaw jevadu r-rekwiżiti tad-Direttiva EU ETS. Jekk ikun xieraq, id-Direttiva EU ETS tirrikjedi li l-Kummissjoni tipproponi miżuri biex tiżgura implimentazzjoni effettiva tal-ETS fit-tbaħħir, b'mod partikolari miżuri biex jiġu indirizzati r-riskji possibbli ta' evażjoni.

Barra minn hekk, il-klawżola ta' monitoraġġ tkopri impatti possibbli oħra tal-estensjoni tal-EU ETS għat-trasport marittimu, bħal żidiet possibbli fil-kostijiet tat-trasport, implikazzjonijiet f'termini ta' kompetittività jew impatti fuq dawk is-servizzi tat-tbaħħir li jikkostitwixxu servizzi

[1]Id-Direttiva 2003/87/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Ottubru 2003 li tistabbilixxi skema għall-iskambju ta' kwoti ta' emissjonijiet ta' gassijiet serra ġewwa l-Komunità u li temenda d-Direttiva 96/61/KE (ĠU L 275, 25.10.2003, p. 32).

essenzjali ta' kontinwità territorjali, inkluż li jitqiesu r-reġjuni ultraperiferiċi tal-UE, li jirrappreżentaw l-aktar partijiet remoti tal-UE.

Dan ir-rapport jiddeskrivi l-ħidma mwettqa sa issa biex jiġu mmonitorjati l-impatti tal-estensjoni tal-EU ETS għat-trasport marittimu, b'enfasi fuq l-imġiba evażiva potenzjali. L-analiżi ppreżentata f'dan ir-rapport tibni fuq studju mwettaq minn konsorzju ta' kuntratturi.[2]

2. L-Implimentazzjoni tal-ETS għat-trasport marittimu

2.1. L-istat attwali tal-implimentazzjoni

Kaxxa tat-test 1: Il-Funzjonament tal-EU ETS għat-trasport marittimu

L-estensjoni tal-EU ETS għat-trasport marittimu daħlet fis-seħħ f'Jannar 2024. Din tapplika, mill-2024, għal bastimenti ta' aktar minn 5 000 tunnellaġġ gross (GT, gross tonnage) li jittrasportaw merkanzija u passiġġieri għal skopijiet kummerċjali, u mill-2027, anke għal vapuri offshore ta' aktar minn 5 000 tunnellaġġ gross. L-inklużjoni tat-trasport marittimu fl-EU ETS issegwi fażi tranżizzjonali, fejn, matul l-ewwel sentejn, il-kwoti tal-emissjonijiet għandhom jiġu ċeduti għal porzjon mill-emissjonijiet ivverifikati (40 % tal-emissjonijiet ivverifikati għandhom jiġu koperti fl-2024, 70 % fl-2025, u 100 % mill-2026).

Mill-2026 'il quddiem, l-EU ETS għat-trasport marittimu se tkopri wkoll gassijiet serra li mhumiex CO_2, jiġifieri l-metan (CH_4) u l-ossidu nitruż (N_2O). L-ambitu ġeografiku tal-EU ETS għall-emissjonijiet marittimi jinkludi 100 % tal-emissjonijiet minn vjaġġi bejn portijiet tal-UE u fi ħdan il-portijiet tal-UE, u 50 % tal-emissjonijiet minn vjaġġi bejn port tal-UE u port barra mill-ġuriżdizzjoni tal-UE, b'hekk jippermetti lill-pajjiżi terzi jiddeċiedu kif jindirizzaw il-50 % li jifdal fin-nuqqas ta' kwalunkwe miżura tal-ipprezzar ekwivalenti fil-livell globali.

Is-sistema tibni fuq ir-rekwiżiti ta' monitoraġġ, rapportar u verifika tar-Regolament MRV Marittimu tal-UE[3], li ġew introdotti għall-ewwel darba fl-2018. Fl-2023, kważi 12 000 bastiment b'aktar minn 5 000 GT irrapportaw l-emissjonijiet ivverifikati tagħhom skont is-sistema THETIS-MRV[4], li jirrappreżentaw 127 miljun tunnellata ta' CO_2.

Fiż-żmien meta nkiteb dan ir-rapport, l-implimentazzjoni tal-EU ETS għamlet progress sinifikanti, b'sinjali inkoraġġanti f'termini ta' konformità ġenerali. Ir-rispons li wasal mingħand il-kumpaniji tat-tbaħħir, kemm fl-UE kif ukoll barra minnha, jissuġġerixxi rieda ġenwina li l-obbligi legali tal-ETS jiġu implimentati fil-ħin. Sa issa, aktar minn 5 000 kumpanija tat-tbaħħir irreġistraw f'THETIS-MRV (kontijiet b'vapuri attivi), u aktar minn 15 000 vapur issottomettew il-pjanijiet ta' monitoraġġ ivvalutati tagħhom lill-awtoritajiet amministrattivi responsabbli tagħhom.

[2] Ricardo et al., 2024 – "Supporting study for the implementation of the ETS Directive and MRV requirements for maritime transport", se jiġi ppubblikat dalwaqt

[3] Ir-Regolament (UE) 2015/757 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar il-monitoraġġ, ir-rappurtar u l-verifika ta' emissjonijiet ta' gassijiet serra mit-trasport marittimu, u li jemenda d-Direttiva 2009/16/KE (ĠU L 123, 19.5.2015, p. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2024-01-01).

[4] THETIS-MRV hija s-sistema tal-IT għar-rapportar tal-emissjonijiet tal-gassijiet serra mit-trasport marittimu skont ir-Regolament Marittimu MRV (https://mrv.emsa.europa.eu/#public/eumrv).

Dawn is-sinjali pożittivi ta' konformità huma b'mod partikolari l-eżitu ta' diversi attivitajiet ta' sensibilizzazzjoni mwettqa minn tmiem l-2023 'il quddiem, bl-appoġġ tal-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà Marittima (EMSA, European Maritime Safety Agency) u bil-ħsieb li tissaħħaħ it-tħejjija tal-partijiet ikkonċernati. Ġew organizzati ħames webinars bejn Diċembru 2023 u Marzu 2024 biex jispjegaw ir-regoli tal-EU ETS u l-għodod tal-IT lill-kumpaniji tat-tbaħħir, b'livell għoli ta' parteċipazzjoni (attendew madwar 500–700 persuna għal kull webinar). Dawn għadhom disponibbli online[5]. Barra minn hekk, il-Kummissjoni ppubblikat aktar minn 100 Mistoqsija Frekwenti[6] biex tipprovdi ċarezza dwar ir-rekwiżiti tal-EU ETS u Helpdesk iddedikat (ġestit b'mod konġunt mal-EMSA) wieġeb għal aktar minn 1 400 mistoqsija f'inqas minn sena.

Barra minn hekk, f'Lulju 2024 ġew ippubblikati żewġ dokumenti ta' gwida. L-ewwel gwida hija dokument estensiv li jispjega r-rekwiżiti tal-MRV u tal-ETS għall-kumpaniji tat-tbaħħir.[7] It-tieni waħda hija gwida dwar il-proċess ta' approvazzjoni tal-pjanijiet ta' monitoraġġ mill-awtoritajiet amministrattivi[8]. It-tielet dokument ta' gwida qed jiġi ffinalizzat ukoll dwar l-attivitajiet ta' verifika u akkreditazzjoni.

2.2. Ir-riskji u t-tħassib ewlenin relatati mal-estensjoni tal-ETS għall-emissjonijiet mit-trasport marittimu

Bħala aġenti kummerċjali li jikkompetu f'suq globali, il-kumpaniji tat-tbaħħir huma mistennija jadottaw miżuri biex iżidu l-kompetittività tagħhom u jimminimizzaw il-kostijiet tagħhom, inklużi l-kostijiet tal-konformità mal-ETS. Biex jiksbu dan, il-kumpaniji jistgħu tipikament jikkunsidraw li jimplimentaw soluzzjonijiet operazzjonali biex inaqqsu l-emissjonijiet ta' gassijiet serra tagħhom, bħat-tbaħħir b'veloċità mnaqqsa, l-ottimizzazzjoni tar-rotot, jew l-użu ta' fjuwils rinnovabbli u b'livell baxx ta' emissjonijiet tal-karbonju jew l-investiment f'vapuri aktar nodfa u f'modifiki retroattivi effiċjenti fl-użu tal-enerġija (eż. assistenza bi propulsjoni mir-riħ, disinn imtejjeb tal-buq, eċċ.). Madankollu, il-kumpaniji jistgħu jikkunsidraw ukoll li jimplimentaw prattiki li jistgħu jitqiesu bħala mġiba evażiva. L-imġiba evażiva tista' tiġi definita f'sens wiesa' bħala aġġustamenti operazzjonali li jevitaw ir-regoli tal-ETS u jnaqqsu l-ammont ta' emissjonijiet ta' gassijiet serra li għandhom jiġu rrapportati fl-ambitu tal-ETS, mingħajr ma fil-fatt jimplimentaw miżuri ta' mitigazzjoni tal-gassijiet serra bħal titjib fl-effiċjenza enerġetika jew l-użu ta' fjuwils alternattivi/vapuri aktar nodfa.

L-imġiba evażiva mill-kumpaniji tat-tbaħħir hija problematika bi tliet modi. L-ewwel nett, dawn jistgħu jikkompromettu l-integrità ambjentali tas-sistema tal-EU ETS, peress li l-kumpaniji tat-tbaħħir involuti f'imġiba evażiva se jċedu inqas kwoti tal-ETS, mingħajr ma fil-fatt inaqqsu l-emissjonijiet tagħhom. F'xi każijiet, il-mekkaniżmi ta' evażjoni jistgħu saħansitra jwasslu għal

[5] Is-sit web tal-Kummissjoni Ewropea, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events

[6] Is-sit web tal-Kummissjoni Ewropea, https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq

[7] Dokument ta' Gwida nru 1: L-EU ETS u l-MRV Marittimu – Gwida ġenerali għall-kumpaniji tat-tbaħħir (https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation)

[8] Dokument ta' Gwida nru 2: L-ETS u r-Regolament MRV Marittimu – Gwida ġenerali dwar il-proċess għall-approvazzjoni tal-pjanijiet ta' monitoraġġ mill-awtoritajiet amministrattivi (https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation)

żieda fl-emissjonijiet ta’ gassijiet serra għal attività tat-trasport ekwivalenti (eż. jekk iżidu d-distanzi tat-tbaħħir biex jinkludu waqfa addizzjonali f’port jew iċaqilqu parti mill-operazzjoni lejn modi oħra tat-trasport b’emissjonijiet ogħla). It-tieni, xi mġiba evażiva tista’ tnaqqas it-traffiku u l-konnettività tal-hubs tat-trażbord tal-kontejners tal-UE u twassal għal implikazzjonijiet makroekonomiċi negattivi usa’. Telf ta’ konnettività li jirriżulta minn imġiba evażiva jista’ jkollu impatt negattiv fuq in-negozji (eż. aċċess imnaqqas, jew aktar għali għal swieq barranin importanti, inqas opportunitajiet biex il-merkanzija tingħadda lejn portijiet oħra). It-tielet, il-mekkaniżmi ta’ evażjoni jistgħu jwasslu għal tnaqqis fid-dħul tal-ETS, li jirriżulta f’inqas flus disponibbli biex jappoġġjaw id-dekarbonizzazzjoni tas-settur tat-trasport marittimu jew l-objettivi klimatiċi usa’.

L-imġiba evażiva tista’ ssir attraenti għall-kumpaniji tat-tbaħħir f’każ li l-kostijiet tal-konformità (il-pagamenti tal-ETS f’dan il-każ) jegħlbu l-kostijiet tal-evażjoni (kostijiet addizzjonali assoċjati mal-imġiba evażiva, inklużi l-kostijiet operatorji tal-bastimenti u l-kostijiet tal-port). Jiddependi wkoll fuq il-kapaċità tal-kumpaniji tat-tbaħħir li jgħaddu l-kost tal-konformità tal-ETS tagħhom lill-konsumaturi finali tagħhom. Lil hinn minn tali kunsiderazzjonijiet ekonomiċi, il-kumpaniji tat-tbaħħir se jikkunsidraw ukoll fatturi importanti oħra bħal impatti possibbli fuq is-servizzi tagħhom (eż. il-ħin tad-devjazzjoni, il-ħin ta’ stennija), il-fattibbiltà tal-implimentazzjoni ta’ mġiba evażiva (eż. l-aċċessibbiltà tal-portijiet mhux tal-UE, id-disponibbiltà tal-irmiġġ, il-konnettività jew il-kompatibbiltà mal-politiki tan-network u tal-investiment tagħhom) jew riskji speċifiċi oħra (eż. kunsiderazzjonijiet marbuta mar-reputazzjoni, riskji għas-sigurtà, tfixkil potenzjali fil-ktajjen tal-provvista, il-ġeopolitika u xejriet kummerċjali globali).

Biex jittaffew ir-riskji ta’ evażjoni, id-Direttiva ETS tinkludi definizzjoni stretta ta’ “port tal-waqfa” (jiġifieri obbligu li fil-fatt jgħabbu/iħottu jew jimbarkaw/jiżbarkaw merkanzija u passiġġieri), li tipprevjeni lill-kumpaniji milli jagħmlu port tal-waqfiet artifiċjali għal skopijiet ta’ evażjoni tal-ETS. Barra minn hekk, id-Direttiva dwar l-ETS teskludi “portijiet ġirien tat-trażbord tal-kontejners”[9] mid-definizzjoni ta’ “port tal-waqfa”. Dan ifisser li l-waqfiet f’dawn il-portijiet mhux tal-UE ma jistgħux jitqiesu skont id-Direttiva bħala l-bidu jew it-tmiem ta’ vjaġġ, u b’hekk jitnaqqas l-inċentiv li jieqfu f’dawn il-hubs mhux tal-UE qabel jew wara li jieqfu f’portijiet tal-UE. Abbażi tal-kriterji stabbiliti fid-Direttiva dwar l-ETS, il-Kummissjoni diġà identifikat tali portijiet ġirien tat-trażbord tal-kontejners[10] u din il-ħidma se tiġi aġġornata kull sentejn. Bħalissa, il-portijiet ġirien tat-trażbord tal-kontejners jinkludu l-portijiet ta’ East Port Said fl-Eġittu u Tanger Med fil-Marokk, li jirrappreżentaw madwar 70 % tal-attivitajiet ta’ trażbord li jseħħu f’pajjiżi Mediterranji li mhumiex fl-UE. Kif imsemmi hawn fuq, id-Direttiva tindirizza wkoll ir-riskju ta’ evażjoni permezz tar-rekwiżiti ta’ monitoraġġ u r-rapporti biennali.

Lil hinn mir-riskju ta’ evażjoni, tħassib ieħor huwa r-riskju ta’ żieda fil-kostijiet tat-tbaħħir għall-konsenjaturi u għall-konsumaturi peress li l-kumpaniji tat-tbaħħir x’aktarx li jdaħħlu, tal-anqas parzjalment, il-kostijiet tal-konformità tal-ETS fil-prezz finali tat-trasport. Minħabba l-importanza

[9] Definiti fl-Artikolu 3ga(2) tad-Direttiva EU ETS bħala portijiet fejn 1) is-sehem tat-trażbord tal-kontejners jaqbeż il-65 % tat-traffiku totali tal-kontejners tal-port, 2) il-port ikun jinsab barra mill-UE iżda inqas minn 300 mil nawtiku minn port taħt il-ġuriżdizzjoni ta’ Stat Membru, 3) il-port ikun jinsab f’pajjiż mhux tal-UE li għalih dak il-pajjiż mhux tal-UE ma japplikax b’mod effettiv miżuri ekwivalenti għal din id-Direttiva.

[10] Ir-Regolament ta’ Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2023/2297 tas-26 ta’ Ottubru 2023 li jidentifika portijiet ġirien tat-trażbord tal-kontejners skont id-Direttiva 2003/87/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill (ĠU L, 2023/2297, 27.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2297/oj).

tat-trasport marittimu bħala s-sinsla tal-kummerċ globali iżda wkoll għall-konnettività ta' xi gżejjer jew territorji remoti oħra, b'mod partikolari r-reġjuni ultraperiferiċi tal-UE, tali żieda fil-kostijiet tat-trasport tista' twassal għal impatti mhux intenzjonati.

Id-Direttiva diġà tinkludi miżuri speċifiċi biex jittaffew l-impatti potenzjali fuq il-konnettività ta' reġjuni remoti billi jiġu eżentati vjaġġi speċifiċi sal-2030 inklużi:

- Vjaġġi bejn port fir-reġjuni ultraperiferiċi u port fl-istess Stat Membru;
- Ċerti vjaġġi minn vapuri tal-passiġġieri bejn Stat Membru mingħajr konnessjoni fuq l-art u l-eqreb Stat Membru ieħor fil-kuntest ta' kuntratt/obbligu ta' servizz pubbliku tranżnazzjonali (PSC, public service contract/PSO, public service obligation)[11];
- Ċerti vjaġġi li jsiru minn vapuri tal-passiġġieri bejn portijiet fil-gżejjer tal-Istati Membri (mingħajr konnessjoni bit-triq jew bil-ferrovija mal-kontinent) b'inqas minn 200 000 resident permanenti[12] u portijiet oħra fl-istess Stat Membru.

2.3. X'qed jiġi mmonitorjat

Skont ir-rekwiżiti ta' monitoraġġ tal-Artikolu 3gg(3) tad-Direttiva EU ETS, ġew analizzati l-imġiba evażiva u l-impatti usa' li ġejjin (it-tabella 1).

Tabella 1: L-imġiba evażiva u l-impatti usa' mmonitorjati

Impatt	Deskrizzjoni
Imġiba evażiva possibbli	
Rilokazzjoni ta' attivitajiet tat-trażbord	It-trażbord tal-kontejners huwa l-prattika tal-ħatt ta' kontejners minn bastiment wieħed f'port imbagħad it-tagħbija tagħhom fuq vapuri oħra tal-kontejners għal konsenja ulterjuri lejn destinazzjoni, li tista' tkun relattivament qrib ("trażbord ta' alimentazzjoni") jew tista' tinvolvi vjaġġi itwal ("trażbord relay"). It-trażbord tal-kontejners huwa attività li kibret b'mod konsiderevoli f'dawn l-aħħar snin. Għadd ta' portijiet, b'mod partikolari fil-Mediterran, reċentement espandew il-kapaċità tagħhom biex ikunu jistgħu jaqdu rwol fis-suq tat-trażbord. L-operaturi tal-bastimenti jistgħu jiddeċiedu li jirrilokaw l-attivitajiet tagħhom tat-trażbord tal-kontejners mill-portijiet tat-trażbord tal-UE lejn portijiet ġirien mhux tal-UE biex inaqqsu l-kostijiet tal-konformità tal-ETS tagħhom. F'xi każijiet, dan jevita għalkollox il-pagament tal-emissjonijiet jekk l-oriġini u d-destinazzjoni tal-merkanzija jkunu t-tnejn mhux tal-UE. Meta d-destinazzjoni finali tal-merkanzija tkun fl-UE, il-merkanzija tkun trid tiġi ttrasportata minn bastimenti alimentaturi mill-port tat-trażbord

[11] Il-lista ta' rotot transnazzjonali fl-ambitu tal-PSC/PSO ikkonċernati minn din id-deroga hija ppubblikata fid-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni (UE) 2023/2895: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/MT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101

[12] Il-lista bil-gżejjer u l-portijiet ikkonċernati minn din id-deroga hija ppubblikata fid-Deċiżjoni ta' Implimentazzjoni (UE) 2023/2895: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/MT/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101

Impatt	Deskrizzjoni
	mhux tal-UE lejn il-port tat-trażbord tal-UE jew direttament lejn id-destinazzjoni finali (jew bil-maqlub meta l-oriġini tkun fl-UE).
Waqfiet evażivi f'portijiet jew bidla fl-ordni ta' waqfiet f'portijiet	Il-kumpaniji tat-tbaħħir jistgħu jiddeċiedu li jżidu waqfa addizzjonali f'port biex inaqqsu t-tul tal-aħħar parti qabel ma jidħlu f'port tal-UE (jew it-tul tal-ewwel parti wara li jitilqu minn port tal-UE). Bl-istess mod, l-operaturi jistgħu jibdlu l-ordni tal-waqfiet biex jimminimizzaw l-esponiment tagħhom għall-ETS. Ta' min jinnota li skont ir-Regolament Marittimu MRV tal-UE, waqfa f'port tirrikjedi li operatur tat-tbaħħir jgħabbi jew iħott merkanzija jew jimbarka jew jiżbarka passiġġieri. Bħala tali, ikun meħtieġ li operatur tat-tbaħħir iwettaq operazzjonijiet ta' negozju f'dawn il-waqfiet addizzjonali f'portijiet.
Iċ-ċaqliq tad-domanda għal modi oħra tat-trasport b'impatti ambjentali ogħla	Il-kumpaniji tal-merkanzija jistgħu jċaqilqu t-trasport tal-merkanzija mit-trasport marittimu għal modi oħra (b'mod partikolari t-trasport bit-triq), li għandhom emissjonijiet ogħla minn dawk marittimi. Dan ikun qed jaffettwa pjuttost ir-rotot tat-Trasport Marittimu fuq Distanzi Qosra (SSS, Short Sea Shipping) li jiffaċċjaw kompetizzjoni aktar b'saħħitha minn modi bbażati fuq l-art.
L-assenjazzjoni ta' bastimenti bl-aħjar prestazzjoni għar-rotot tal-UE	L-operaturi tal-bastimenti jistgħu jiddeċiedu li jużaw l-aktar bastimenti effiċjenti tagħhom (bl-aktar emissjonijiet baxxi ta' gassijiet serra għal kull tunnellata-mil) għal rotot li jinkludu waqfiet f'portijiet tal-UE u jużaw il-bastimenti tagħhom bi prestazzjoni inqas tajba f'rotot oħra. Dan jista' jkollu benefiċċji ambjentali għall-UE, inkluż għall-kwalità tal-arja, iżda mhux inaqqas l-emissjonijiet totali ta' gassijiet serra.
L-użu ta' vapuri taħt il-limitu tad-daqs	L-operaturi tal-bastimenti, b'mod partikolari dawk li joperaw bastimenti iżgħar (iżda xorta aktar minn 5 000 GT), jistgħu jagħżlu li jużaw bastimenti (ftit) taħt il-limitu ta' 5 000 GT li huma esklużi mill-kamp ta' applikazzjoni tal-ETS.
L-użu ta' trasferimenti minn vapur għal vapur barra mill-portijiet tal-UE	L-operaturi tal-bastimenti jistgħu jużaw trasferimenti minn vapur għal vapur barra mill-portijiet tal-UE (b'mod partikolari ta' merkanzija likwida) biex jevitaw li jagħmlu waqfiet f'portijiet tal-UE u b'hekk inaqqsu l-obbligi tagħhom skont l-EU ETS.
Impatti oħra possibbli	
Impatti fuq il-kostijiet tat-trasport	Ix-xiri ta' kwoti mill-kumpaniji tat-tbaħħir biex tiġi żgurata l-konformità mal-EU ETS jew il-kostijiet marbuta mal-implimentazzjoni tal-miżuri ta' mitigazzjoni x'aktarx li jkollhom impatt fuq il-kostijiet ġenerali tat-

Impatt	Deskrizzjoni
	tbaħħir. Xi kumpaniji tat-tbaħħir jgħaddu l-kostijiet marbuta mal-ETS lill-klijenti tagħhom fil-forma ta' ħlasijiet addizzjonali marbuta mal-ETS.
Impatti fuq is-servizzi essenzjali għall-kontinwità territorjali	Iż-żieda fil-kostijiet tat-tbaħħir tista' twassal għal bidliet fil-provvista u fil-prezz tas-servizzi tal-lanċ (ro-ro tal-passiġġieri) li jgħaqqdu l-gżejjer tal-UE u t-territorji remoti mal-kontinent.
Impatti fuq ir-reġjuni ultraperiferiċi	Iż-żieda fil-kostijiet tat-tbaħħir tista' twassal għal bidliet fil-provvista u fil-prezz tas-servizzi tat-tbaħħir li jgħaqqdu r-reġjuni ultraperiferiċi. Barra minn hekk, is-servizzi lejn ir-reġjuni ultraperiferiċi jistgħu jiġu affettwati wkoll mill-imġiba evażiva deskritta hawn fuq.

3. Approċċ ta' monitoraġġ

3.1. Limitazzjonijiet tal-analiżi

L-impatti tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar fuq it-traffiku marittimu

Bħala riżultat tal-attakki tal-Houthi li bdew f'Novembru 2023, ħafna mill-bastimenti li qabel kienu jgħaddu mill-Kanal ta' Suez bdew jaqbdu rotta differenti madwar l-Afrika t'Isfel u jgħaddu mill-Kap tal-Isperanza t-Tajba. It-tranżitu mill-Kanal ta' Suez naqas b'madwar 60 % fl-2024 meta mqabbel mas-sitwazzjoni tal-2022/2023, bit-tnaqqis jilħaq kważi 70 % għall-vapuri tal-kontejners[13].

Dan wassal għat-tnaqqis fil-waqfiet f'portijiet (b'mod partikolari minn rotot fl-ibħra miftuħa u vapuri tal-kontejners akbar) u fit-traffiku fil-portijiet tal-Lvant tal-Mediterran u f'xi portijiet tal-Mediterran Ċentrali mill-ewwel trimestru tal-2024. Fl-istess ħin, ir-ridirezzjonar tar-rotta kkawża żieda fil-livelli ta' attività fil-portijiet tal-Mediterran tal-Punent, b'aktar servizzi ta' alimentazzjoni lejn portijiet tal-Mediterran tal-Lvant. Din id-distorsjoni toħloq sfida sinifikanti fil-monitoraġġ tal-imġiba evażiva fil-Mediterran peress li t-tipi ta' vjaġġi u bastimenti affettwati mill-kriżi tal-Baħar l-Aħmar (rotot fl-ibħra miftuħa u bastimenti tal-kontejners akbar) jikkoinċidu ma' dawk li x'aktarx jiġu affettwati l-aktar minn imġiba evażiva potenzjali.

Biex l-effett tal-EU ETS jiġi iżolat minn dawk tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar, ġie adottat l-approċċ li ġej:

- Analiżi differenzjata tal-baċiri tal-Mediterran (tal-Punent, Ċentrali u tal-Lvant) biex jitqiesu l-impatti differenti tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar fuq kull żona.

[13] Sors: Analiżi tal-EMSA stess dwar l-impatt tal-iżviluppi fil-Baħar l-Aħmar fuq it-traffiku marittimu.

- Tqabbil tal-portijiet tal-UE u mhux tal-UE fl-istess baċir tal-Mediterran għall-kontroll tal-effetti usa' tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar li jaffettwaw il-baċir kollu.
- Ġew stabbiliti żewġ gruppi ta' kontroll tal-UE: grupp tan-Nofsinhar, differenzjat aktar skont il-baċir tal-Mediterran u grupp ta' kontroll tat-Tramuntana (meta applikabbli) għat-tqabbil max-xejriet osservati fil-portijiet tat-trażbord tal-UE u għall-identifikazzjoni ta' xejriet usa' possibbli tas-suq li jaffettwaw il-portijiet kollha (jiġifieri mhux biss l-attivitajiet ta' trażbord).

Iż-żmien tal-analiżi

Minħabba l-iskadenza legali prevista fid-Direttiva għal dan l-ewwel rapport, l-analiżi twettqet matul l-2024. Dan ir-rapport jibni fuq l-aktar informazzjoni u data reċenti disponibbli fiż-żmien tal-analiżi, li għall-2024 tkopri l-perjodu mid-dħul fis-seħħ tal-EU ETS għat-trasport marittimu (Jannar 2024), sa tmiem it-tielet trimestru tal-2024 (it-30 ta' Settembru 2024). F'xi każijiet, madankollu, id-data kienet disponibbli biss għall-ewwel nofs tas-sena.

Minħabba l-volatilità għolja tat-traffiku marittimu, b'mod partikolari fl-operazzjonijiet ta' trażbord, din il-kopertura parzjali tillimita l-kapaċità li jintlaħqu konklużjonijiet definittivi mill-analiżi tad-data dwar it-traffiku.

Barra minn hekk, l-2024 hija l-ewwel sena tal-perjodu ta' introduzzjoni gradwali tal-ETS, fejn 40 % biss tal-emissjonijiet huma soġġetti għall-kostijiet tal-konformità mal-ETS. Dan jista' jkollu impatti fuq il-firxa tal-imġiba evażiva, peress li din hija influwenzata b'mod partikolari mill-kompromess bejn il-kostijiet evażivi u l-ipprezzar tal-emissjonijiet tal-ETS (li mhux se jibda japplika bis-sħiħ qabel l-2026).

Din ir-restrizzjoni ta' żmien se tiġi indirizzata permezz tal-monitoraġġ tal-implimentazzjoni tal-ETS fuq bażi kontinwa. Dan ir-rapport huwa parti minn proċess kontinwu: l-evoluzzjoni tal-indikaturi rilevanti se tkompli tiġi analizzata fuq bażi regolari.

Disponibbiltà tad-data dwar it-trażbord

Id-data dwar l-operazzjonijiet tat-trażbord mhijiex disponibbli għall-pubbliku b'mod konsistenti għall-portijiet kollha fil-kamp ta' applikazzjoni ta' dan ir-rapport. Biex timtela din il-lakuna, intużat data kummerċjali ta' Econdb. Id-data ta' Econdb hija estratta minn kampjun ta' kontejners intraċċati, li jirrappreżentaw perċentwal żgħir tal-flotta globali (madwar 2 %) iżda jitqassmu b'mod rappreżentattiv. Għalhekk, id-data dwar il-movimenti tal-kontejners (inkluż it-trażbord) minn Econdb tista' ma tkunx kompletament preċiża meta titqies fil-livell ta' port u xahar individwali; madankollu, dawn jipprovdu ħarsa ġenerali utli lejn ix-xejriet matul iż-żmien u bejn ir-reġjuni.

Ġie vverifikat jekk id-data ta' Econdb tagħmilx sens fil-konfront tad-data ekwivalenti u uffiċjali (movimenti totali tal-kontejners u tat-trażbord) għall-portijiet Spanjoli, kif ippubblikata minn Puertos del Estado. L-inputs mill-kwestjonarji tal-port intużaw ukoll biex jiġi vverifikat jekk din tagħmilx sens. It-tqabbil jiżvela li d-data ta' Econdb hija robusta biżżejjed biex tintuża għax-xejriet u għal tqabbil relattiv bejn il-portijiet b'livelli sinifikanti ta' attività ta' trażbord. Madankollu, din id-data tkun inqas xierqa biex jiġu analizzati l-livelli assoluti ta' trażbord fid-dettall, u meta jiġu kkunsidrati portijiet b'attività baxxa ta' trażbord.

3.2. Il-metodu u l-għodod

Dan l-eżerċizzju ta' monitoraġġ ġie strutturat madwar sett ta' mistoqsijiet ta' riċerka u sett ta' indikaturi biex iwieġbu għal kull waħda minnhom. L-eżerċizzju jinkludi kemm analiżijiet retrospettivi kif ukoll prospettivi. L-analiżi retrospettiva għandha l-għan li tidentifika evidenza ta' mġiba evażiva possibbli jew impatti usa' li setgħu diġà seħħew matul il-perjodu mmonitorjat, filwaqt li analiżijiet prospettivi għandhom l-għan li jidentifikaw ir-riskji u l-impatti futuri potenzjali barra mill-perjodu mmonitorjat.

L-indikaturi użati għall-analiżi li tħares lura jinkludu d-data dwar l-attività portwarja (waqfiet f'portijiet, il-volum tat-traffiku, l-operazzjonijiet ta' trażbord, il-konnettività) u d-data dwar il-bastimenti. B'kuntrast ma' dan, l-analiżi prospettiva kienet tiddependi l-aktar fuq informazzjoni kwalitattiva dwar avviżi dwar ir-rotot, bidliet leġiżlattivi f'pajjiżi ġirien mhux tal-UE u data dwar proġetti ta' espansjoni tal-kapaċità tal-portijiet.

Meta ġew ivvalutati dawn l-indikaturi, twettqu żewġ analiżijiet komparattivi ewlenin:

- **Tqabbil matul iż-żmien**: Id-data miġbura matul il-perjodu mmonitorjat titqabbel mas-sitwazzjoni ta' qabel id-dħul fis-seħħ tal-EU ETS għat-trasport marittimu, li tkopri d-data tal-2022 u tal-2023. Għal dan l-għan, id-data trimestrali matul il-perjodu ta' bejn l-ewwel trimestru tal-2022 u t-tielet trimestru tal-2024 hija analizzata biex jiġu estratti x-xejriet rilevanti. Barra minn hekk, isir tqabbil sena wara sena billi jiġu analizzati d-differenzi fid-data tal-ewwel tliet trimestri tal-2024 fil-konfront tal-ewwel tliet trimestri tal-2023. Dan għandu l-għan li jikkontrolla l-istaġjonalità u l-volatilità tad-data dwar it-traffiku marittimu.
- **Tqabbil mal-gruppi ta' kontroll**: Din l-analiżi tgħin biex jiġu identifikati bidliet potenzjali attribwibbli għal imġiba evażiva minn xejriet usa' (eż. xprunati mill-kuntest ekonomiku globali, il-politiki kummerċjali, il-ġeopolitika, inkluża l-kriżi tal-Baħar l-Aħmar kif imsemmi hawn fuq, l-iżviluppi fl-infrastruttura tal-portijiet u l-effiċjenza operazzjonali, it-tariffi tal-portijiet, eċċ.). Iż-żewġ gruppi ta' kontroll tal-portijiet tal-UE (il-gruppi ta' kontroll tan-Nofsinhar u tat-Tramuntana) jintużaw biex jirrappreżentaw ix-xejriet ta' referenza. Dawn jinkludu portijiet b'livelli aktar baxxi ta' attività ta' trażbord, li, sa ċertu punt, huma inqas probabbli li jiġu affettwati mir-riskju ta' rilokazzjoni tat-trażbord.

Barra minn hekk, jitqiesu diversi studji tal-każ, fejn rilevanti, biex l-analiżi tiffoka fuq ġeografiji speċifiċi jew segmenti tas-suq li x'aktarx ikunu l-aktar milquta. Dawn jinkludu studju tal-każ li jħares lejn il-flussi bejn l-UE u l-Istati Uniti (jiġifieri mistennija li jkunu inqas affettwati mill-kriżi tal-Baħar l-Aħmar) għall-monitoraġġ tar-riskju ta' waqfiet evażivi f'portijiet u żewġ studji tal-każ addizzjonali li jħarsu lejn evidenza ta' bidla modali possibbli fit-trasport tal-merkanzija bejn Spanja u l-Italja u bejn il-Bulgarija u pajjiżi oħra mhux tal-UE fil-Baħar l-Iswed, rispettivament.

3.3. Sorsi tad-data

Is-sorsi tad-data użati f'dan l-istudju huma miġbura fil-qosor hawn taħt fit-tabella 2.

Tabella 2: Sorsi tad-data użati

Sors	Użu
Data dwar il-waqfa f'port mill-bażi tad-data MARINFO	Data dwar l-għadd ta' waqfiet f'portijiet skont it-tip ta' vjaġġ u t-tip/id-daqs tal-bastiment. Din id-data tintuża biex jiġu mmonitorjati x-xejriet fir-rigward tal-imġiba evażiva (ir-rilokazzjoni tat-trażbord, il-waqfiet evażivi f'portijiet u l-bidla modali) u l-impatti fuq is-servizzi tat-tbaħħir f'territorji remoti u fir-reġjuni ultraperiferiċi.
Għodda għall-immudellar tar-rotot żviluppata mill-Aġenzija Ewropea għas-Sigurtà Marittima (EMSA)	Data dwar it-traffiku marittimu storiku fuq rotot speċifiċi, inklużi waqfiet intermedji f'portijiet, biex wieħed jifhem kif evolviet in-natura tar-rotot inklużi l-portijiet tal-UE. Din l-għodda tibni fuq id-data tal-MARINFO dwar il-waqfiet f'portijiet.
Data kummerċjali ta' Econdb	Data dwar it-traffiku tal-kontejners skont is-servizz u statistika skont il-port (inkluż dwar it-trażbord). Din tintuża biex jiġu analizzati x-xejriet tal-operazzjonijiet tat-trażbord fil-portijiet tal-UE u f'dawk mhux tal-UE.
UNCTAD	Data dwar l-indiċi tal-konnettività portwarja għat-tbaħħir tal-linja (portijiet tal-UE u mhux tal-UE) biex jiġu vvalutati x-xejriet fir-rigward tal-konnettività tal-portijiet.
THETIS - MRV	Data rigward id-data dwar l-effiċjenza teknika tal-bastimenti għall-monitoraġġ tal-assenjazzjoni potenzjali tal-bastimenti bl-aħjar prestazzjoni fl-UE u d-data dwar l-emissjonijiet tas-CO_2 użata biex jiġu stmati l-kostijiet marbuta mal-EU ETS.
Stħarriġ tal-awtoritajiet tal-port	Data addizzjonali dwar l-attivitajiet portwarji tal-UE (inkluż dwar l-investimenti) u informazzjoni dwar l-impatti tal-EU ETS fil-livell tal-port
Statistika dwar il-portijiet disponibbli għall-pubbliku	Kontroverifika ma' sorsi oħra ta' data użati għall-attività portwarja u biex tiġi pprovduta informazzjoni addizzjonali
Analiżi mhux fuq il-post ta' informazzjoni disponibbli għall-pubbliku	L-identifikazzjoni tal-informazzjoni dwar ir-rotot użati mill-operaturi tal-bastimenti, inklużi l-bidliet imħabbra għal dawk ir-rotot (jew rotot ġodda) u l-investimenti mħabbra fil-portijiet (biex tiżdied il-kapaċità tal-portijiet, b'mod partikolari).

Sors	Użu
Rapporti kummerċjali (inkluż minn Drewry)	Informazzjoni addizzjonali dwar ix-xejriet identifikati u dwar il-ftehimiet u l-investimenti fil-portijiet rilevanti.
Data tal-Eurostat dwar it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bit-triq	Data trimestrali dwar it-trasport tal-merkanzija bit-triq bejn Spanja u l-Italja u bejn il-Bulgarija u pajjiżi oħra mhux tal-UE (il-Georgia, it-Turkija) analizzata biex tiġi identifikata evidenza possibbli ta' bidla modali lejn it-trasport bit-triq.

3.4. Portijiet inklużi fl-analiżi

L-analiżi tkopri portijiet speċifiċi jew settijiet ta' portijiet (b'raggruppamenti ġeografiċi f'xi każijiet), li jippermetti tqabbil sinifikanti tax-xejriet. Ir-raggruppament tal-portijiet għandu l-għan li jiffaċilita l-identifikazzjoni tal-impatti ġenerali. L-għażla tal-gruppi tal-portijiet ġiet diskussa mar-rappreżentanti tal-Istati Membri f'laqgħat dedikati tal-gruppi ta' esperti u huma deskritti fit-tabella 3. L-ismijiet tal-portijiet kollha kkunsidrati f'kull grupp huma elenkati fl-Anness ta' dan ir-rapport.

