ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 12.2.2025 г.
COM(2025) 39 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

Доклад на Европейската комисия за 2024 година относно емисиите на CO2 от морския транспорт

{SWD(2025) 38 final}

Доклад на Европейската комисия за 2024 година относно емисиите на CO_2 от морския транспорт

1. Въведение

Морският транспорт е от основно значение за икономиката на ЕС и е един от видовете транспорт с най-висока енергийна ефективност. Той също така обаче остава голям източник на емисии на парникови газове. ЕС постигна значителен напредък по отношение на целите си в областта на климата чрез значително намаление на емисиите през 2023 г. в сравнение с 2022 г. В настоящия доклад е подчертана важността на продължаването на мониторинга на въздействието на сектора на морския транспорт върху емисиите на парникови газове.

Това е шестият годишен доклад за емисиите на въглероден диоксид (CO_2) от корабите, влизащи и напускащи пристанища на Европейското икономическо пространство (ЕИП), като текущите данни са събрани съгласно приетия през 2015 г. Регламент на ЕС относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт[1] (Регламент на ЕС относно МДП за морския транспорт). Докладът се основава на данни, събрани между 2018 г. и 2023 г. В него се прави изчерпателно сравнение на данните и анализ на тенденциите при емисиите и енергийната ефективност през годините.

Като проучва характеристиките и енергийната ефективност на корабите, акостиращи в пристанища на ЕИП, настоящият доклад също така хвърля светлина върху факторите, влияещи върху емисиите на CO_2 от морския транспорт.

2. Развитие на политиката

Като част от пакета за изпълнение на Европейския зелен пакт през юли 2023 г. Европейският парламент и Съветът приеха редица мерки, за да гарантират, че секторът на морския транспорт допринася за амбициите на ЕС в областта на климата. Те включват преразглеждането на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ)[2], която от 1 януари 2024 г. обхваща и емисиите на CO_2 от големи кораби, влизащи в пристанищата на ЕС, независимо от знамето, под което плават, и Регламента FuelEU — сектор „Морско пространство“[3], който от 2025 г. ще гарантира, че интензитетът на използваната на борда на корабите енергия по отношение на емисиите на парникови газове постепенно ще намалява с течение на времето.

Спазването на новите задължения, произтичащи от разширяването на СТЕ на ЕС, обхващащо морския транспорт, се прилага посредством системата за мониторинг, докладване и проверка, създадена с **Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт**, който беше преразгледан през май 2023 г.[4] Актуализираните правила за

[1] Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт и за изменение на Директива 2009/16/ЕО, ОВ L 123, 19.5.2015 г., стр. 55, http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.
[2] Чрез Директива (ЕС) 2023/959, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 134, http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj.
[3] Регламент (ЕС) 2023/1805, ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 48, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.
[4] Регламент (ЕС) 2023/957, ОВ L 130, 16.5.2023 г., стр. 105, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

мониторинг и докладване, които позволяват изпълнението на СТЕ за корабоплаването и включването на емисиите на метан и диазотен оксид в обхвата на МДП, влязоха в сила на 1 януари 2024 г.

В допълнение към законодателните мерки ЕС насърчава декарбонизацията на корабоплаването, като предоставя подкрепа за научните изследвания и иновациите. Чрез Фонда за иновации, който се финансира от СТЕ на ЕС, поканата за представяне на предложения, публикувана през 2023 г., предостави финансиране за шест морски проекта и един проект за корабно гориво с общ бюджет над 200 милиона евро.

Освен това, на първия водороден търг в ЕС за производството на възобновяеми горива от небиологичен произход (ВГНБП) на базата на водород, беше отпуснато финансиране за шест проекта, включително проект, който е водещ в световен мащаб за производството на зелен водород и проект за производството на възобновяем амоняк за производство на морски горива. Вторият водороден търг започна на 3 декември 2024 г.[5] и включва заделен бюджет от 200 милиона евро за проекти, чието производство е предназначено за клиенти в морския сектор.

Въпреки че Фондът за иновации е насочен към по-високи равнища на технологична готовност (РТГ) и внедряване, ЕС също така инвестира в проекти с по-ниски РТГ в морския сектор чрез програмата „Хоризонт Европа“, по-специално Партньорството за воден транспорт с нулеви емисии. В рамките на това партньорство до 2027 г. ЕС ще инвестира до 530 милиона евро в пет области: използване на устойчиви алтернативни горива, електрификация, енергийна ефективност, проектиране и модернизиране, цифрови и екологични пристанища.

Комисията също така се ангажира да подкрепи глобално действие за насърчаване на декарбонизацията в сектора, особено в рамките на Международната морска организация (ММО). През юли 2023 г. беше приета преразгледана стратегия на ММО за намаляване на емисиите на парникови газове (ПГ) от кораби, в която е определена целта за нулеви нетни емисии от корабите до или около 2050 г., с други думи близо до 2050 г. След преразглеждането на стратегията, през цялата 2024 г. Комисията продължи да подкрепя разработването на пакет от средносрочни мерки за намаляване на емисиите на парникови газове, с цел изпълнението на тези цели, включително технически елемент под формата на морски горивен стандарт за ПГ, и икономически елемент под формата на механизъм за ценообразуване на ПГ.

