EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 12.2.2025.
COM(2025) 39 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

Eiropas Komisijas 2024. gada ziņojums par jūras transporta CO2 emisijām

{SWD(2025) 38 final}

Eiropas Komisijas 2024. gada ziņojums par jūras transporta CO_2 emisijām

1. Ievads

Jūras transportam ir būtiska nozīme ES ekonomikā, un tas ir viens no energoefektīvākajiem transporta veidiem. Tomēr tas joprojām ir liels siltumnīcefekta gāzu emisiju avots. ES ir panākusi ievērojamu progresu virzībā uz klimata mērķu sasniegšanu, 2023. gadā ievērojami samazinot emisijas salīdzinājumā ar 2022. gadu. Šajā ziņojumā uzsvērts, cik svarīgi ir turpināt monitorēt jūrniecības nozares ietekmi uz siltumnīcefekta gāzu emisijām.

Šis ir sestais gada ziņojums, kurā saskaņā ar 2015. gadā pieņemto ES Regulu par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju[1] ("ES Jūras MZV regula") apkopoti savāktie dati par oglekļa dioksīda (CO_2) emisijām no kuģiem, kas ienāk Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostās un iziet no tām. Ziņojuma pamatā ir dati, kas savākti 2018.–2023. gadā. Tajā sniegts visaptverošs datu salīdzinājums un analīze par to, kādas tendences gadu gaitā vērojamas emisiju un energoefektivitātes ziņā.

Tā kā šajā ziņojumā ir aplūkoti EEZ ostās ienākošo kuģu raksturlielumi un energoefektivitāte, tas arī sniedz ieskatu par to, kādi faktori ietekmē jūras transporta radītās CO_2 emisijas.

2. Rīcībpolitikas virzība

Eiropas zaļā kursa īstenošanas paketes ietvaros Eiropas Parlaments un Padome 2023. gadā pieņēma vairākus pasākumus, lai nodrošinātu, ka jūras transporta nozare dod ieguldījumu vērienīgo ES klimatisko ieceru īstenošanā. Daži no šiem pasākumiem ir **ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas** (ETS)[2] pārskatīšana, kura kopš 2024. gada 1. janvāra aptver arī CO_2 emisijas no lieliem kuģiem, kas ienāk ES ostās, neatkarīgi no to karoga valsts, un ***FuelEU Maritime*** **regula**[3], kura no 2025. gada nodrošinās, ka laika gaitā samazinās uz kuģiem izmantotās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte.

Atbilstība jaunajiem pienākumiem, kas izriet no ES ETS attiecināšanas uz jūras transportu, tiek panākta, izmantojot monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, kas izveidota ar 2023. gada maijā pārskatīto **ES Jūras MZV regulu**[4]. Atjauninātie monitoringa un ziņošanas noteikumi, kas paver iespēju īstenot ETS kuģniecības jomā un MZV tvērumā iekļaut metāna un dislāpekļa oksīda emisijas, stājās spēkā 2024. gada 1. janvārī.

Papildus leģislatīvajiem pasākumiem Eiropas Savienība kuģniecības dekarbonizāciju veicina, atbalstot pētniecību un inovāciju. Izmantojot Inovāciju fondu, ko finansē no ES ETS, 2023. gada

[1] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta oglekļa dioksīda emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp., http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).
[2] Ar Direktīvu (ES) 2023/959 (OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp., http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).
[3] Regula (ES) 2023/1805 (OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp., http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).
[4] Regula (ES) 2023/957 (OV L 130, 16.5.2023., 105. lpp., http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

uzaicinājums nodrošināja finansējumu sešiem jūrniecības projektiem un vienam kuģu degvielas projektam ar kopējo budžetu vairāk nekā 200 miljoni EUR.

Turklāt pirmajā ES mēroga ūdeņraža projektiem veltītajā izsolē, kas bija mērķēta uz ūdeņradī bāzētu nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgo degvielu ražošanu, tika piešķirts finansējums sešiem projektiem, piemēram, pasaules līmenī nozīmīgam zaļā ogļūdeņraža un atjaunīgā amonjaka projektam, kura ietvaros tiek ražotas kuģu degvielas. 2024. gada 3. decembrī tika sākta otrā ūdeņraža projektiem veltītā izsole[5], un tajā ir paredzēts 200 miljonu EUR budžets projektiem, kas savu produkciju piegādā pircējiem jūrniecības nozarē.

Lai gan Inovāciju fonds ir vērsts uz augstākiem tehnoloģiju gatavības līmeņiem un ieviešanu, ES ir investējusi arī zemāka tehnoloģiju gatavības līmeņa projektos jūrniecības nozarē, izmantojot pamatprogrammu "Apvārsnis Eiropa", it sevišķi bezemisiju ūdenstransporta partnerību. Šīs partnerības satvarā ES līdz 2027. gadam investēs līdz pat 530 miljoniem EUR piecās jomās: ilgtspējīgu alternatīvo degvielu izmantošana, elektrifikācija, energoefektivitāte, projektēšana un pāraprīkošana, zaļas un digitālas ostas.

Komisija ir arī apņēmusies atbalstīt globālu rīcību ar mērķi veicināt nozares dekarbonizāciju, it sevišķi **Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO)**. 2023. gada jūlijā tika pieņemta pārskatīta SJO stratēģija, kuras mērķis ir samazināt kuģu radītās siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas un līdz vai aptuveni līdz 2050. gadam panākt, ka kuģu neto emisijas ir nulle. Pēc stratēģijas pārskatīšanas Komisija 2024. gadā turpināja atbalstīt vidēja termiņa SEG samazināšanas pasākumu groza izstrādi šādu mērķrādītāju īstenošanai; šie pasākumi ietvers gan tehnisku elementu, proti, kuģu SEG degvielas standartu, gan ekonomisku elementu, proti, SEG cenu noteikšanas mehānismu.

3. 2023. gadā jūras transporta emisijas samazinājās līdz gandrīz 2021. gada līmenim, jo ekonomiskās un ģeopolitiskās nenoteiktības rezultātā Eiropā samazinājās jūras transporta darbības apjomi.

2023. pārskata gadā monitorētie reisi atmosfērā emitēja **126,7 miljonus tonnu CO_2**. Šīs emisijas bija **par 7,9 % mazākas** nekā 2022. gadā ziņotās un gandrīz tādas pašas (–0,1 miljons tonnu) kā 2021. gadā, kas bija gads, kurā joprojām bija jūtama pandēmijas ietekme. Salīdzinājumā ar pārskata gadiem pirms Covid-19 pandēmijas (t. i., 2018. un 2019. gadu), kuri ietvēra ar Apvienoto Karalisti saistītās emisijas, par 2023. gadu ziņotās emisijas bija par aptuveni 13 % mazākas[6].

Par 2023. gadu ziņotās emisijas ir radījuši gandrīz 12 300 kuģu, kas ir otrs lielākais līdz šim reģistrētais skaits (par 5,4 % mazāk nekā 2022. gadā, bet par 2,9 % vairāk nekā 2021. gadā).

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

[6] Saskaņā ar ES Jūras MZV regulu paziņoto datu granularitāte neļauj MZV datus pārkalibrēt tā, lai izslēgtu emisijas, kas radušās no regulas piemērošanas Apvienotajai Karalistei par 2018., 2019. un 2020. pārskata gadu.

2023. gadā lielākā daļa kuģu veidu (12 no 15) ziņoja par mazākām emisijām nekā 2022. gadā, kas atspoguļo **darbības līmeņa kritumu lielākajā daļā jūrniecības nozares apakšsektoru**. Šo samazinājumu lielā mērā noteica ES ostās apstrādāto preču apjoma samazinājums (–3,9 % salīdzinājumā ar 2022. gadu), kam par iemeslu galvenokārt ir ierobežojumi preču pārvadājumiem ar Krieviju.

- Lielākais CO_2 emisiju samazinājums absolūtā izteiksmē ziņots **beramkravu kuģu** kategorijā (–23 % salīdzinājumā ar 2022. gadu). Tā pamatā ir vairāki faktori, tostarp ievērojams to beramkravu kuģu skaita samazinājums, kuri 2023. gadā piestāja EEZ ostās (–12 %), vidējā veiktā attāluma samazinājums uz vienu kuģi (–8 %) un samazināts ātrums (–4 %).
- Krievijas agresijas karš pret Ukrainu turpināja ietekmēt **enerģijas importu**. Lai gan CO_2 emisijas no sašķidrinātās dabasgāzes (*LNG*) tankkuģiem samazinājās (–11 %) salīdzinājumā ar 2022. gadu, tās joprojām bija daudz lielākas nekā iepriekšējos gados (par 42 % vairāk nekā 2021. gadā). CO_2 emisijas no naftas tankkuģiem salīdzinājumā ar 2022. gadu nedaudz samazinājās (–2 %).
- **Pasažieru kuģu** radītās CO_2 emisijas palielinājās par 6 % salīdzinājumā ar 2022. gadu, sasniedzot augstāko punktu kopš 2018. gada; tas apliecina, ka nozare ir pilnībā atguvusies pēc Covid-19 gadiem.
- **Konteinerkuģu** emisijas otro gadu pēc kārtas samazinājās par 6 %, kas atspoguļo vispārēju samazinājumu konteineru pārkraušanas pakalpojumos galvenajās ES ostās (–3,8 % 2023. gadā salīdzinājumā ar 2022. gadu), konteinerkuģu ziņotā vidējā veiktā attāluma samazinājumu (–3 %) un aktīvo konteinerkuģu vidējā ātruma samazinājumu (–5 %).

Konteinerkuģi, naftas tankkuģi un beramkravu kuģi arī 2023. gadā joprojām bija lielākie emitētāji. 2023. gadā tie radīja aptuveni 52 % no visām ziņotajām emisijām. Konteinerkuģi vien radīja 28 % CO_2 emisiju. Kopumā pa kuģu veidiem paziņoto emisiju sadalījums 2018.–2023. gadā lielākoties saglabājās stabils, taču pasažieru kuģu, *ro-pax* kuģu un *LNG* tankkuģu kategoriju īpatsvars turpināja pieaugt. Šī tendence ir acīmredzama kopš 2020. gada, un to veicina enerģijas tirgus dinamika un pasažieru satiksmes atjaunošanās pēc Covid-19.

Flotes kopējo CO_2 emisiju sadalījums 2023. gadā pa reisu veidiem un piestātnē kopumā saglabājās nemainīgs salīdzinājumā ar 2021. gadu, kas bija pirmais gads pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES. Reisi, kas sākās vai beidzās ārpus EEZ, joprojām radīja lielāko daļu no CO_2 emisijām (aptuveni divas trešdaļas). Tas atbilda *Eurostat* reģistrētajam ienākošo un izejošo tirdzniecības plūsmu apjomam, lai gan reisu īpatsvars 2023. gadā nedaudz samazinājās sakarā ar zemāku darbības līmeni flotes apakšsektoros, kas visvairāk darbojās tirdzniecības maršrutos ārpus EEZ (beramkravu kuģi un *LNG* tankkuģi).

Runājot par **degvielas patēriņu**, monitorētie kuģi 2023. gadā patērēja 41 miljonu tonnu degvielas. Degvielas patēriņā 2018.–2023. gadā joprojām dominēja konvencionālās fosilās kuģu degvielas (smagā degvieleļļa, vieglā degvieleļļa, gāzeļļa, dīzeļdegviela), kas veidoja 91 % no 2023. gadā ziņotās degvielas kopējās masas. 2023. gadā paziņotie degvielas dati apstiprināja kopš 2021. gada

ziņotās degvielas patēriņa tendences, proti, vieglās degvieleļļas īpatsvars samazinās (15,6 % no paziņotajām degvielām 2023. gadā) un attiecīgi pieaug smagās degvieleļļas izmantojums (2023. gadā tas sasniedza 55,3 %).

2023. gadā reģistrēts visaugstākais *LNG* patēriņa līmenis flotē (par aptuveni 11 % vairāk nekā 2022. gadā; 2023. gadā tas veidoja vairāk nekā 8 % no paziņotajām degvielām). Tas ir saistīts ar to, ka *LNG* arvien vairāk izmanto kuģi, kas nav *LNG* tankkuģi, un lielākoties tie ir konteinerkuģi, *ro-pax* kuģi un pasažieru kuģi. Tāpat kā iepriekšējos gados, nefosilo flotes degvielu patēriņš saglabājās niecīgs.

4. Monitorētā flote: kuģošanas maršruti, ātrums, tehniskā un operacionālā efektivitāte

Saskaņā ar *Eurostat* datiem kopējais **iekšupējo tirdzniecības plūsmu apjoms** 2023. gadā samazinājās par 3,7 %. Salīdzinājumā ar 2022. gadu iekšupējās tirdzniecības plūsmas no Amerikas Savienotajām Valstīm (Austrumkrasta), Norvēģijas, Brazīlijas, Ēģiptes, Nigērijas, Lībijas un Alžīrijas 2023. gadā palielinājās, savukārt iekšupējās plūsmas no Apvienotās Karalistes, Krievijas, Turcijas un Ķīnas samazinājās. Kopējais 2023. gada **ārupējo tirdzniecības plūsmu** apjoms samazinājās par 1,7 %. Ārupējās tirdzniecības plūsmas ar četriem galvenajiem partneriem (Apvienoto Karalisti, Amerikas Savienotajām Valstīm, Turciju un Ķīnu) lielā mērā saglabājās 2022. gada līmenī, un, tāpat kā iepriekšējos gados, galvenais ārupējo plūsmu maršruts joprojām veda uz Apvienoto Karalisti.

