



Briselē, 8.4.2024.
COM(2024) 151 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

Eiropas Komisijas 2023. gada ziņojums par jūras transporta CO₂ emisijām

{SWD(2024) 87 final}

Eiropas Komisijas 2023. gada ziņojums par jūras transporta CO₂ emisijām

1. Ievads

Jūras transportam ir būtiska nozīme ES ekonomikā, un tas ir viens no energoefektīvākajiem transporta veidiem. Tomēr tas ir arī liels un augošs siltumnīcefekta gāzu emisiju avots. Šis ir piektais gada ziņojums, kurā saskaņā ar 2015. gadā pieņemto ES Regulu par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju¹ (“ES Jūras MZV regula”) apkopoti dati par oglekļa dioksīda (CO₂) emisijām no kuģiem, kas ienāk Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostās un iziet no tām. Regulai ir nozīmīga loma ES rīcībā, kas vērsta uz klimata pārmaiņu jautājuma risināšanu jūras transporta nozarē.

Šis ziņojums aptver pirmos piecus atbilstības ciklus (t. i., datus, kas savākti par 2018.–2022. gadu) un balstās uz iepriekšējiem ziņojumiem². Tas dod iespēju salīdzināt datus, kā arī analizēt emisiju un energoefektivitātes tendences gadu gaitā. Lai palīdzētu labāk izprast jūras transporta CO₂ emisiju tendences, šajā ziņojumā ir analizēti arī kuģu raksturlielumi un energoefektivitāte.

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 vērīgā ES klimata ieceru īstenošanā:

- **ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas** (ETS) pārskatīšanā³ tika paplašināts ES ETS tvērums, proti, no 2024. gada 1. janvāra tā aptver arī CO₂ emisijas no lieliem kuģiem, kas ienāk ES ostās, neatkarīgi no karoga, ar kuru tie kuģo,
- **FuelEU Maritime regula**⁴ nodrošinās, ka uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisiju intensitāte laika gaitā pakāpeniski samazinās, un saskaņā ar to pasažieru kuģiem un konteinerkuģiem, kamēr tie ir pietauvoti krasta piestātnē lielākajās ES ostās, no 2030. gada būs jāizmanto krasta energoapgāde,
- **Regula par alternatīvo degvielu infrastruktūru**⁵ nosaka, ka jūras ostām, kurās uzņemto lielo pasažieru kuģu vai konteinerkuģu skaits sasniedz noteiktu minimumu, līdz 2030. gadam šādiem kuģiem jāievieš krasta elektroapgāde,

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.).

² Paziņojums C(2020) 3184 final, Eiropas Komisijas 2019. gada ziņojums par jūras transporta CO₂ emisijām, https://climate.ec.europa.eu/document/download/676175fd-f8db-40fb-b37a-cc7323c680a2_en?filename=c_2020_3184_en.pdf, paziņojums C(2021) 6022 final, