EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.2.2025
COM(2025) 39 final

KOMISJONI ARUANNE

Euroopa Komisjoni aruanne meretranspordi CO_2 heite kohta (2024)

{SWD(2025) 38 final}

Euroopa Komisjoni aruanne meretranspordi CO_2 heite kohta (2024)

1. Sissejuhatus

Meretranspordil on ELi majanduses ülimalt tähtis roll ja see on üks energiatõhusamaid transpordiliike. Samas on see jätkuvalt peamine kasvuhoonegaaside heite allikas. EL on teinud oma kliimaeesmärkide saavutamisel märkimisväärseid edusamme ning 2023. aastal on heide 2022. aastaga võrreldes oluliselt vähenenud. Käesoleva aruanne annab tunnistust sellest, kui oluline on pidevalt jälgida merendussektori mõju kasvuhoonegaaside heitkogustele.

See on kuues aastaaruanne Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) sadamatesse sisenevatelt ja nendest väljuvatelt laevadelt pärit süsinikdioksiidi (CO_2) heite andmete kohta, mis on kogutud 2015. aastal vastuvõetud, meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli käsitleva määruse (edaspidi „ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus“)[1] alusel. Aruanne põhineb aastatel 2018–2023 kogutud andmetel. See võimaldab andmeid igakülgselt võrrelda ning analüüsida heite ja energiatõhususe suundumusi aastate jooksul.

EMP sadamaid külastavate laevade omadusi ja energiatõhusust uurides annab käesolev aruanne teavet ka meretranspordi CO_2 heidet mõjutavate tegurite kohta.

2. Poliitika väljatöötamine

Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid Euroopa rohelise kokkuleppe elluviimiseks esitatud paketi raames 2023. aastal vastu mitu meedet, et tagada meretranspordisektori panus ELi kliimaeesmärkide saavutamisse. Nende meetmete hulka kuuluvad muudatused **ELi heitkogustega kauplemise süsteemis** (HKS),[2] mis alates 1. jaanuarist 2024 hõlmab ka kõigi ELi sadamatesse sisenevate suurte laevade CO_2 heidet, olenemata sellest, millise lipu all nad sõidavad, ning **algatust „FuelEU Maritime“ käsitlev määrus**,[3] millega alates 2025. aastast tagatakse, et laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heitemahukus väheneb järk-järgult aja jooksul.

Selleks et tagada ELi HKSi laiendamisest meretranspordile ja algatust „FuelEU Maritime“ käsitlevast määrusest tulenevate uute kohustuste täitmine, kasutatakse seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi, mis loodi **ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega**, mis vaadati läbi 2023. aasta mais[4]. Ajakohastatud seire- ja aruandluseeskirjad, mis võimaldavad rakendada HKSi laevanduses ning lisada metaani- ja dilämmastikoksiidi heite seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse, jõustusid 1. jaanuaril 2024.

Lisaks seadusandlikele meetmetele aitab EL edendada laevanduse CO_2 heite vähendamist, **toetades teadusuuringuid ja innovatsiooni**. ELi HKSi vahenditest rahastatava

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55), http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.
[2] Direktiiviga (EL) 2023/959, ELT L 130, 16.5.2023, lk 134, http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj.
[3] Määrus (EL) 2023/1805, ELT L 234, 22.9.2023, lk 48, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.
[4] Määrus (EL) 2023/957, ELT L 130, 16.5.2023, lk 105, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

Innovatsioonifondi kaudu toetati 2023. aasta projektikonkursi raames rohkem kui 200 miljoni euro suurusest eelarvest kokku kuut merendusprojekti ja ühte laevakütuseprojekti.

Ühtlasi eraldati muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud vesinikupõhiste kütuste tootmiseks korraldatud esimese kogu ELi hõlmava vesiniku võistupakkumise raames rahalisi vahendid kuuele projektile, mille hulka kuulub ka maailmatasemel projekt laevakütuse valmistamiseks rohelisest vesinikust ja taastuvallikatest toodetud ammoniaagist. 3. detsembril 2024 kuulutati välja vesiniku teine võistupakkumine,[5] mis hõlmab 200 miljonit eurost sihtotstarbelist eelarvet projektidele, mille toodang tarnitakse merendussektori ostjatele.

Kui innovatsioonifond keskendub kõrgema tehnoloogilise valmiduse tasemega projektidele ja nende kasutuselevõtule, siis merendussektori puhul on EL programmi „Euroopa horisont“ raames investeerinud ka madalama tehnoloogilise valmiduse tasemega projektidesse, eelkõige heiteta veetranspordi partnerluse kaudu. Selle partnerluse abil investeerib EL 2027. aastani kuni 530 miljonit eurot viide valdkonda: kestlike alternatiivkütuste kasutamine, elektrifitseerimine, energiatõhusus, projekteerimine ja moderniseerimine ning digitaalsed ja rohelised sadamad.

Ühtlasi on komisjon võtnud kohustuse toetada üleilmseid meetmeid sektori CO_2 heite vähendamiseks, eelkõige **Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO)** . 2023. aasta juulis võeti vastu Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni läbivaadatud strateegia kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks laevanduses, seades eesmärgiks, et 2050. aasta paiku oleks laevade tekitatav netoheide null. Pärast strateegia läbivaatamist toetas komisjon kogu 2024. aasta vältel jätkuvalt jõupingutusi, et koostada nende eesmärkide saavutamiseks kasvuhoonegaaside heite vähendamise keskpika perioodi meetmete pakett, mis hõlmaks nii tehnilist elementi (laevakütuste kasvuhoonegaaside standard) kui ka majanduslikku elementi (kasvuhoonegaaside hinnakujunduse mehhanism).

3. Meretranspordi heitkogused langesid 2023. aastal 2021. aasta tasemele, kuna Euroopas mõjutas meretranspordisektorit majanduslik ja geopoliitiline ebakindlus

Seiratud reiside CO_2 heide oli 2023. aruandeaastal **126,7 miljonit tonni**. See heide oli **7,9 % väiksem** kui 2022. aastal ja peaaegu sama (–0,1 miljonit tonni), mis 2021. aastal, mida iseloomustas pandeemia kestev mõju. Võrreldes COVID-19 pandeemiale eelnenud aruandeaastatega (aastad 2018 ja 2019), mis hõlmasid ka Ühendkuningriigi heitkoguseid, olid 2023. aasta kohta teatatud näitajad ligikaudu 13 % väiksemad[6].

2023. aasta kohta teatatud heite tekitasid ligikaudu 12 300 laeva, mis on seni suuruselt teine ühe aruandeperioodi jooksul registreeritud näitaja (5,4 % vähem kui 2022. aastal, kuid 2,9 % rohkem kui 2021. aastal).

[5] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund/competitive-bidding_en.

[6] ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel esitatud andmete üksikasjalikkus ei võimalda seire-, aruandlus- ja kontrolliandmeid ümber kalibreerida, et jätta välja heitkogused, mis tulenevad määruse kohaldamisest Ühendkuningriigi suhtes aruandeaastatel 2018, 2019 ja 2020.

2023. aastal olid valdava enamiku laevatüüpide (15st laevatüübist 12) heitkogused väiksemad kui 2022. aastal, mis tähendab, **et enamiku meretööstuse allsektorite aktiivsuse tase on vähenenud**. See langus oli suuresti tingitud ELi sadamates käideldavate kaupade mahu vähenemisest (2022. aastaga võrreldes –3,9 %), mille põhjuseks oli eelkõige piirangute kehtestamine Venemaaga toimuvale kaubaveole.

- CO_2 heite absoluutne vähenemine oli kõige märgatavam **puitlastilaevade** puhul (2022. aastaga võrreldes –23 %). See tulenes mitmest tegurist, sealhulgas EMP sadamaid külastavate puistlastilaevade arvu märkimisväärsest vähenemisest 2023. aastal (–12 %), laeva keskmise läbitud vahemaa lühenemisest (–8 %) ja väiksemast kiirusest (–4 %).
- Venemaa agressioonisõda Ukraina vastu mõjutas jätkuvalt **energiaimporti**. Kuigi veeldatud maagaasi (LNG) vedajate CO_2 heide vähenes 2022. aastaga võrreldes (–11 %) , oli see varasemate aastatega võrreldes endiselt palju suurem (2021. aastaga võrreldes +42 %). Naftatankerite tekitatud CO_2 heide 2022. aastaga võrreldes pisut vähenes (–2 %).
- **Reisilaevade** CO_2 heide suurenes 2022. aastaga võrreldes 6 %, jõudes kõrgeimale tasemele alates 2018. aastast, mis näitab, et sektor on COVID-19 kriisist täielikult taastunud.
- **Konteinerlaevade** heide vähenes teist aastat järjest 6 %, mis kajastab konteinerite käitlemise üldist vähenemist ELi olulisemates sadamates (–3,8 % 2023. aastal võrreldes 2022. aastaga), konteinerlaevade läbitud keskmise vahemaa vähenemist (–3 %) ja aktiivsete konteinerlaevade keskmise kiiruse vähenemist (–5 %).

Konteinerilaevad, naftatankerid ja puistlastilaevad olid ka 2023. aastal peamised heitetekitajad. Need laevad tekitasid 2023. aastal ligikaudu 52 % teatatud koguheitest. Ainuüksi konteinerilaevade arvele langeb 28 % CO_2 koguheitest. Üldiselt püsis enamiku laevatüüpide jaotus teatatud heiteandmete lõikes aastatel 2018–2023 stabiilsena, kuid reisilaevade, parvlaevade ja veeldatud maagaasi tankerite heite osakaal suurenes jätkuvalt. See suundumus on olnud ilmne alates 2020. aastast, ajendatuna energiaturu dünaamikast ja reisijateveo taastumisest pärast COVID-19 pandeemiat.

2023. aastal oli laevade CO_2 koguheite jaotus eri liiki reiside ja sildumiste vahel ligikaudu sama, mis 2021. aastal, pärast Ühendkuningriigi väljaastumist EList. Suurem osa CO_2 heitest (ligikaudu kaks kolmandikku) tulenes reisidest, mis algasid või lõppesid väljaspool EMPd. See oli kooskõlas Eurostati andmetes registreeritud saabuvate ja väljuvate kaubavoogude mahuga, kuigi reiside osakaal 2023. aastal pisut kahanes, kuna EMP-väliseid kaubateid kõige rohkem kasutanud allsektoritesse kuuluvate laevade (puistlastilaevad ja veeldatud maagaasi tankerid) aktiivsuse tase on vähenenud.

Kütusekuluna väljendatuna tarbisid seiratud laevad 2023. aastal 41 miljonit tonni kütust. Aastatel 2018–2023 tarbiti endiselt peamiselt tavapäraseid fossiilseid laevakütuseid (raske kütteõli, kerge kütteõli, gaasiõli, diisliõli), mis moodustasid 2023. aastal teatatud kütuste kogumassist 91 %. 2023. aastal esitatud andmed kinnitasid alates 2021. aastast täheldatud suundumusi kütusekulus, nimelt

kerge kütteõli osakaalu vähenemist (2023. aastal 15,6 % teatatud kütusest) ja raske kütteõli tarbimise vastavat suurenemist (2023. aastal suurenes selle osakaal 55,3 %-le).

2023. aastal tarbisid laevad rekordkoguses veeldatud maagaasi (ligikaudu 11 % rohkem kui 2022. aastal ja kokku üle 8 % 2023. aastal teatatud kütusest). Põhjuseks on see, et veeldatud maagaasi kasutavad lisaks veeldatud maagaasi tankeritele üha enam ka muud laevad, peamiselt konteinerilaevad, parvlaevad ja reisilaevad. Mittefossiilsete punkrikütuste tarbimine jäi tähtsusetuks nagu ka varasematel aastatel.

4. Seirealused laevad: laevateed, kiirus, tehniline ja operatiivne tõhusus

Eurostati andmetel vähenes **sissetulevate kaubavoogude kogumaht** 2023. aastal 3,7 %. Võrreldes 2022. aastaga suurenesid 2023. aastal kaubavood Ameerika Ühendriikidest (idarannik), Norrast, Brasiiliast, Egiptusest, Nigeeriast, Liibüast ja Alžeeriast, kuid vähenesid samal ajal Ühendkuningriigist, Venemaalt, Türgist ja Hiinast. **Väljaminevate kaubavoogude** kogumaht vähenes 2023. aastal 1,7 %. Nelja peamisse partnerriiki (Ühendkuningriik, Ameerika Ühendriigid, Türgi ja Hiina) suunduvad kaubavood jäid üldiselt 2022. aasta tasemele ning väljuvate kaubavoogude peamiseks sihtkohaks oli sarnaselt varasemate aastatega Ühendkuningriik.