Tabella 3: Gruppi ta' portijiet użati

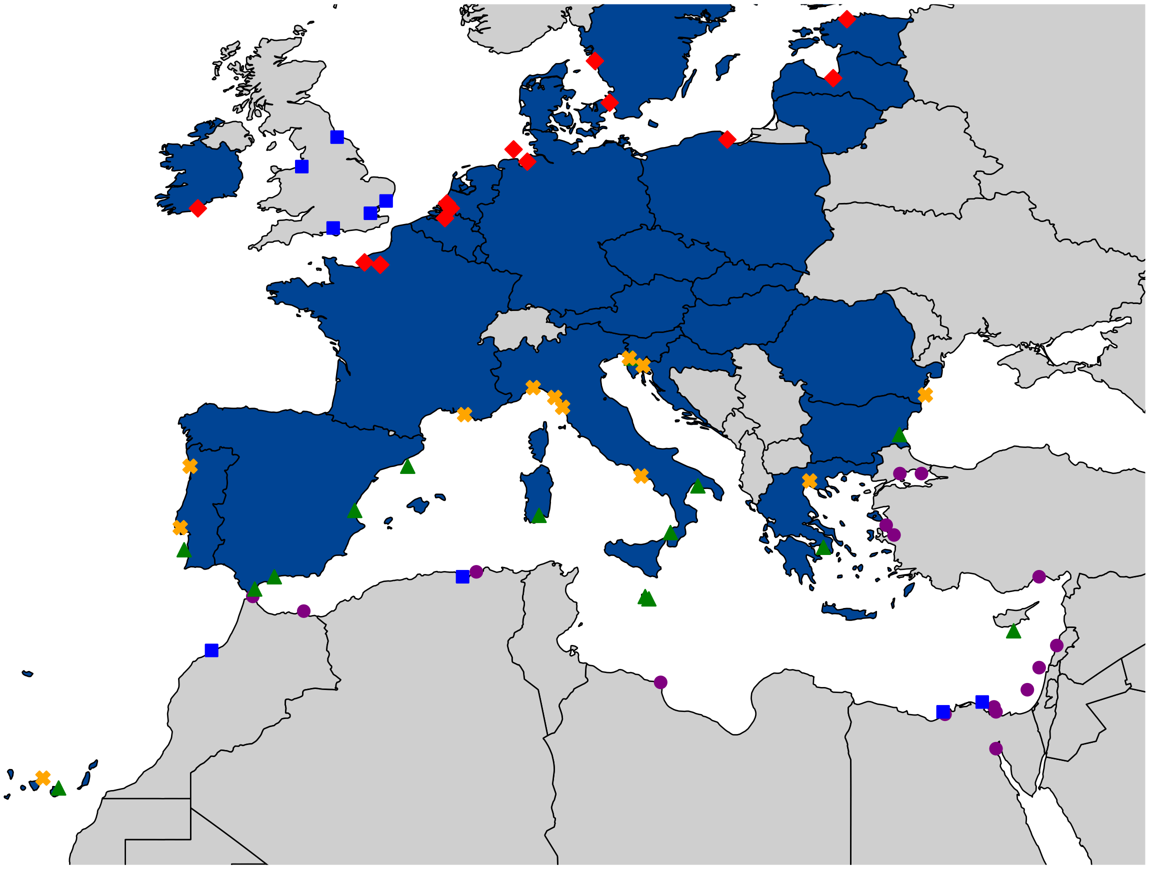
Grupp ta' portijiet	Definizzjoni u kriterji tal-għażla	Użu
Portijiet tat-trażbord tal-UE f'riskju	Il-portijiet tal-UE b'livelli għoljin ta' inċidenza tat-trażbord tal-kontejners u meqjusa l-aktar esposti għar-riskju tar-rilokazzjoni tat-trażbord, b'mod partikolari minħabba l-prossimità tal-portijiet tat-trażbord mhux tal-UE.	Monitoraġġ tal-evidenza tar-rilokazzjoni tat-trażbord barra mill-UE. Għall-analiżi ntużat id-diżaggregazzjoni li ġejja: - Il-Punent tal-Mediterran - Il-Mediterran Ċentrali - Il-Lvant tal-Mediterran - Il-Baħar l-iswed - Oħrajn
Portijiet ġirien mhux tal-UE (trażbord)	Portijiet mhux tal-UE meqjusa l-aktar probabbli li potenzjalment jibbenefikaw minn attività addizzjonali li tirriżulta mir-riskju ta' rilokazzjoni tat-trażbord. Dan jinkludi: - Portijiet sa 300 mil nawtiku 'l bogħod minn port tal-UE[14]	Monitoraġġ tal-evidenza tar-rilokazzjoni tat-trażbord barra mill-UE. Għall-analiżi ntużat id-diżaggregazzjoni li ġejja: - Il-Punent tal-Mediterran - Il-Mediterran Ċentrali - Il-Lvant tal-Mediterran

[14] Xi portijiet oħra li mhumiex fl-UE ġew ikkunsidrati, kif meqjus rilevanti.

Grupp ta' portijiet	Definizzjoni u kriterji tal-għażla	Użu
	- Portijiet b'kapaċità eżistenti ta' trażbord tal-kontejners, jew li jistgħu jiżviluppaw dik il-kapaċità fi żmien qasir	
Portijiet ġirien mhux tal-UE (waqfiet evażivi f'portijiet)	Portijiet mhux tal-UE li għandhom l-ogħla potenzjal li jintużaw għal waqfiet evażivi f'portijiet (jiġifieri sa 300 mil nawtiku mill-portijiet tal-UE). Dan jinkludi portijiet li huma qrib il-portijiet tal-UE u b'kapaċità li jakkomodaw bastimenti kbar fl-ibħra miftuħa. Din il-kategorija tinkludi: - il-portijiet kollha li jidħlu fil-kategorija ta' hawn fuq ("portijiet ġirien mhux tal-UE (trażbord)"), ħlief dawk iktar 'il bogħod minn 300 mil nawtiku; - portijiet addizzjonali f'din il-medda ta' distanza anke jekk ma jkunux speċjalizzati f'attivitajiet ta' trażbord	Monitoraġġ tal-evidenza dwar waqfiet evażivi f'portijiet. Għall-analiżi, intużat id-diżaggregazzjoni li ġejja: - Portijiet tar-Renju Unit - Portijiet fit-Turkija u fl-Afrika ta' Fuq
Grupp ta' kontroll tan-Nofsinhar	Il-portijiet tal-kontejners tal-UE fil-Mediterran li għalihom it-trażbord mhuwiex il-kontribut ewlieni għall-attivitajiet tagħhom.	Kontroll għall-bidliet fix-xejriet ġenerali tat-traffiku fil-Mediterran, irrispettivament mill-operazzjonijiet tat-trażbord, għat-tqabbil ma' dawk identifikati fil-portijiet tat-trażbord tal-UE. Diżaggregati skont il-baċir: - Il-Punent tal-Mediterran - Il-Mediterran Ċentrali - Il-Lvant tal-Mediterran
Grupp ta' kontroll tat-Tramuntana	Il-portijiet tal-kontejners tal-UE fit-Tramuntana tal-Ewropa li għalihom it-trażbord mhuwiex il-kontribut ewlieni għall-attivitajiet tagħhom (u li jkun mistenni li jiġu affettwati inqas mill-bidliet fix-xejriet tat-traffiku fil-	Kontroll għal bidliet ġenerali fl-attività marittima tal-UE, irrispettivament mix-xejriet tat-traffiku fil-Mediterran, għal tqabbil ma' dawk identifikati fil-portijiet tat-trażbord tal-UE.

Grupp ta' portijiet	Definizzjoni u kriterji tal-għażla	Użu
	Mediterran bħal dawk minħabba l-kriżi tal-Baħar l-Aħmar).	
Portijiet fuq il-gżejjer u fir-reġjuni ultraperiferiċi	Portijiet ewlenin li jinsabu fil-gżejjer tal-UE u fir-reġjuni ultraperiferiċi.	Monitoraġġ tal-impatti fuq is-servizzi tat-tbaħħir essenzjali għall-kontinwità territorjali u fuq ir-reġjuni ultraperiferiċi

Illustrazzjoni 1: Mappa tal-portijiet inklużi f'kull raggruppament [li ma turix il-"Portijiet fuq il-gżejjer u fir-reġjuni ultraperiferiċi"]



Kategoriji ta' portijiet	
●	Portijiet ġirien mhux tal-UE (trażbord)
■	Portijiet ġirien mhux tal-UE (waqfiet evażivi f'portijiet)
▲	Portijiet tat-trażbord tal-UE f'riskju
◆	Grupp ta' kontroll tat-Tramuntana
✖	Grupp ta' kontroll tan-Nofsinhar

4. Monitoraġġ tal-imġiba evażiva possibbli fl-2024 (l-ewwel trimestru sat-tielet trimestru)

4.1. Monitoraġġ tar-riskju tar-rilokazzjoni tat-trażbord

- Bħalissa ma hemm l-ebda evidenza li tappoġġja l-eżistenza ta' xejra evidenti fir-rilokazzjoni tal-attivitajiet ta' trażbord tal-kontejners minn portijiet ta' trażbord tal-UE għal portijiet tat-trażbord mhux tal-UE.
- Hemm żieda ġenerali fit-traffiku ta' bastimenti tal-kontejners fil-portijiet tal-UE li jinsabu fil-Punent tal-Mediterran u tnaqqis fit-traffiku (b'mod partikolari vjaġġi extra-UE) fil-portijiet tal-UE fil-baċir tal-Lvant tal-Mediterran (eż. Piraeus). Madankollu, xejriet bħal dawn huma ġeneralment simili madwar il-portijiet tal-UE u mhux tal-UE fir-reġjun u jidhru li huma fil-biċċa l-kbira xprunati mis-sitwazzjoni tal-Baħar l-Aħmar.

Id-data dwar il-portijiet sat-tielet trimestru tal-2024 ġiet analizzata skont il-baċir tal-Mediterran, inkluż l-għadd ta' waqfiet f'portijiet tal-bastimenti tal-kontejners skont it-tip ta' vjaġġ u d-daqs tal-bastiment, il-livelli tal-operazzjonijiet tat-trażbord tal-kontejners u l-indiċi tal-konnettività portwarja għat-tbaħħir tal-linja. Ir-riżultati ewlenin huma ppreżentati fit-tabella 4 hawn taħt. Sa issa, dawn ir-riżultati ma jippreżentawx evidenza ta' rilokazzjoni ġeneralizzata tal-attivitajiet ta' trażbord minn portijiet tal-UE għal portijiet mhux tal-UE. Il-bidliet fl-attività portwarja osservati fil-Punent tal-Mediterran u fil-Lvant tal-Mediterran jitqiesu konsistenti mal-effetti tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar.

Tabella 4: Sommarju tar-riżultati mill-analiżi tad-data dwar l-attività portwarja skont il-baċir tal-Mediterran

	Il-Mediterran tal-Punent	Il-Mediterran Ċentrali	Il-Mediterran tal-Lvant
Waqfiet f'portijiet (L-ewwel trimestru sat-tielet trimestru tal-2024 imqabbla mal-2022–2023)	**Numru ta' waqfiet f'portijiet**: Xejra simili 'l fuq fl-għadd ta' waqfiet f'portijiet tinsab kemm fil-portijiet tat-trażbord tal-UE kif ukoll f'dawk ġirien mhux tal-UE. **Distribuzzjoni skont id-daqs tal-**	**Numru ta' waqfiet f'portijiet**: Ix-xejriet osservati fil-portijiet tat-trażbord tal-UE huma ġeneralment komparabbli ma' dawk li jinsabu fil-grupp ta' kontroll u fil-portijiet tat-trażbord ġirien mhux tal-UE. **Distribuzzjoni skont id-daqs tal-bastiment**:	**Numru ta' waqfiet f'portijiet**: Tnaqqis żgħir simili fil-waqfiet f'portijiet tal-bastimenti tal-kontejners kemm fil-portijiet tat-trażbord tal-UE kif ukoll f'dawk ġirien mhux tal-UE. Dan huwa konsistenti mal-effetti tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar. **Distribuzzjoni skont id-daqs tal-**

	Il-Mediterran tal-Punent	Il-Mediterran Ċentrali	Il-Mediterran tal-Lvant
	bastiment: Żieda fil-waqfiet f'portijiet kemm minn bastimenti alimentaturi kif ukoll minn bastimenti kbar tista' tiġi osservata fil-portijiet tal-UE, b'mod konsistenti max-xejriet fil-portijiet ġirien mhux tal-UE. **Distribuzzjoni skont it-tip ta' vjaġġ**: L-ebda tnaqqis f'waqfiet f'portijiet extra-UE fil-portijiet tat-trażbord tal-UE (kemm vjaġġi mhux tal-UE/tal-UE/mhux tal-UE kif ukoll mhux tal-UE/tal-UE/tal-UE żdiedu bi ftit).	Żieda fil-waqfiet f'portijiet minn bastimenti alimentaturi u tnaqqis fil-waqfiet f'portijiet minn bastimenti kbar, konsistenti max-xejriet fil-portijiet ġirien mhux tal-UE. **Distribuzzjoni skont it-tip ta' vjaġġ**: L-ebda tnaqqis ġenerali fi vjaġġi mhux tal-UE/tal-UE/mhux tal-UE fil-portijiet tat-trażbord tal-UE, iżda tnaqqis żgħir fi vjaġġi mhux tal-UE/tal-UE/tal-UE, li ma jidhirx li huwa motivat minn xi daqs speċifiku ta' bastiment.	**bastiment**: Tnaqqis simili fil-waqfiet f'portijiet minn bastimenti akbar jinstab kemm fil-portijiet tat-trażbord tal-UE kif ukoll f'dawk ġirien mhux tal-UE. **Distribuzzjoni skont it-tip ta' vjaġġ**: Tnaqqis fil-waqfiet f'portijiet extra-UE fil-portijiet tat-trażbord tal-UE (kemm vjaġġi mhux tal-UE/tal-UE/mhux tal-UE kif ukoll vjaġġi mhux tal-UE/tal-UE/tal-UE), primarjament minn bastimenti akbar (aktar minn 14 500 unità ekwivalenti għal 20 pied[15](TEU, Twenty-Foot Equivalent Unit)).
Operazzjonijiet tat-trażbord (L-ewwel trimestru sat-tielet trimestru tal-2024	B'mod ġenerali żdiedu l-livelli tal-operazzjonijiet tat-trażbord, kemm fil-portijiet tat-trażbord tal-UE kif ukoll	Żieda fl-attivitajiet tat-trażbord tal-kontejners maż-żmien fil-portijiet tat-trażbord tal-UE u f'portijiet tat-trażbord ġirien mhux tal-UE. Il-volum totali tal-	Il-volum totali u l-operazzjonijiet ta' trażbord baqgħu relattivament stabbli, b'xejriet ġenerali simili fil-portijiet tat-trażbord tal-UE u

[15] TEU: Unità ekwivalenti għal 20 pied, kejl standard tal-kapaċità tal-merkanzija bbażat fuq kontejner tat-tbaħħir ta' 20 pied.