MZV dati par 2018.–2023. gadu neliecina par strukturālu MZV flotes **ātruma samazinājumu** šajā periodā. Desmit no 15 kuģu veidiem 2023. gadā tika reģistrēts lielāks vidējais ātrums nekā 2018. gadā, turklāt daži uzrādīja ievērojamu pieaugumu, piemēram, kombinētie transportkuģi (+32 %), gāzes tankkuģi (+20 %), citi kuģi (+19 %), naftas un ķimikāliju tankkuģi (+14 %) un pasažieru kuģi (+13 %). Beramkravu kuģi un konteinerkuģi, kuri 2023. gadā uzrādīja vislielāko emisiju samazinājumu, bija vieni no nedaudzajiem kuģu veidiem, kuru ātrums salīdzinājumā ar 2022. gadu turpināja samazināties, sasniedzot attiecīgi 4 % un 5 % samazinājumu.

Galveno **tehniskās un operacionālās efektivitātes** rādītāju grafiskā analīze rāda, ka 2018.–2023. gada periodā būtiskas izmaiņas nav notikušas. Konteinerkuģi, *ro-pax* kuģi un naftas tankkuģi šajā periodā uzrādīja aktīvo kuģu vidējā lieluma lielāko pieaugumu.

Pārskata periodā paziņoto datu pilnīgums un precizitāte uzlabojās. To apliecina pieaugošās datu korelācijas vērtības starp galvenajiem tehniskās un operacionālās efektivitātes rādītājiem[7] un to kuģu lielumu, par kuriem ziņo saskaņā ar ES Jūras MZV regulu.

[7] Lai noteiktu kuģu tehnisko efektivitāti, tiek novērtēts projektētās energoefektivitātes indekss (*EEDI*) un aplēstā indeksa vērtība (EIV). Lai noteiktu to operacionālo efektivitāti, tiek novērtēts energoefektivitātes operacionālais rādītājs (*EEOI*) un gada efektivitātes koeficients (*AER*).

5. ES Jūras MZV regulas īstenošana 2023. gadā

Runājot par ES Jūras MZV regulas īstenošanu, rezultāti rāda, ka iesniegto datu kvalitāte un pilnīgums turpina uzlaboties. Tomēr 2023. gadā bija vairāk kavējumu datu iesniegšanā nekā 2022. gadā, ko varētu izskaidrot ar papildu darba slodzi, ar ko kuģošanas sabiedrības un verificētāji saskārās sakarā ar jūras transporta iekļaušanu paplašinātajā ES ETS tvērumā un jauno monitoringa un ziņošanas noteikumu piemērošanu.

6. Jūras transporta vispārējā ietekme uz klimatu un vidi kopumā

Ceturtais SJO pētījums par siltumnīcefekta gāzēm[8] parādīja, ka 2012.–2018. gadā kuģniecības radītās SEG emisijas (tai skaitā oglekļa dioksīds, metāns un dislāpekļa oksīds) pieauga par 9,6 % (no 977 miljoniem tonnu līdz 1076 miljoniem tonnu). Tajā arī tika prognozēts, ka saskaņā ar vairākiem ticamiem ilgtermiņa ekonomikas un enerģētikas scenārijiem CO_2 emisijas, kas 2018. gadā veidoja aptuveni 90 % no 2008. gada līmeņa, 2050. gadā pieaugs līdz 90–130 % attiecībā pret 2008. gada līmeni. Jaunākajos pētījumos par starptautiskās kuģniecības tendencēm 2018.–2022. gada periodā ir konstatēts, ka 2022. gadā emisijas nesamazinājās, bet saglabājās aptuveni 2008. gada līmenī. Dati, kas SJO datu vākšanas sistēmā paziņoti par 2023. gadu, liecina, ka paziņotais pasaules flotes degvielas patēriņš salīdzinājumā ar 2022. gadu ir samazinājies tikai nedaudz (–1 %).

Ceturtajā siltumnīcefekta gāzu pētījumā arī uzsvērts, ka liela nozīme ir arī melnā oglekļa emisijām, kas veido aptuveni 7 % starptautiskās kuģniecības SEG emisiju.

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