3. Емисиите от морския транспорт намаляха през 2023 г. до нива, близки до тези от 2021 г., тъй като икономическата и геополитическата несигурност намалиха морската транспортна дейност в Европа

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

От пътуванията, обект на мониторинг и осъществени през отчетната 2023 г., в атмосферата са отделени 126,7 млн. тона CO_2. Тези емисии са с **7,9 % по-ниски** от докладваните през 2022 г. и почти същите (–0,1 милиона тона) като докладваните за 2021 г. — годината, която беше белязана от трайни последици от пандемията. В сравнение с отчетните години, предхождащи пандемията от COVID-19 (т.е. 2018 г. и 2019 г.), които включваха емисиите, свързани с Обединеното кралство, емисиите, докладвани за 2023 г., бяха с около 13 % по-ниски[6].

Докладваните за 2023 г. емисии са генерирани от флот от почти 12 300 кораба, вторият по големина регистриран досега брой (с 5,4 % по-нисък в сравнение с 2022 г., но с 2,9 % по-висок в сравнение с 2021 г.).

През 2023 г. по-голямата част от типовете кораби (12 от 15) са отчели по-ниски емисии, отколкото през 2022 г., което отразява спада в равнищата на дейност, наблюдаван в повечето подсектори на отрасъла на морския транспорт. Този спад се дължи до голяма степен на намаляването на обема на стокооборота в пристанищата на ЕС (–3,9 % в сравнение с 2022 г.), дължащ се главно на ограниченията на стокооборота с Русия:

- Най-голямото намаление в абсолютни стойности на емисиите на CO_2 беше докладвано при корабите за насипни товари (–23 % в сравнение с 2022 г.). Това е резултат от няколко фактора, включително значително намаляване на броя на корабите за насипни товари, акостиращи в пристанища на ЕИП през 2023 г. (–12 %), намаляване на средното изминато разстояние на кораб (–8 %) и по-бавната скорост (–4 %).
- Агресивната война на Русия срещу Украйна продължи да влияе на **вноса на енергия**. Въпреки че емисиите на CO_2 от газовозите за втечнен природен газ (ВПГ) отбелязаха спад (–11 %) в сравнение с 2022 г., те останаха много по-високи, отколкото през предишните години (+42 % в сравнение с 2021 г.). Емисиите CO_2 от нефтените танкери леко намаляха (–2 %) в сравнение с 2022 г.
- Емисиите на CO_2 от **пътнически кораби** са се увеличили с 6 % в сравнение с 2022 г., достигайки най-високото си равнище от 2018 г. насам, което потвърждава пълното възстановяване на сектора след годините на COVID-19.
- **Контейнеровозите** докладваха намаление на емисиите с 6 % за втора поредна година, което отразява общия спад в обработката на контейнери в основните пристанища на ЕС (–3,8 % през 2023 г. в сравнение с 2022 г.), намаляване на средното разстояние, докладвано от контейнеровозите (–3 %), и намаляване на средната скорост на активните контейнеровози (–5 %).

През 2023 г. като най-големи източници на емисии се запазиха нефтените танкери и корабите за насипни товари. Те са отговорни за около 52 % от общите докладвани емисии

[6] Подробността на данните, докладвани съгласно Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт, не позволява данните от МДП да бъдат повторно калибрирани, така че да се изключат емисиите, произтичащи от прилагането на регламента спрямо Обединеното кралство за отчетните 2018, 2019 и 2020 г.

през 2023 г. Само контейнеровозите са отговорни за 28 % от емисиите на CO_2. Като цяло разпределението по докладвани емисии за повечето видове кораби се запазва стабилно в периода 2018—2023 г., като пътническите кораби, корабите ро-пакс и газовозите за ВПГ продължиха да увеличават съответните си дялове от емисиите. Тази тенденция се проявява от 2020 г. насам, като се дължи на динамиката на енергийния пазар и възстановяването на пътническия трафик след COVID-19.

Разпределението през 2023 г. на общите емисии на CO_2 от флота по видове пътувания и на корабна стоянка остава до голяма степен непроменено в сравнение с 2021 г. след оттеглянето на Обединеното кралство от ЕС. Пътуванията, започващи или завършващи извън ЕИП, продължиха да са отговорни за по-голямата част от емисиите на CO_2 (около две трети). Това съответства на обема на входящите и изходящите търговски потоци, регистриран от Евростат, въпреки че делът на пътуванията леко е намалял през 2023 г. в резултат на по-ниските равнища на активност на подсекторите на флота, който е най-активен по търговският пътища извън ЕИП (кораби за насипни товари и газовози за ВПГ).

Що се отнася до **потреблението на горива**, през 2023 г. корабите, обект на мониторинг, са изразходвали 41 млн. тона гориво. В потреблението на горива през периода 2018—2023 г. продължиха да доминират конвенционалните изкопаеми корабни горива (тежко корабно гориво, леко корабно гориво, газьол, дизелово гориво), които представляват 91 % от общото количество на горивата, докладвани през 2023 г. Данните за горивата, докладвани през 2023 г., потвърждават тенденциите в потреблението на горива, докладвани от 2021 г. насам, а именно намаляване на дела на лекото корабно гориво (който е 15,6 % от докладваното гориво през 2023 г.) и съответното увеличение на потреблението на тежко корабно гориво (което достигна 55,3 % през 2023 г.).

През 2023 г. се наблюдава най-високото регистрирано равнище на потребление от флота на ВПГ (с около 11 % повече, отколкото през 2022 г., което представлява над 8 % от докладваното гориво през 2023 г.). Това се дължи на факта, че ВПГ все повече се използва от кораби, различни от газовозите за ВПГ, като най-голям дял представляват контейнеровозите, корабите ро-пакс и пътническите кораби. Потреблението на неизкопаеми бункерни горива продължава да е незначително, както през предходните години.

4. Флот, който е обект на мониторинг: морски маршрути, скорост, техническа и оперативна ефективност

По данни на Евростат общият **обем на входящите търговски потоци** през 2023 г. е намалял с 3,7 %. В сравнение с 2022 г. входящите потоци от Съединените щати (източното крайбрежие), Норвегия, Бразилия, Египет, Нигерия, Либия и Алжир са се увеличили през 2023 г., докато входящите потоци от Обединеното кралство, Русия, Турция и Китай са намалели. Общият обем на **изходящите търговски потоци** за 2023 г. е намалял с 1,7 %. Изходящите потоци към четирите основни партньора (Обединеното кралство, Съединените

щати, Турция и Китай) остават до голяма степен в съответствие с равнищата от 2022 г. и както и през предходните години, основният маршрут на изходящите потоци остава към Обединеното кралство.

Данните от МДП за периода 2018—2023 г. не показват **структурно намаляване** на скоростта на флота, обект на МДП, за този период. Десет от 15-те типа кораби са регистрирали по-високи средни скорости през 2023 г., отколкото през 2018 г., като някои от тях отбелязват значително увеличение, например корабите за комбиниран превоз (+32 %), газовозите (+20 %), други кораби (+19 %), нефтените танкери и танкерите химикаловози (+14 %) и пътническите кораби (+13 %). Корабите за насипни товари и контейнеровозите, които са регистрирали най-голямо намаление на емисиите през 2023 г., са сред малкото типове кораби, които са продължили да понижават скоростта си в сравнение с 2022 г., като са намаленията са съответно с 4 % и 5 %.

Графичният анализ на ключовите показатели за **техническата и оперативната ефективност** показва, че през периода 2018—2023 г. не са настъпили съществени промени. Контейнеровозите, корабите ро-пакс и нефтените танкери през този период са регистрирали най-голямото увеличение на средната големина на активните кораби.

За отчетния период пълнотата и точността на докладваните данни са се подобрили. Това се потвърждава от увеличаването на корелацията между данните за ключовите показатели за техническата и оперативната ефективност[7] и големината на корабите, които са обект на докладване съгласно Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт.

5. Изпълнение на Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт през 2023 г.

По отношение на изпълнението на Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт, резултатите показват непрекъснато подобрение на качеството и пълнотата на предоставените данни. В края на 2023 г. обаче бяха представени повече данни, отколкото в края на 2022 г., което може да се обясни с допълнителното работно натоварване, пред което бяха изправени корабните дружества и проверяващите органи в резултат на разширяването на обхвата на СТЕ на ЕС, така че да обхване морския транспорт, както и на прилагането на новите правила за мониторинг и докладване.

6. Цялостно въздействие на морския транспорт върху световния климат и околната среда

[7] За техническата ефективност на корабите се прави оценка на конструктивния индекс за енергийна ефективност (EEDI) и изчислената стойност на индекса (EIV). За тяхната оперативна ефективност се прави оценка на оперативния показател за енергийна ефективност (EEOI) и на годишния коефициент на ефективност (AER).

Четвъртото проучване на ММО за парниковите газове[8] показа, че емисиите на ПГ (включващи въглероден диоксид, метан и диазотен оксид) от корабоплаването са се увеличили между 2012 г. и 2018 г. с 9,6 % (от 977 милиона тона на 1 076 милиона тона). В него също така се прогнозира, че при редица реалистични дългосрочни икономически и енергийни сценарии емисиите на CO_2 са на път да нараснат от 2018 г. до 2050 г. съответно от около 90 % до 90—130 % от равнищата през 2008 г. Последните проучвания на тенденциите в международното корабоплаване за периода 2018—2022 г. показаха, че през 2022 г. емисиите не са намалели, а са останали около равнищата от 2008 г. Данните, докладвани в рамките на системата за събиране на данни на ММО за 2023 г., показват в сравнение с 2022 г. само незначително (–1 %) намаление на потреблението на горива от световния флот, обект на докладване.

Четвъртото проучване за парниковите газове също така подчерта значението на емисиите на сажди, за които е установено, че представляват около 7 % от емисиите на ПГ от международното корабоплаване.

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