Ajavahemikul 2018–2023 kogutud seire-, aruandlus- ja kontrolliandmed ei näidanud, et seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud laevade **kiirus** oleks struktuurselt **vähenenud**. 15st laevatüübist kümne puhul oli keskmine kiirus 2023. aastal 2018. aastaga võrreldes suurenenud, kusjuures mõne laevatüübi puhul oli see kasv olnud märkimisväärne, näiteks kombineeritud laevad (+ 32 %), gaasitankerid (+ 20 %), muud laevad (+ 19 %), nafta- ja kemikaalitankerid (+ 14 %) ning reisilaevad (+ 13 %). Puistlastilaevad ja konteinerlaevad, mille heide vähenes 2023. aastal kõige rohkem, kuulusid nende väheste laevatüüpide hulka, mille kiirus 2022. aastaga võrreldes jätkuvalt vähenes – puistlastilaevade puhul 4 % ja konteinerlaevade puhul 5 %.

Tehnilise ja operatiivse tõhususe põhinäitajate graafilisest analüüsist nähtub, et ajavahemikul 2018–2023 ei toimunud olulisi muutusi. Kõige rohkem kasvas kõnealusel ajavahemikul konteinerlaevade, parvlaevade ja naftatankerite keskmine suurus.

Aruandeperioodil paranesid esitatud andmete täielikkus ja täpsus. Seda kinnitavad andmete korrelatsiooni suurenenud väärtused peamiste tehniliste ja operatiivse tõhususe näitajate[7] ning ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel andmeid esitavate laevade suuruse vahel.

5. ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse rakendamine 2023. aastal

[7] Energiatõhususe indeksi (EEDI) ja näitaja hinnangulise väärtuse (EIV) abil hinnatakse laevade tehnilist tõhusust. Energiatõhususe näitaja (EEOI) ja tõhususe aastamäära (AER) abil hinnatakse nende operatiivset tõhusust.

ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse rakendamise osas kinnitavad tulemused andmete kvaliteedi jätkuvat paranemist. Samas esitati 2023. aastal 2022. aastaga võrreldes rohkem andmeid hilinemisega, mille põhjuseks võib olla laevandusettevõtjate ja kontrollijate suurenenud töökoormus, mis tulenes ELi HKSi laiendamisest meretranspordile ning uute seire- ja aruandluseeskirjade kohaldamisest.

6. Meretranspordi üldine mõju maailma kliimale ja keskkonnale

Neljas IMO kasvuhoonegaaside uuring[8] näitas, et laevandusest tulenev kasvuhoonegaaside heide (sealhulgas süsinikdioksiid, metaan ja dilämmastikoksiid) suurenes aastatel 2012–2018 9,6 % (977 miljonilt tonnilt 1 076 miljonile tonnile). Ühtlasi prognoositi selles, et CO_2 heide peaks suurenema mitme usutava pikaajalise majandus- ja energiastsenaariumi põhjal ligikaudu 90 %-lt 2008. aasta heitest 2018. aastal 90–130 %-le 2008. aasta heitest 2050. aastal. Hiljutised uuringud rahvusvahelise laevanduse suundumuste kohta aastatel 2018–2022 näitavad, et 2022. aastal heitkogused ei vähenenud, vaid jäid ligikaudu 2008. aasta tasemele. IMO andmekogumissüsteemi 2023. aasta andmed näitavad, et aruannete kohaselt on maailma laevastiku kütusekulu võrreldes 2022. aastaga vähenenud vaid vähesel määral (–1 %).

Neljandas kasvuhoonegaaside uuringus rõhutati ka musta süsiniku heite tähtsust, kuna leiti, et see moodustab rahvusvahelise laevanduse kasvuhoonegaaside heitest ligikaudu 7 %.

[8] https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx.