EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2026.4.29.
COM(2026) 173 final

A BIZOTTSÁG JELENTÉSE

Az Európai Bizottság 2025. évi jelentése a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásról

{SWD(2026) 119 final}

Az Európai Bizottság 2025. évi jelentése a tengeri közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátásról

1. Bevezetés

A tengeri közlekedés alapvető az EU gazdasága számára, és az egyik legenergiahatékonyabb közlekedési módnak számít, ugyanakkor továbbra is az üvegházhatásúgáz-kibocsátás egyik fő forrása.

Ez az Európai Gazdasági Térség (EGT) kikötőibe belépő és onnan kilépő hajók üvegházhatásúgáz-kibocsátásairól szóló 2025. évi jelentés a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló, 2015-ben elfogadott uniós rendelet[1] (a továbbiakban: az uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet) alapján összegyűjtött adatokat ismerteti. A jelentés a 2018–2024-es időszakban gyűjtött adatokra terjed ki. Átfogó összehasonlítást és elemzést nyújt az évek során megfigyelhető kibocsátási tendenciákról és az energiahatékonyságról, és rávilágít a tengeri közlekedésből származó ÜHG-kibocsátást befolyásoló tényezőkre. Figyelembe veszi az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer (ETS) végrehajtását a 2024-es jelentéstételi időszakig, amely az első olyan év, amikor a rendszert a tengeri közlekedésre is alkalmazták.

2. Szakpolitikai fejlemények

Az európai zöld megállapodás megvalósítását célzó csomag részeként az Európai Parlament és a Tanács 2023-ban egy sor intézkedést fogadott el annak biztosítására, hogy a tengeri közlekedési ágazat hozzájáruljon az EU éghajlatvédelmi törekvéseihez. Ezek közé tartozik az **uniós kibocsátáskereskedelmi rendszer** (ETS) felülvizsgálata[2], amely 2024. január 1-jétől kiterjesztette az EU ETS hatályát az uniós kikötőkbe belépő nagy hajók szén-dioxid-kibocsátására, függetlenül attól, hogy mely állam lobogója alatt hajóznak, emellett a **FuelEU tengerészeti rendelet**[3], amely 2025-től biztosítja, hogy a hajók fedélzetén felhasznált energia kibocsátásintenzitása idővel fokozatosan csökkenjen.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerből és a FuelEU tengerészeti rendeletből eredő kötelezettségeknek való megfelelés a 2023. felülvizsgált **uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet**[4] által létrehozott nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerre épül. A 2024. évi jelentéstételi időszak volt az első, amelynek során alkalmazták a felülvizsgált szabályokat, amelyeket 2023-ban fogadtak el annak érdekében, hogy lehetővé váljon a kibocsátáskereskedelmi rendszer végrehajtása a hajózás tekintetében, valamint a metán- (CH_4) és dinitrogén-oxid- (N_2O) kibocsátásoknak a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet hatálya alá vonása.

A jogalkotási intézkedések mellett az EU a **kutatás és az innováció támogatása** révén továbbra is támogatja a hajózás dekarbonizációjának sikeres végrehajtását. Az Innovációs Alap, amely

---

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról, HL L 123., 2015.5.19., 55. o., http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01.
([2]) Az (EU) 2023/959 irányelv révén, HL L 130., 2023.5.16., 134. o., http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj.
([3]) Az (EU) 2023/1805 rendelet, HL L 234., 2023.9.22., 48. o., http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.
([4]) Az (EU) 2023/957 rendelet, HL L 130., 2023.5.16., 105. o., http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

2030-ig 20 millió uniós kibocsátási egységet (1,5 milliárd EUR)[5]fog felhasználni a tengerhasznosítási ágazat dekarbonizációjára irányuló projektek finanszírozására, kiterjed a fenntartható üzemanyagok előállítására és használatára, a tengeri közlekedési rendszer villamosítására, valamint az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes hajók építésére és/vagy utólagos átalakítására is. 2026 eleje óta és mindössze két pályázati felhívást követően az Innovációs Alap 21 tengeri projekthez nyújtott támogatást összesen 1,03 milliárd EUR értékben, ebből 365,3 millió EUR-t hidrogénalapú üzemanyagokra vonatkozó árverések révén, 202,3 millió EUR-t pedig hajók építésével és/vagy utólagos átalakításával kapcsolatos projektekre.

Míg az Innovációs Alap a magasabb technológiai készenléti szintű (TRL) projektekre és a létesítésre összpontosít, az EU a Horizont Európa – különösen a kibocsátásmentes vízi közlekedési partnerség – révén a tengerhasznosítási ágazatban alacsonyabb technológiai készenléti szintű projektekbe is beruházott. E partnerség keretében az EU 2027-ig legfeljebb 530 millió EUR-t fektet be a következő hat területen: i. fenntartható alternatív üzemanyagok használata, ii. villamosítás, iii. energiahatékonyság, iv. tervezés és utólagos átalakítás, v. digitális és vi. zöld kikötők.

A Bizottság továbbá elkötelezett amellett, hogy támogassa az ágazat dekarbonizációját ösztönző globális fellépést, különösen a **Nemzetközi Tengerészeti Szervezettel (IMO)** folytatott együttműködése keretében. Az EU 2025 áprilisában üdvözölte, hogy a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet jóváhagyta a nemzetközi hajózásból származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére irányuló nettó zéró keretet. A keret magában foglal egy, a tengeri hajózásban használatos üzemanyagok ÜHG-intenzitásának fokozatos csökkentésére vonatkozó globális szabványt, valamint egy, az ÜHG-kibocsátásra vonatkozó árképzési mechanizmust. A megállapodás – elfogadásának függvényében – érdemi lépést jelent a tengeri közlekedésben a nettó zéró üvegházhatásúgáz-kibocsátás 2050-ig vagy ahhoz közel történő megvalósítása, azaz az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájában meghatározott cél felé. A megállapodás elfogadásáról szóló megbeszéléseket 2026 októberére halasztották.

3. A tengeri közlekedésből származó rekordszintű kibocsátás 2024-ben a vörös-tengeri válság következtében

A 2024-es jelentéstételi évben a nyomon követett utak során mintegy **144,9 millió tonna szén-dioxid** került a légkörbe. Ez a kibocsátás, amelyet egy közel 12 700 hajóból álló flotta generált, a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer létrehozása óta a legmagasabb volt. **12,9 %-kal magasabb** volt, mint a 2023-ban jelentett adat, és 5,7 %-kal magasabb, mint a Covid19 előtt jelentett adat[6]. A hajók a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer keretében most először jelentettek a szén-dioxidtól eltérő kibocsátásokat is. Ezek a kibocsátások további 3,7 millió tonna szén-dioxid-egyenértéket tettek ki, a dinitrogén-oxid (N_2O) kibocsátása 2,2 millió tonna szén-dioxid-egyenértéknek, a metán (CH_4) kibocsátása pedig 1,6 millió tonna szén-dioxid-egyenértéknek felelt meg.

([5]) 75 EUR/tonna szén-dioxid-ár alapján.

([6]) Kivéve az uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendeletnek az Egyesült Királyságra való alkalmazásából eredő kibocsátásokat a 2018–2020-as jelentéstételi évek tekintetében.

A bejelentett szén-dioxid-kibocsátás növekedése egy olyan évben következett be, amikor az uniós kikötőkben kezelt áruk volumene szinte változatlan maradt (–0,2 % 2023-hoz képest), részben az energiahordozók behozatalának visszaesése miatt. 2024-ben azonban jelentősen nőtt a teljes flottatevékenység, ami a Vörös-tengeri válság, valamint azt követően a Szuezi-csatornán történő átkelések számának csökkenése és az alternatív útvonalak kijelölésének következménye volt, ami jelentősen (9,3 %-kal, illetve 8,6 %-kal) növelte a teljes megtett távolságot és a tengeren töltött időt.

Ez leginkább a **konténerszállító hajók** szegmensét érintette, és ez a szegmens adta a **kibocsátásnövekedés legnagyobb részét** (+46 %, ami 16,7 millió tonna szén-dioxidnak felel meg). Az európai kikötőket a Távol-Kelettel összekötő meglévő útvonalakat át kellett irányítani a Jóreménység foka körül, ami jelentősen befolyásolta a szegmens működési magatartását. Több, a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer alá tartozó konténerszállító hajót kellett üzembe helyezni (+8 %) a konténeres áruk uniós kikötőkben történő szállítása iránti megnövekedett kereslet (+4,4 %), valamint a hosszabb utazási távolságok (+29 %) és a nagyobb sebesség (+2,2 %) iránti igény kielégítése érdekében.

A konténerszállító hajókon kívül a fennmaradó 14 hajótípusból 8 esetében nőtt a kibocsátás 2023-hoz képest. Ezt gyakran az EGT-n kívüli utakból származó, a vörös-tengeri válság miatti magasabb kibocsátások okozták, például az olajszállító tartályhajók (+4 %), a vegyianyag-szállító tartályhajók (+7 %), az általános teherhajók (+8 %) és a járműszállító hajók (+4 %) esetében. A bejelentett kibocsátások legjelentősebb csökkenését a cseppfolyósított földgázt (LNG) szállító hajók esetében regisztrálták (–24 %), mivel az európai LNG-behozatal visszatért a 2022 előtti szintre.

2024-ben a konténerszállító hajók, az olajszállító tartályhajók és az ömlesztettáru-szállító hajók bizonyultak a legnagyobb kibocsátóknak, akárcsak a 2018 óta eltelt összes korábbi jelentéstételi évben. A konténerszállító hajók kibocsátásának jelentős növekedése miatt a bejelentett teljes kibocsátáson belüli részesedésük a valaha mért legmagasabb szintre emelkedett (37 %, szemben a 2018–2023-as időszak 30 %-os éves átlagával). A legtöbb hajótípus relatív részesedése változatlan maradt, kivéve az LNG-szállító hajókat, amelyek hozzájárulása a teljes kibocsátás 5 %-ára csökkent, visszatérve az Ukrajna elleni 2022. évi teljes orosz invázió előtti szintre.

A flotta teljes szén-dioxid-kibocsátásának a különböző típusú utak és a kikötőhelyek közötti megoszlására jelentős hatással volt a vörös-tengeri válság. Az EGT-n kívüli kereskedelmi útvonalakon megtett hosszabb utazási távolságok a **2023. évi 65,7 %-ról 2024-ben 70,6 %-ra növelték az EGT-n kívüli utakból származó kibocsátások relatív arányát**, ami 2018 óta a legmagasabb érték. Ez a tendencia összhangban van az EGT-n kívüli kereskedelmi útvonalakon legaktívabb flottaszegmensek tevékenységének növekedésével.

Üzemanyag-fogyasztásban kifejezve a nyomon követett hajók 2024-ben 46,8 millió tonna üzemanyagot fogyasztottak. A 2018–2024-es időszakban az üzemanyag-fogyasztás tekintetében továbbra is a tengeri hajózásban használatos hagyományos fosszilis üzemanyagok (nehéz fűtőolaj, könnyű fűtőolaj, gázolaj, dízelüzemanyag) domináltak, amelyek a 2024-ben bejelentett

üzemanyagok össztömegének 91 %-át tették ki. A korábbi évekhez hasonlóan a rendszer a nehézfűtőolaj-fogyasztás növekedését regisztrálta, amelyet szinte teljes mértékben ellensúlyozott a könnyűfűtőolaj-fogyasztás csökkenése, amely utóbbit a füstgáztisztító rendszereknek a flottában való egyre szélesebb körű alkalmazása idézte elő.

A flotta LNG-fogyasztása 2024-ben érte el a legmagasabb regisztrált szintet (körülbelül 1 %-kal több, mint 2023-ban, ami a 2024-ben bejelentett teljes üzemanyag-fogyasztás 7,5 %-át tette ki). A növekedés oka, hogy az LNG-t nem csak a LNG-szállító hajók használták, legnagyobb arányban a konténerszállító hajók, a ro-pax hajók és a személyszállító hajók. A cseppfolyósított szénhidrogéngáz- és metanolfogyasztás 2023-hoz képest jelentősen nőtt (+38 % és +428 %), de még mindig csak kis részét teszi ki a nyomon követett flotta teljes fogyasztásának (mindegyik 0,1 %). Az egyéb nem szabványos üzemanyagok a bejelentett teljes üzemanyag-fogyasztás 0,9 %-át tették ki (0,42 millió tonna), és 0,22 millió tonna biodízelt jelentettek be.

4. A nyomon követett flotta: hajózási útvonalak, sebesség, műszaki és működési hatékonyság

Ami a tengeri közlekedési forgalmat illeti, az Eurostat adatai[7] azt mutatják, hogy az uniós kikötőkben kezelt, tengeri úton szállított áruk teljes bruttó tömege 2024-ben kismértékben, 0,2 %-kal csökkent.

2023-hoz képest 2024-ben nőtt az Ukrajnából, Kanadából, Törökországból és Kínából érkező behozatal, ami hozzájárult a **befelé irányuló kereskedelmi forgalom** teljes volumenének 1,2 %-os növekedéséhez. A **kifelé irányuló kereskedelmi forgalom** teljes volumene 2024-ben 3,2 %-kal csökkent. A kifelé irányuló forgalmat érintő legjelentősebb csökkenés az Egyesült Államokat (keleti part) és Kínát érintette.

A 2018–2024-as időszakra vonatkozó nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési adatok **nem mutatják jelét annak, hogy strukturális csökkenés történt volna** a kibocsátások nyomon követésével, jelentésével és hitelesítésével érintett flotta **sebességében**. 2024-ben 15 hajótípusból 10 regisztrált magasabb átlagsebességet, mint 2018-ban. Egyes hajótípusok jelentős sebességnövekedést tapasztaltak, például a kombinált áruszállító hajók (+32 %), a gázszállító hajók (+16 %), az egyéb hajók (+16 %) és az olajszállító tartályhajók (+13 %). 2023-hoz képest azonban a 15 hajótípusból 11 esetében csökkent az átlagos sebesség 2024-ben. Mind a konténerszállító hajók, mind az LNG-szállító hajók esetében jelentősen, 2,2 %-kal, illetve 2,4 %-kal nőtt a sebesség.

A legfontosabb **műszaki és működési hatékonysági** mutatók grafikus elemzése megerősítette a legfontosabb műszaki és működési hatékonysági mutatók[8] és az uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet alapján jelentést tevő hajók mérete közötti adatkorrelációs értékek fokozatos növekedését, ami rávilágított a nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési keret nagyobb kiforrottságára. A hatékonysági tendenciák általában stabilak maradtak, különösen

([7]) Eurostat. (2024). *Tengeri áruszállítás – éves adatok*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.

([8]) Az energiahatékonysági tervezési mutatót, a becsült indexértéket és a meglévő hajók energiahatékonysági mutatóját a hajók műszaki hatékonysága szempontjából értékelik. Az energiahatékonysági működési mutató és az éves hatékonysági mutató a hajók működési hatékonyságát értékeli.

a flotta legnagyobb kibocsátói körében, míg egyes szegmensekben (pl. konténerszállító hajók) javult a bejelentett műszaki hatékonyság.

5. A tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és EU hitelesítési rendelet végrehajtása

Ami az uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendelet végrehajtását illeti, az eredmények a benyújtott adatok megbízhatóságát és teljességét mutatják. Mind a hajózási társaságok, mind az akkreditált hitelesítők jól kezelték az ETS tengeri közlekedésre való, 2024-től kezdődő kiterjesztésének támogatása érdekében bevezetett új jelentéstételi követelményeket. Ezt bizonyítja, hogy az éves jelentések benyújtásának korábbi határideje[9] ellenére **javultak a pontossági** mutatók (69 %, szemben a 2023. évi 52 %-kal).

A **benyújtott adatok minősége** általában véve összhangban maradt az előző jelentéstételi időszakkal (2023). A kiugró értékeket mutató jelentések aránya csak kismértékben, az összes jelentés 0,5 %-ára nőtt, ami még mindig jóval alacsonyabb, mint a 2018–2024-es időszak 1,1 %-os átlaga.

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések során végzett **nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési megfelelési ellenőrzések** megerősítették a korábbi években tapasztalt javulást. 2025-ben az ellenőrzött hajóknak csupán 2 %-a nem nyújtott be érvényes megfelelőségi dokumentumot az előző évi uniós nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési kötelezettségeknek való megfelelés igazolására. Az uniós tengeri nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszer végrehajtásának előrehaladottsága kulcsszerepet játszott a tengeri ETS-kötelezettségeknek való magas szintű megfelelés biztosításában, tükrözve az ágazat e követelményekhez való alkalmazkodását, hiszen 2025-ben a hajózási társaságok a jogszabályban előírt határidőn belül a leadási kötelezettségek[10] több mint 99 %-át teljesítették.

([9]) A határidő a 2024. évi jelentéstételi időszaktól kezdődően április 30-ról március 31-re módosult.
([10]) A hajózási társaságok által az uniós kibocsátásiegység-forgalmi jegyzékben 2025. október 1-jéig a 2024. évi kibocsátásokra vonatkozóan bejelentett adatok alapján meghatározva.