	Il-Mediterran tal-Punent	Il-Mediterran Ċentrali	Il-Mediterran tal-Lvant
imqabbla mal-2022–2023)	f'dawk ġirien mhux tal-UE.	kontejners u x-xejriet tat-trażbord ma juru l-ebda differenza sinifikanti bejn il-portijiet tat-trażbord tal-UE, il-portijiet tal-grupp ta' kontroll u l-portijiet tat-trażbord mhux tal-UE.	dawk ġirien mhux tal-UE. L-informazzjoni għal portijiet individwali, madankollu, turi tnaqqis fl-attività tat-trażbord f'xi portijiet tal-UE (eż. Piraeus) flimkien ma' żidiet f'xi portijiet Torok. Iż-żieda fit-traffiku fil-portijiet Torok tista' tiġi influwenzata mill-kriżi tal-Iżrael/Ħamas, li potenzjalment tidderieġi mill-ġdid xi traffiku minn Iżrael lejn it-Turkija.
Il-konnettività (L-ewwel trimestru sat-tielet trimestru tal-2024 imqabbla mal-2022–2023)	L-ebda differenza sinifikanti fl-evoluzzjoni tal-konnettività tal-portijiet tat-trażbord tal-UE meta mqabbla mal-portijiet tat-trażbord ġirien mhux tal-UE.	L-ebda differenza sinifikanti fl-evoluzzjoni ġenerali tal-konnettività tal-portijiet tat-trażbord tal-UE meta mqabbla mal-portijiet tat-trażbord ġirien mhux tal-UE. Madankollu, meta wieħed iħares lejn portijiet individwali, hemm xi differenzi: Cagliari, Marsaxlokk u Taranto juru tnaqqis sinifikanti fil-konnettività filwaqt li l-maġġoranza tal-portijiet l-oħra fil-Mediterran Ċentrali, kemm tal-UE kif ukoll mhux tal-UE, juru ħafna inqas varjazzjoni.	Il-konnettività żdiedet f'Limassol iżda naqset f'Piraeus meta mqabbla mal-2023. Varjazzjoni ġenerali simili nstabet f'portijiet ġirien tat-trażbord mhux tal-UE.

	Il-Mediterran tal-Punent	Il-Mediterran Ċentrali	Il-Mediterran tal-Lvant
Rimarki ġenerali	**Żieda fil-livelli ta' attività, mingħajr differenzi sinifikanti bejn il-portijiet tat-trażbord tal-UE u dawk mhux tal-UE.**	**L-ebda varjazzjoni sinifikanti fix-xejriet għall-portijiet tat-trażbord tal-UE jew mhux tal-UE. Madankollu, hemm xi differenzi notevoli bejn il-portijiet tal-UE.**	**Il-varjazzjoni fix-xejriet kemm fil-portijiet tat-trażbord tal-UE kif ukoll f'dawk ġirien mhux tal-UE b'mod ġenerali konsistenti mal-effetti tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar. Filwaqt li xi bidliet f'portijiet speċifiċi (jiġifieri tnaqqis fl-attività f'Piraeus flimkien ma' żidiet f'xi portijiet Torok) jistgħu jissuġġerixxu xi mġiba evażiva, il-fatturi ewlenin jidhru li huma l-effetti tal-kriżi tal-Iżrael-Ħamas u l-kriżi tal-Baħar l-Aħmar.**

4.2. Monitoraġġ tar-riskju ta' waqfiet evażivi f'portijiet jew il-bidliet skont il-waqfiet f'portijiet minn bastimenti tal-kontejners

- B'mod ġenerali, ma hemm l-ebda evidenza ta' implimentazzjoni ġeneralizzata ta' waqfiet addizzjonali fil-portijiet f'portijiet ġirien mhux tal-UE minn kumpaniji tat-tbaħħir jew bidliet sistematiċi skont il-waqfiet f'portijiet minn bastimenti tal-kontejners biex jiġu evitati r-regoli tal-ETS.
- Ma hemm l-ebda żieda sinifikanti fil-waqfiet tal-bastimenti tal-kontejners fil-portijiet tar-Renju Unit qabel (jew wara) jidħlu f'portijiet tal-UE matul il-perjodu mmonitorjat. Analiżi dettaljata ulterjuri tal-flussi mill-Istati Uniti lejn l-UE madankollu turi żieda fis-sehem ta' waqfiet intermedji f'portijiet fir-Renju Unit meta wieħed iqabbel l-2024 mal-2023.
- Ma hemm l-ebda evidenza ta' tendenza ta' waqfiet evażivi f'portijiet (jew bidliet fl-ordni tal-waqfiet f'portijiet) li jseħħu qabel (jew wara) il-waqfiet f'portijiet tal-Mediterran tal-UE.

Ħarsa ġenerali fil-livell tal-UE

Ir-riżultati mill-għodda ta' mmudellar tar-rotot tal-EMSA ma juru l-ebda żieda ġenerali (f'termini ta' waqfiet f'portijiet tal-bastimenti tal-kontejners u l-kapaċità totali tal-bastimenti) ta' waqfiet intermedji f'portijiet ġirien mhux tal-UE qabel (jew wara) jidħlu f'portijiet tal-UE. Bl-istess mod,

l-analiżi tad-distanza medja fl-ewwel/fl-aħħar parti wara/qabel it-tluq/il-wasla fil-portijiet tal-UE ma tindika l-ebda tnaqqis assoċjat ma' waqfiet evażivi jew bidla fl-ordni tal-waqfiet f'portijiet. Għall-kuntrarju, id-distanza medja tal-ewwel/tal-aħħar parti żdiedet bi ftit matul il-perjodu mmonitorjat meta mqabbla mal-2023 u l-2022, x'aktarx minħabba r-ridirezzjonar tar-rotta kkawżat mill-kriżi tal-Baħar l-Aħmar.

Riskju ta' waqfiet evażivi f'portijiet fir-Renju Unit

Id-data aggregata dwar il-waqfiet f'portijiet ma turi l-ebda żieda sinifikanti fil-waqfiet tal-bastimenti tal-kontejners fil-portijiet rilevanti tar-Renju Unit qabel (jew wara) jidħlu fil-portijiet tal-UE (anke meta wieħed iħares lejn il-portijiet tal-Majjistral tal-Ewropa biss) matul il-perjodu mmonitorjat.

Madankollu, meta wieħed iħares speċifikament lejn il-flussi mill-Istati Uniti lejn l-UE, f'dawn l-aħħar snin tista' tiġi osservata żieda fis-sehem ta' vjaġġi b'waqfiet intermedji f'portijiet fir-Renju Unit. Vjaġġi bħal dawn irrappreżentaw 30 % tal-vjaġġi bejn l-Istati Uniti u l-UE fl-2023 u 34 % fl-2024.

Riskju ta' waqfiet evażivi f'portijiet fit-Turkija jew fl-Afrika ta' Fuq

B'mod ġenerali, bil-kriżi li għaddejja fil-Baħar l-Aħmar li taffettwa l-għadd ta' waqfiet f'portijiet fir-reġjun, huwa diffiċli li tiġi identifikata l-firxa tal-effetti tal-implimentazzjoni tal-EU ETS f'dan ir-reġjun, jekk ikun hemm. Fi kwalunkwe każ, ir-riżultati dettaljati mill-għodda tal-immudellar tar-rotot tal-EMSA ma juru l-ebda żieda ġenerali (kemm f'termini tal-kapaċità totali tal-bastimenti kif ukoll tal-għadd totali ta' waqfiet) ta' waqfiet intermedji f'portijiet Mediterranji mhux tal-UE qabel (jew wara) il-waqfiet f'portijiet tal-Mediterran tal-UE.

4.3. Monitoraġġ tar-riskju taċ-ċaqliq tad-domanda għal modi oħra tat-trasport

- L-istudji tal-każijiet eżaminati (Spanja-Italja u l-konnessjonijiet bejn il-Baħar l-Iswed u l-Bulgarija) ma juru l-ebda evidenza ta' xejra lejn bidla modali akbar għall-merkanzija bit-triq.

Studju tal-każ Spanja-Italja (servizzi ro-ro u ro-ro tal-passiġġieri)

Is-servizzi ro-ro u ro-ro tal-passiġġieri bejn Spanja u l-Italja jiffaċċjaw kompetizzjoni ma' alternattivi tat-trasport fuq l-art (l-aktar merkanzija bit-triq), minħabba d-distanza relattivament qasira bejn dawn iż-żewġ pajjiżi kemm għall-konnessjonijiet fuq l-art kif ukoll għal dawk marittimi. Biex jiġu investigati l-impatti potenzjali fuq il-bidla modali mill-implimentazzjoni tal-estensjoni tal-EU ETS, il-waqfiet f'portijiet minn bastimenti tal-merkanzija ro-ro tal-passiġġieri u ro-ro bejn Spanja u l-Italja ġew immonitorjati u mqabbla max-xejriet fl-UE kollha għal dawn it-tipi ta' bastimenti. Barra minn hekk, inġabret data dwar it-traffiku tal-merkanzija bit-triq sal-ewwel trimestru tal-2024 biex titqabbel mat-traffiku ro-ro u ro-ro tal-passiġġieri u biex jiġu identifikati xejriet potenzjali fil-bidla modali.

B'mod ġenerali, id-data ma tindikax tnaqqis ġenerali jew sistematiku fil-livell tat-traffiku marittimu bejn dawn il-pajjiżi, u lanqas żieda fit-trasport tal-merkanzija bit-triq fit-trasport tal-merkanzija bejn iż-żewġ pajjiżi. Għalhekk ma hemm l-ebda evidenza ċara ta' xejra lejn żieda fil-bidla modali lejn it-trasport bit-triq. Madankollu, peress li d-data disponibbli hija limitata għal

perjodu qasir ħafna wara l-introduzzjoni tal-ETS, għadu kmieni wisq biex tintlaħaq xi konklużjoni soda. Data addizzjonali dwar il-livell tat-traffiku tal-merkanzija bil-baħar u bit-triq titqies meħtieġa biex tkompli tissostanzja l-analiżi f'rapporti futuri.

Studju tal-każ Bulgarija - pajjiżi ġirien (ro-ro tal-passiġġieri u bastimenti tal-kontejners)

Biex jiġi eżaminat aktar ir-riskju possibbli ta' bidla modali, ġiet immonitorjata d-data għall-waqfiet f'portijiet mill-vapuri ro-ro tal-passiġġieri u l-bastimenti tal-kontejners fil-portijiet ta' Burgas u Varna fil-Bulgarija.

L-analiżi turi li hemm ċaqliq żgħir fit-traffiku mill-bidu tal-2024 meta jitqiesu t-tipi speċifiċi ta' bastimenti iżda, b'mod ġenerali, ma hemm l-ebda evidenza disponibbli f'dan il-punt ta' xi tnaqqis sinifikanti fit-traffiku marittimu lejn il-port ta' Burgas u Varna minn portijiet ġirien li jindikaw użu akbar ta' modi oħra tat-trasport (prinċipalment it-trasport bit-triq) biex titwassal il-merkanzija.

4.4. Monitoraġġ tar-riskju li l-bastimenti bl-aħjar prestazzjoni jiġu assenjati għar-rotot tal-UE

- L-analiżi turi li sehem kemxejn ogħla ta' bastimenti reċenti (li mistennija jkunu aktar effiċjenti fl-enerġija) waqaf fil-portijiet tal-UE fl-2024 meta mqabbel mal-2023; madankollu, kunsiderazzjonijiet oħra (bħas-sostituzzjoni tal-flotta globali) huma meqjusa aktar probabbli li jinfluwenzaw tali sejbiet.
- L-analiżijiet tal-indiċijiet tal-effiċjenza enerġetika tal-bastimenti li jżuru l-portijiet tal-UE ma juru l-ebda titjib f'daqqa meta wieħed iqabbel l-2024 mal-2023.

L-analiżijiet mill-EMSA juru li 14 % tal-flotta tal-bastimenti tal-kontejners li żżur il-portijiet tal-UE fl-2024 għandha 5 snin jew inqas, meta mqabbla ma' 12 % fl-2023. Fl-istess ħin, 20 % tal-flotta fl-2024 għandha mill-inqas 20 sena, meta mqabbla ma' 19 % fl-2023. Għalhekk, hemm xi evidenza li l-flotta li żżur il-portijiet tal-UE fl-2024 hija, bħala medja, kemxejn iżgħar milli kienet fl-2023 (u, għalhekk, assumiet ftit aktar effiċjenza enerġetika). Madankollu, l-evidenza li tali xejra hija marbuta ma' mġiba evażiva mhijiex konklużiva peress li kunsiderazzjonijiet oħra (bħal-livelli globali ta' sostituzzjoni tal-flotta) huma meqjusa aktar probabbli li jinfluwenzaw ir-riżultati. Pereżempju, huwa stmat li l-perċentwal tal-flotta dinjija tal-bastimenti tal-kontejners ta' inqas minn 5 snin kien ta' 17 % fl-2024, meta mqabbel ma' 14,5 % fl-2023.[16]

Barra minn hekk, l-analiżi tal-indiċi tal-effiċjenza enerġetika rrappurtat minn bastimenti li jżuru portijiet tal-UE mill-2022 sal-2024 turi biss titjib żgħir fl-effiċjenza medja tal-flotta mill-2022 sal-2023, u xejn mill-2023 sal-2024. Għalhekk ma tipprovdi l-ebda indikazzjoni ta' bidla sinifikanti fl-effiċjenza enerġetika tal-bastimenti użati fuq ir-rotot lejn u mill-UE mill-2024 'l hawn.

4.5. Monitoraġġ tal-użu potenzjali ta' vapuri taħt il-limitu tad-daqs

- Ma hemm l-ebda evidenza ta' żieda fl-użu ta' bastimenti bejn 4 000 GT u 5 000 GT fl-2024 meta mqabbla mas-sena ta' qabel.

[16] Konferenza tan-Nazzjonijiet Uniti dwar il-Kummerċ u l-Iżvilupp, *Rieżami tat-Trasport Marittimu tal-2024* (UNCTAD, United Nations Conference on Trade and Development/RMT, Review of Maritime Transport/2024) u *Rieżami tat-Trasport Marittimu tal-2023* (UNCTAD/RMT/2023).

Kieku l-kumpaniji tat-tbaħħir kellhom jużaw bastimenti iżgħar biex jevitaw ir-regoli tal-ETS, x'aktarx jużaw bastimenti ta' bejn 4 000 GT u 5 000 GT biex inaqqsu l-kostijiet ġenerali tal-operaturi tagħhom. Meta jiġu eżaminati dawn il-bastimenti, l-analiżi turi li dawn jiffurmaw perċentwal żgħir tal-għadd totali ta' portijiet ta' waqfa fil-portijiet tal-UE, b'xi disparitajiet fost it-tipi ta' vapuri. Għall-bastimenti tal-merkanzija ġenerali, meqjusa bħala l-aktar kategorija ta' bastimenti rilevanti għal dan ir-riskju, madwar 11 % taż-żjarat fil-portijiet fuq rotot extra-UE li deħlin kienu minn bastimenti f'din il-firxa ta' daqs fl-2024. Dan jirrappreżenta żieda żgħira ħafna meta mqabbla mal-livelli tal-2022 u tal-2023 (il-livelli kienu ta' 10,6 % u 9,9 %, rispettivament). Fuq rotot intra-UE, il-perċentwal ta' żjarat fil-portijiet minn bastimenti tal-merkanzija ġenerali bejn 4 000 GT u 5 000 GT huwa wkoll żgħir, u fl-2024 kien ta' madwar 9 %; baqa' stabbli ħafna mill-2022.

Għal kategoriji oħra ta' bastimenti li l-perċentwal tal-waqfiet f'portijiet minn bastimenti ta' dan id-daqs huwa wkoll żgħir, pereżempju 0,5 % għall-bastimenti tal-kontejners u 12 % għat-tankers taż-żejt fuq vjaġġi extra-UE li jidħlu. B'mod ġenerali, il-paraguni tal-perċentwali għall-waqfiet f'portijiet fl-2024 ma' dawk tas-snin preċedenti ma jindikaw l-ebda żieda sinifikanti fl-użu ta' bastimenti ta' aktar minn 4 000 GT u inqas minn 5 000 GT għal kwalunkwe kategorija ta' bastimenti.

4.6. Monitoraġġ tal-użu potenzjali ta' trasferimenti minn vapur għal vapur

- B'mod ġenerali, ma hemm l-ebda evidenza ta' żieda fl-għadd ta' trasferimenti minn vapur għal vapur ta' merkanzija li ilhom iseħħu fl-ilmijiet tal-UE minn Jannar 2024.

L-analiżijiet tat-trasferimenti minn vapur għal vapur fl-ilmijiet tal-UE identifikaw li, filwaqt li l-għadd ta' trasferimenti żdied b'mod sinifikanti fl-2022 wara l-invażjoni Russa tal-Ukrajna, ma kien hemm l-ebda żieda ġenerali ulterjuri minn Jannar 2024 (meta mqabbel mal-2023) li tista' tindika użu akbar ta' trasferimenti minn vapur għal vapur bħala mġiba evażiva potenzjali wara l-estensjoni tal-EU ETS għat-trasport marittimu.

5. Ħarsa prospettiva: Rieżami tas-sejbiet rilevanti barra mill-perjodu mmonitorjat

- F'termini ta' avviżi dwar ir-rotot, filwaqt li hemm ftit eżempji li jistgħu jissuġġerixxu riskju ta' evażjoni fir-rigward ta' waqfiet miżjuda fir-Renju Unit, analiżi tar-rotot transatlantiċi għall-2025 ma tipprovdix indikazzjonijiet ta' xi xejra evażiva viżibbli fil-portijiet tar-Renju Unit. Ir-rotot li jinvolvu portijiet fil-Mediterran x'aktarx li jkomplu jiġu affettwati mill-kriżi tal-Baħar l-Aħmar.
- F'termini ta' investimenti, bħalissa ma hemm l-ebda evidenza ċara biex jiġi konkluż li qed isseħħ bidla fix-xejriet tal-investiment fil-portijiet li twassal għal tnaqqis ġenerali tal-investimenti fil-portijiet tal-UE flimkien ma' investimenti aċċellerati f'portijiet ġirien mhux tal-UE. L-aktar sejbiet rilevanti għall-investimenti f'portijiet ġirien mhux tal-UE huma l-espansjoni reċenti tal-kapaċità fil-Port ta' Damietta fl-Eġittu peress li dan jista' jagħmel dan il-port aktar suxxettibbli li jattira aktar operazzjonijiet ta' trażbord. Barra minn hekk, fl-2027, il-kapaċità ta' ġestjoni tal-kontejners ta' Nador fil-Marokk hija mistennija wkoll li tiġi estiża b'mod sostanzjali. Dawn il-portijiet għandhom jiġu mmonitorjati mill-qrib fis-snin li ġejjin, fost l-oħrajn.

- F’termini ta’ aħbarijiet leġiżlattivi u regolatorji, ma hemm l-ebda żvilupp identifikat f’pajjiżi ġirien mhux tal-UE li jżid ir-riskji ta’ evażjoni fil-futur. Għall-kuntrarju, is-sistema tal-ipprezzar tal-karbonju li tħabbret reċentement għat-trasport marittimu mit-Turkija tista’ tikkontribwixxi għall-mitigazzjoni tar-riskji ta’ evażjoni fir-rigward tal-portijiet Torok. L-inklużjoni tal-emissjonijiet marittimi domestiċi fi ħdan l-ETS tar-Renju Unit – u possibbilment tan-nofs l-ieħor tal-emissjonijiet marittimi bejn ir-Renju Unit u l-UE – għandha wkoll timmitiga parzjalment ir-riskji ta’ evażjoni. Aktar żviluppi se jiġu mmonitorjati kontinwament.

5.1. Bidliet fir-rotot tal-linji tal-kontejners

B’mod ġenerali, hemm avviżi limitati dwar bidliet fir-rotot li jaffettwaw il-portijiet tal-Lvant tal-Mediterran. L-avviżi mill-operaturi tat-tbaħħir relatati ma’ dan ir-reġjun għandhom it-tendenza li jikkonfermaw li l-bastimenti huma mistennija li jkomplu jevitaw il-Baħar l-Aħmar fl-2025 u jużaw il-Kap tal-Isperanza t-Tajba, minħabba li s-sitwazzjoni fil-Baħar l-Aħmar għadha volatili. Għalhekk huwa antiċipat li t-traffiku fil-port ta’ Piraeus se jkompli jiġi ddevjat. Xi wħud mis-servizzi ddevjati minn Piraeus huma mistennija li minflok, jibqgħu jagħżlu li jużaw alimentaturi iżgħar mill-portijiet tal-Mediterran tal-Punent (portijiet tal-UE f’ħafna każijiet) biex jittrasportaw il-merkanzija lejn il-Lvant tal-Mediterran. Ma hemm l-ebda evidenza dwar rotot iddevjati minn Piraeus għal raġunijiet oħra għajr għal ridirezzjonar tar-rotta madwar il-kriżi tal-Baħar l-Aħmar.

Fil-każ tal-portijiet tal-Mediterran Ċentrali, ma hemm l-ebda identifikazzjoni ċara ta’ avviżi ta’ rotot ġodda li jistgħu jaffettwaw il-portijiet tal-Mediterran Ċentrali fuq bażi sistematika madwar ir-reġjun u li jistgħu jiġu kkawżati mill-implimentazzjoni tal-ETS. Huwa antiċipat li devjazzjoni ta’ bastimenti akbar lil hinn mill-Port Ħieles ta’ Malta tista’ tkompli fl-2025, essenzjalment minħabba l-kontinwazzjoni tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar.

Fil-portijiet tal-Mediterran tal-Punent hemm diversi eżempji ta’ portijiet mhux tal-UE (b’mod partikolari Tanger Med) li qed jiżdiedu mar-rotot eżistenti li joperaw f’din iż-żona. Barra minn hekk, hemm evidenza ta’ operaturi li jżidu l-portijiet tal-UE fil-Punent tal-Mediterran (eż. Sines, Valenzja, Barċellona) mal-konnessjonijiet tal-Lvant Imbiegħed u tal-Lvant Nofsani. Għalhekk, dawn il-bidliet jitqiesu li huma l-aktar relatati mal-impatti tas-sitwazzjoni tal-Baħar l-Aħmar.

Fil-Baħar tat-Tramuntana, hemm diversi avviżi ta’ bidliet fir-rotot, b’xi wħud iżidu l-waqfiet f’portijiet fir-Renju Unit li jistgħu jissuġġerixxu riskju possibbli ta’ evażjoni. L-analiżi dettaljata li tqabbel ir-rotot bejn l-Amerika ta’ Fuq u l-Majjistral tal-Ewropa fl-2024 ma’ dawk imħabbra għal 2025 tindika diversi eżempji ta’ rotot li qed jiġu mmodifikati mill-2024 għall-2025. Skont dan l-istudju tal-każ, filwaqt li ftit rotot transatlantiċi jinkludu waqfa ġdida fir-Renju Unit fl-2025, hemm rotot oħra fejn tiżdied waqfa f’port tal-UE u/jew titneħħa waqfa f’port fir-Renju Unit. Għalhekk, huwa diffiċli li f’dan l-istadju tiġi identifikata xi xejra ċara ta’ mġiba evażiva ppjanata għall-2025, anke fir-reġjun tal-Baħar tat-Tramuntana.

5.2. Investimenti fl-espansjoni tal-kapaċità tal-portijiet tal-kontejners

Għadd sinifikanti ta’ proġetti ta’ espansjoni tal-kapaċità tal-portijiet għall-kontejners ġew identifikati kemm fil-portijiet ġirien tal-UE kif ukoll f’dawk mhux tal-UE. Ħafna portijiet Ewropej ikomplu jsegwu tkabbir organiku fil-kuntest ta’ suq matur, bit-terminals tal-kontejners eżistenti jżidu gradwalment il-kapaċità tagħhom li jtejbu l-kompetittività u s-sehem mis-suq tagħhom.

Xprunat minn dinamika tas-suq b'saħħitha (żieda ta' 67 % fil-volumi tal-kontejners mill-2010 f'pajjiżi Mediterranji mhux tal-UE), il-portijiet ġirien mhux tal-UE jkomplu l-iżviluppi rapidi tagħhom, b'xi proġetti importanti jinsabu 'l bogħod minn ċentri ta' bliet eqdem.

Meta jingħaddu flimkien iż-żidiet fil-kapaċità tal-kontejners identifikati għall-2025-2035, dawn jirrappreżentaw 25 miljun TEU addizzjonali għall-portijiet tal-UE, meta mqabbla ma' 34 miljun TEU għal portijiet ġirien mhux tal-UE. Għal dan tal-aħħar, dan huwa prinċipalment xprunat minn investimenti fil-Lvant tal-Mediterran (jiġifieri t-Turkija u l-Eġittu) u fil-Mediterran tal-Punent (jiġifieri l-Marokk).

Dawn jinkludu, pereżempju, investimenti fil-portijiet ta' Damietta u Nador. F'Damietta (l-Eġittu), terminal ġdid b'kapaċità annwali ta' 3,3 miljun TEU huwa mistenni li jibda jopera fl-2025 (meta mqabbel mal-kapaċità attwali ta' 1,2 miljun TEU) u għandu l-għan li jsir iċ-ċentru strateġiku ddedikat għat-trażbord ta' Hapag-Lloyd fil-Lvant tal-Mediterran. F'Nador (il-Marokk), il-proġett biex tiġi estiża l-kapaċità tal-immaniġġjar tal-kontejners fit-Terminal tal-Mediterran tal-Punent ta' Nador miexi 'l quddiem wara 10 snin ta' ppjanar. Ladarba jkun kompletament operattiv sal-2027, it-terminal se joffri kapaċità ta' 3,4 miljun TEUs fis-sena (meta mqabbel mal-kapaċità negliġibbli tal-immaniġġjar tal-kontejners f'Nador bħalissa). Impriża konġunta bejn CMA CGM u Marsa Maroc se tgħammar u topera 50 % tat-terminal il-ġdid tal-kontejners. Din l-espansjoni tal-kapaċità għandha l-għan li tikkomplementa l-kapaċità tat-trażbord ta' Tanger Med.

Bħalissa, ma hemm l-ebda evidenza ċara biex jiġi konkluż li qed isseħħ bidla fix-xejriet tal-investiment fil-portijiet (jiġifieri investimenti li qed jiġu kkanċellati jew imnaqqsa fil-portijiet tal-UE u aċċellerati f'portijiet kompetituri mhux tal-UE) bħala riżultat tal-ETS. Madankollu, minħabba l-investimenti ppjanati, huwa importanti li dawn il-portijiet ġirien li qed jespandu malajr ikomplu jiġu mmonitorjati mill-qrib.

5.3. Bidliet fil-leġiżlazzjoni fil-pajjiżi ġirien

Ma hemm l-ebda żvilupp leġiżlattiv u regolatorju f'pajjiżi ġirien mhux tal-UE li potenzjalment jistgħu jżidu r-riskji ta' evażjoni fil-futur. Għall-kuntrarju, tnejn minn dawn il-pajjiżi ġirien, ir-Renju Unit u t-Turkija, ħabbru pjanijiet dwar l-implimentazzjoni ta' mekkaniżmi tal-ipprezzar tal-karbonju għas-settur tat-tbaħħir.

Ir-Renju Unit qed jippjana li jespandi l-kamp ta' applikazzjoni tal-ETS tar-Renju Unit biex ikopri l-emissjonijiet marittimi mill-2026. F'Novembru 2024 tnediet konsultazzjoni[17] bl-għan li tħares lejn għażliet differenti ta' implimentazzjoni kif ukoll biex tikkonsulta dwar l-espansjoni futura potenzjali tal-ETS tar-Renju Unit għal emissjonijiet marittimi addizzjonali. Il-konsultazzjoni ssemmi l-possibbiltà li jiġu koperti nofs l-emissjonijiet bejn ir-Renju Unit u l-UE minbarra l-emissjonijiet domestiċi tar-Renju Unit, u potenzjalment nofs l-emissjonijiet minn vjaġġi internazzjonali li jibdew jew jintemmu fir-Renju Unit minn barra l-pajjiż, jekk l-azzjoni

[17] Estensjoni tal-Kamp ta' Applikazzjoni tal-Iskema tar-Renju Unit għall-Iskambju ta' Kwoti tal-Emissjonijiet: Maritime: A joint consultation of the UK Government, the Scottish Government, the Welsh Government and the Department of Agriculture, Environment and Rural Affairs for Northern Ireland. Data tal-għeluq: it-23 ta' Jannar 2025.
https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6747627277462f7809147537/uk-ets-scope-expansion-maritime-consultation.pdf

multilaterali permezz tal-Organizzazzjoni Marittima Internazzjonali tiġi ttardjata jew ma tkunx biżżejjed biex jitnaqqsu l-emissjonijiet ta' gassijiet serra mit-tbaħħir internazzjonali.

Fit-Turkija, il-Parlament emenda l-liġi dwar il-portijiet tiegħu f'Lulju 2024 bl-intenzjoni li jobbliga lill-vapuri kummerċjali li jidħlu fil-portijiet Torok iħallsu għall-emissjonijiet ta' gassijiet serra tagħhom. Regolament għandu jistabbilixxi aktar dettalji dwar il-kopertura tas-sistema (it-tunnellaġġ, it-tipi ta' vjaġġi), ir-rati tat-tariffi tal-emissjonijiet, u l-proċeduri għall-monitoraġġ, ir-rapportar u l-verifika tal-emissjonijiet. Għalhekk għadu mhux ċar jekk l-ETS hijiex se tapplika biss għal vjaġġi bejn it-Turkija u l-Unjoni Ewropea, vjaġġi domestiċi, u/jew jekk tapplikax ukoll għal vjaġġi barra mit-Turkija, f'liema każ tindirizza bis-sħiħ ir-riskju ta' evażjoni fir-rigward tal-portijiet Torok.

L-Eġittu dan l-aħħar nieda wkoll suq volontarju tal-karbonju, madankollu ma hemm l-ebda referenza għall-kopertura marittima.

Ma ġiet identifikata l-ebda bidla fil-leġiżlazzjoni rilevanti mħabbra fil-Marokk u lanqas f'xi pajjiżi ġirien oħra li tkun rilevanti għall-analiżi preżenti.

Minbarra dawn il-bidliet fil-leġiżlazzjoni nazzjonali fil-pajjiżi ġirien, l-UE hija impenjata bis-sħiħ ukoll fil-livell globali biex tippromwovi qafas regolatorju ambizzjuż. Għaddejjin diskussjonijiet fil-livell tal-Organizzazzjoni Marittima Internazzjonali (OMI) bil-ħsieb li jintlaħaq qbil dwar miżuri konkreti biex jintlaħqu l-objettivi maqbula skont l-istrateġija riveduta tal-OMI dwar il-gassijiet serra. L-eżiti fil-livell tal-OMI se jiġu kkunsidrati kif xieraq, inkluż fil-kuntest tal-monitoraġġ tal-implimentazzjoni tad-Direttiva dwar l-ETS fir-rigward tat-trasport marittimu.

6. Monitoraġġ ta' impatti oħra

- Il-kostijiet marbuta mal-ETS huma stmati li jirrappreżentaw bħala medja żieda ta' 3,7 % fil-kostijiet globali tat-tbaħħir fl-2024, b'varjazzjoni kbira fil-kategoriji tal-bastimenti.
- Analiżi tal-kostijiet u l-ħlasijiet addizzjonali marbuta mal-ETS turi li l-operaturi tal-kontejners jgħaddu l-kostijiet kollha marbuta mal-ETS lill-konsenjaturi. L-impatt tal-ħlasijiet addizzjonali marbuta mal-ETS imħabbra fuq il-prezzijiet tat-trasport għall-konsenjaturi tal-merkanzija jirrappreżenta żieda ta' madwar 1 % sa 5 % fuq ir-rati tat-trasport. Fl-istess ħin, ir-rati globali tat-trasport għat-tbaħħir bil-kontejners żdiedu b'madwar 120 % minn Ottubru 2023 sa Ġunju 2024, l-aktar minħabba l-kriżi tal-Baħar l-Aħmar.
- Hemm ukoll evidenza ta' ħlasijiet addizzjonali speċifiċi marbuta mal-ETS li qed jiġu applikati fuq rotot tat-tbaħħir fuq distanzi qosra. Analiżi ta' diversi rotot ta' laneċ tissuġġerixxi li l-impatt tal-kostijiet marbuta mal-ETS fuq il-prezzijiet tal-biljetti jvarja ħafna bejn ir-rotot magħżula, b'żieda fil-prezz li tvarja minn 3 % sa 11 %.
- Bħalissa ma hemm l-ebda evidenza li tissuġġerixxi li seħħ tnaqqis fis-servizzi tat-tbaħħir lejn il-gżejjer tal-UE, abbażi tax-xejra tal-waqfiet fil-portijiet analizzati.
- L-analiżi tat-traffiku tal-portijiet fir-reġjuni ultraperiferiċi ma tindika l-ebda tnaqqis mhux tas-soltu f'xi wieħed mir-reġjuni ultraperiferiċi fl-2024. Barra minn hekk, ftit hemm indikazzjoni ta' xi differenzi fix-xejriet tal-waqfiet f'portijiet fir-reġjuni ultraperiferiċi skont l-oriġini tal-vjaġġ. L-attivitajiet ta' trażbord huma relattivament minimi fil-portijiet tar-

reġjuni ultraperiferiċi, ħlief għall-Gżejjer Kanarji, u ma ġiet identifikata l-ebda mġiba evażiva sinifikanti.

6.1. Impatti fuq il-kostijiet tat-trasport

Meta jitqies il-prezz medju għall-kwoti tal-ETS ta' EUR 64/tCO_2 fl-2024, u l-introduzzjoni gradwali ta' 40 %, huwa stmat li l-kumpaniji tat-tbaħħir se jċedu madwar 34 miljun kwota tal-UE fl-2024 (jekk wieħed jassumi l-livelli ta' attività tal-2023), li jimplika kost ta' madwar EUR 2,200 miljun biex jinkisbu kwoti tal-ETS. Meta mqabbel mal-kostijiet totali tat-tbaħħir (eż. il-kostijiet tal-fjuwil, il-kostijiet tal-persunal, it-tariffi tal-portijiet, il-kostijiet kapitali, eċċ.), dan jirrappreżenta żieda ta' madwar 3,7 % jekk ma tittieħed l-ebda miżura ta' effiċjenza enerġetika jew ta' tnaqqis tal-emissjonijiet mill-operaturi u/jew mis-sidien tal-bastimenti.

L-impatti tal-kostijiet ivarjaw ħafna bejn il-kategoriji ta' bastimenti, skont is-sehem relattiv tagħhom ta' emissjonijiet intra-UE u extra-UE. Pereżempju, il-bastimenti tal-kontejners, it-tankers jew il-bastimenti ta' tagħbija bl-ingrossa normalment ikollhom sehem ogħla ta' emissjonijiet relatati extra-UE meta mqabbla mal-vapuri tal-passiġġieri.

L-impatti tal-kostijiet totali marbuta mal-ETS fl-2024 għal rotta magħżula mil-Lvant Imbiegħed għall-Ewropa tat-Tramuntana (minn Shanghai sa Rotterdam b'bastiment tal-kontejners mibni fl-2015 li jġorr madwar 14 000 TEU) bl-użu ta' fjuwils fossili biss ġew stmati għal madwar EUR 145 000 għal kull vjaġġ meta jsir ridirezzjonar permezz tal-Kap tal-Isperanza t-Tajba u għal EUR 106 000 meta wieħed ibaħħar billi jgħaddi mill-Kanal ta' Suez. Dan jirrappreżenta spiża addizzjonali ta' madwar EUR 10/TEU u EUR 7/TEU, rispettivament, b'fattur tat-tagħbija stmat ta' 78 %.

L-operaturi tas-servizzi tal-linja ħabbru ħlasijiet addizzjonali marbuta mal-ETS biex jgħaddu l-kostijiet tal-ETS lill-konsenjaturi. Bħala eżempju, il-ħlasijiet addizzjonali marbuta mal-ETS fuq ir-rotta bejn l-Asja u l-Ewropa ta' Fuq jammontaw għal medja ta' EUR 30/TEU (u EUR 20/TEU fid-direzzjoni opposta), fiż-żewġ każijiet ogħla mill-ispiża ta' EUR 7–EUR 10/TEU stmata hawn fuq għal din ir-rotta fl-2024. Dan jidher li jindika li l-operaturi tas-servizzi tal-linja jistgħu jgħaddu kompletament il-kostijiet marbuta mal-ETS, u juri li tali ħlasijiet addizzjonali mhux neċessarjament jirriflettu l-kostijiet reali marbuta mal-EU ETS mistennija fuq rotta speċifika.

L-analiżi tal-ħlasijiet addizzjonali marbuta mal-ETS meta mqabbla mar-rati tat-trasport turi li l-impatt tal-ETS fuq il-prezzijiet tat-trasport għall-konsenjaturi x'aktarx ikun limitat fl-2024. Il-ħlasijiet addizzjonali mħabbra marbuta mal-ETS mill-operaturi tas-servizzi tal-linja huma fil-biċċa l-kbira fil-medda ta' 1–5 % tar-rati tat-trasport bil-kontejners. Dan jitqabbel maż-żieda ta' 120 punt perċentwal fir-rati tat-trasport bil-kontejners minn Ottubru 2023 sa Ġunju 2024, l-aktar attribwibbli għall-kriżi tal-Baħar l-Aħmar, kif stmat mill-UNCTAD.[18]

Hemm ukoll evidenza ta' ħlasijiet addizzjonali speċifiċi marbuta mal-ETS li qed jiġu applikati fuq rotot tat-tbaħħir fuq distanzi qosra. Analiżi ta' diversi rotot ta' laneċ fl-UE turi li l-impatt tal-

[18] UNCTAD, *Rieżami tat-trasport marittimu tal-2024* (il-Kapitolu 3) RMT 2024 - Chapter III. Freight rates, maritime transport costs and their impact on consumer prices and economic activity

kostijiet marbuta mal-ETS fuq il-prezzijiet tal-biljetti jvarja bejn ir-rotot, b'żieda fil-prezz li tvarja minn 3 % għal 11 % fl-2024.

6.2. Impatti fuq is-servizzi essenzjali għall-kontinwità territorjali

L-analiżi tal-waqfiet f'portijiet għall-aqwa 10 servizzi ta' laneċ lejn il-gżejjer tal-UE turi li, f'dawk il-każijiet fejn ma hemm l-ebda eżenzjoni għal servizzi domestiċi lejn gżejjer b'inqas minn 200 000 resident, l-ETS tista' tkun mistennija li tħalli impatti relattivament imdaqqsa fuq il-kostijiet totali annwali tal-vjaġġi, b'impatti akbar fis-snin ta' wara. Fl-2024, il-kost tal-ETS huwa stmat għal 8 % addizzjonali fuq il-kost totali marbut mat-tbaħħir għar-rotot tal-laneċ li qed jużaw 100 % ta' fjuwils fossili. Fl-2025 u l-2026, il-kost marbut mal-ETS huwa mistenni li jiżdied f'konformità mal-approċċ ta' introduzzjoni gradwali fir-rigward tal-kwoti tal-ETS li għandhom jiġu ċeduti. Sa issa, ma hemm l-ebda evidenza li tissuġġerixxi li seħħ tnaqqis fis-servizzi tat-tbaħħir lejn il-gżejjer, abbażi tax-xejra tal-waqfiet fil-portijiet analizzati, kemm għall-portijiet tal-gżejjer eżentati kif ukoll għal dawk mhux eżentati. It-tweġibiet għall-kwestjonarju mibgħut lill-awtoritajiet tal-port ma jipprovdu l-ebda evidenza addizzjonali dwar l-aġġustamenti tal-provvista fis-servizzi tal-laneċ lejn il-gżejjer. Għalhekk, il-kost marbut mal-ETS fis-sena attwali ma jidhirx li affettwa l-frekwenza tas-servizzi tat-tbaħħir lejn il-gżejjer jew skoraġġixxa lill-kumpaniji milli jwettqu dawn ir-rotot, abbażi tad-data disponibbli.

6.3. Impatti fuq is-servizzi tat-tbaħħir lejn ir-reġjuni ultraperiferiċi jew minnhom

Il-valutazzjoni tal-impatt dwar l-estensjoni tal-EU ETS għat-trasport marittimu identifikat li l-aktar territorji remoti tal-UE, ir-reġjuni ultraperiferiċi, huma partikolarment esposti għal impatti ekonomiċi minn bidliet fis-settur tat-tbaħħir. Dan huwa dovut għal diversi fatturi, inklużi partijiet tal-vjaġġ ferm itwal lejn ir-reġjuni ultraperiferiċi mill-vjaġġi intra-UE (xi reġjuni ultraperiferiċi huma 10 000 kilometru 'l bogħod mill-Ewropa) u PDG *per capita* ferm aktar baxx f'dawn ir-reġjuni meta mqabbel mal-medji nazzjonali (u usa' tal-UE) tagħhom. Minħabba dawn ir-raġunijiet kollha, u f'konformità mal-Artikolu 349 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, id-Direttiva dwar l-ETS tinkludi derogi speċifiċi fir-rigward tal-emissjonijiet mit-tbaħħir marbuta mar-reġjuni ultraperiferiċi tal-UE.

L-analiżi tal-waqfiet f'portijiet fir-reġjuni ultraperiferiċi differenti fl-2024 tiżvela xejriet konsistenti mas-snin preċedenti jew marbuta ma' bidliet fit-traffiku reġjonali (b'mod partikolari fil-Karibew). Ma hemm l-ebda evidenza ta' tnaqqis mhux tas-soltu fit-traffiku f'xi wieħed mir-reġjuni ultraperiferiċi fl-2024.

Barra minn hekk, ftit hemm varjazzjoni fix-xejriet tal-waqfiet f'portijiet fir-reġjuni ultraperiferiċi skont l-oriġini tal-vjaġġ. Fil-Gżejjer Kanarji, hemm żieda akbar fl-2024 ta' waqfiet f'portijiet fuq vjaġġi minn pajjiżi mhux tal-UE, iżda dawn jidhru li huma relatati mal-impatti tas-sitwazzjoni fil-Baħar l-Aħmar, aktar milli mal-estensjoni tal-EU ETS. Lanqas ma hemm indikazzjoni ta' xi tnaqqis fit-traffiku minn Stati Membri oħra tal-UE lejn ir-reġjuni ultraperiferiċi, jew żidiet fit-traffiku nazzjonali mit-territorju kontinentali Ewropew ta' Stat Membru partikolari lejn ir-reġjuni ultraperiferiċi tiegħu u lanqas bejn ir-reġjuni ultraperiferiċi tal-istess Stat, li setgħu jindikaw bidliet fir-rotot (jiġifieri bidliet fl-ordni tal-waqfiet f'portijiet) li jfittxu li jnaqqsu l-pagamenti tal-ETS billi jużaw derogi eżistenti għall-vjaġġi fl-istess Stat Membru.

L-attività tat-trażbord tal-kontejners fil-portijiet fir-reġjuni ultraperiferiċi tal-UE hija xprunata b'mod predominanti mill-portijiet fil-Gżejjer Kanarji, li esperjenzaw żieda sinifikanti fil-bidu tal-2024. Din iż-żieda titqies ir-riżultat tal-impatti tas-sitwazzjoni fil-Baħar l-Aħmar. B'kuntrast ma' dan, l-attività ta' trażbord fil-portijiet ta' reġjuni ultraperiferiċi oħra baqgħet f'livell baxx. Għalhekk, mhuwiex possibbli li jiġi identifikat xi effett dirett tal-EU ETS fuq dawn l-attivitajiet fl-2024.

7. Konklużjonijiet

Dan ir-rapport jipprovdi analiżi inizjali tal-impatti tal-estensjoni tal-EU ETS fuq it-trasport marittimu, li bdiet fl-1 ta' Jannar 2024, bl-objettivi li jiġu identifikati xejriet evażivi potenzjali fi stadju bikri u li jiġu vvalutati l-implikazzjonijiet usa' tas-sistema, inklużi l-effetti tagħha fuq il-kostijiet tat-trasport u s-servizzi ewlenin tat-tbaħħir.

Meta wieħed iħares lejn ix-xejriet tas-suq matul l-ewwel tliet trimestri tal-2024, id-data disponibbli turi li fl-2024 seħħew bidliet importanti fit-traffiku u fir-rotot marittimi. Madankollu, dawn il-bidliet jidhru prinċipalment relatati mal-impatti kontinwi tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar, li wasslet biex ħafna kumpaniji tat-tbaħħir iddevjaw ir-rotot tagħhom madwar l-Afrika t'Isfel u jgħaddu mill-Kap tal-Isperanza t-Tajba.

Biex l-effetti tal-Baħar l-Aħmar jiġu sseparati, sa fejn ikun possibbli, minn dawk tal-estensjoni tal-ETS, l-analiżi tqabbel ix-xejriet fil-portijiet tal-UE u dawk mhux tal-UE, filwaqt li tqis l-attività ekonomika, il-post u l-esponiment tagħhom għall-kriżi tal-Baħar l-Aħmar. L-analiżi ma turi l-ebda evidenza konkreta ta' xejra ġenerali fir-rilokazzjoni tal-attivitajiet ta' trażbord tal-kontejners, fejn portijiet ġirien mhux tal-UE jibbenefikaw minn tnaqqis fl-attività portwarja fil-portijiet tal-UE. Lanqas ma hemm evidenza ċara li tissuġġerixxi li l-kumpaniji tat-tbaħħir qed iżidu waqfiet f'portijiet ġirien mhux tal-UE jew qed jimmodifikaw l-ordni tal-waqfiet fil-portijiet tagħhom biex jevitaw l-obbligi tal-ETS. Barra minn hekk, l-analiżi tad-data disponibbli dwar żewġ studji tal-każ (Spanja-Italja u Bulgarija-pajjiżi ġirien) ma tipprovdi l-ebda evidenza ta' bidla modali lejn it-trasport bit-triq. Barra minn hekk, id-data disponibbli ma tindikax żieda fl-użu ta' vapuri iżgħar barra mill-ambitu tas-sistema jew trasferimenti minn vapur għal vapur, li setgħu jissuġġerixxu li l-kumpaniji qed jimplimentaw tali mġiba evażiva.

Meta teżamina indikaturi prospettivi, inklużi avviżi dwar ir-rotot għall-2025 u investimenti ppjanati fil-portijiet, l-analiżi ma tiżvela l-ebda xejra viżibbli li tista' tindika bidla fl-imġiba tas-suq li tirriżulta mill-estensjoni tal-ETS għat-trasport marittimu. Sadanittant, l-istudju jenfasizza x-xenarju dinamiku ħafna tal-industrija tat-tbaħħir, eż. bil-fatt li l-kumpaniji tat-tbaħħir bil-kontejners jadattaw malajr ir-rotot u l-operazzjonijiet tagħhom b'rispons għall-kriżi tal-Baħar l-Aħmar. Għalkemm xi eżempji jissuġġerixxu li l-kumpaniji jistgħu jkunu qed jikkunsidraw imġiba ta' ċirkomvenzjoni meta jfasslu r-rotot futuri tagħhom, l-analiżi ma tipprovdix evidenza konklużiva u ġeneralizzata ta' xejra bħal din. Barra minn hekk, l-investimenti ppjanati fil-portijiet, kemm fl-UE kif ukoll fil-pajjiżi ġirien, mhumiex qed jesperjenzaw bidla notevoli meta mqabbla ma' xejriet li diġà għaddejjin f'dawn l-aħħar snin, b'ħafna portijiet li jkomplu jippjanaw investimenti ambizzjużi biex iżidu l-kompetittività u s-sehem mis-suq tagħhom, b'mod partikolari għall-attivitajiet ta' trażbord tal-kontejners.

F’termini ta’ impatti usa’, l-estensjoni tal-ETS għat-trasport marittimu u l-obbligu għall-kumpaniji tat-tbaħħir li jċedu l-kwoti tal-UE huma mistennija li jżidu, bħala medja, il-kostijiet totali tat-tbaħħir bi 3,7 % fl-2024, jekk ma tittieħed l-ebda miżura ta’ effiċjenza enerġetika jew ta’ tnaqqis tal-emissjonijiet mill-operaturi u/jew mis-sidien tal-bastimenti. Żidiet ogħla huma antiċipati fl-2025 u l-2026, marbuta mal-approċċ ta’ introduzzjoni gradwali. Dawn il-kostijiet ġeneralment jiġu mgħoddija lill-konsenjaturi minn kumpaniji tat-tbaħħir, b’impatt relattivament limitat fuq il-prezzijiet totali tat-trasport. Il-ħlasijiet addizzjonali marbuta mal-ETS imposti mill-kumpaniji tat-tbaħħir fl-2024 jirrappreżentaw żieda fir-rati tat-trasport bejn 1 % u 5 % għas-servizzi tal-kontejners fl-ibħra miftuħa u bejn 3 % u 11 % għal diversi linji tal-laneċ fl-Ewropa. L-analiżi ma turix evidenza ta’ tnaqqis fis-servizzi tat-tbaħħir lejn il-gżejjer tal-UE jew ir-reġjuni ultraperiferiċi, bit-traffiku tal-portijiet u l-attivitajiet ta’ trażbord jibqgħu relattivament stabbli.

Filwaqt li dan l-ewwel rapport ma jsibx evidenza ta’ bidliet kbar attribwibbli direttament għall-introduzzjoni tal-EU ETS, dawn il-konklużjonijiet għandhom jitqiesu b’kawtela minħabba l-limitazzjonijiet ta’ din l-analiżi. B’mod partikolari, l-impatti konsegwenzjali sinifikanti tal-kriżi tal-Baħar l-Aħmar fuq it-traffiku marittimu, iż-żmien limitat mill-introduzzjoni tagħha u għalhekk l-esperjenza limitata fl-implimentazzjoni tas-sistema għall-emissjonijiet marittimi, u l-limitazzjonijiet tad-data kollha jikkontribwixxu għal-limitazzjonijiet tal-analiżi. Għalhekk, dan ir-rapport inizjali għandu jitqies bħala l-ewwel pass ta’ proċess kontinwu li jipprovdi l-pedament għal analiżi futura u għal titjib possibbli tal-approċċ ta’ monitoraġġ, b’mod partikolari fir-rigward tal-kunsiderazzjoni ta’ perspettivi futuri – inkluża l-kunsiderazzjoni tad-dħul fis-seħħ tar-Regolament FuelEU Maritime minn Jannar 2025. Għal dan l-għan, il-Kummissjoni se tkompli l-attivitajiet ta’ monitoraġġ tagħha kif meħtieġ mid-Direttiva dwar l-ETS u se tfittex l-appoġġ attiv u l-kollaborazzjoni tal-Istati Membri, tal-aġenziji, u tal-partijiet ikkonċernati rilevanti biex tiżgura l-identifikazzjoni rapida ta’ xejriet u kwistjonijiet emerġenti ġodda li se jinfurmaw it-teħid tad-deċiżjonijiet u l-iżvilupp tal-politika.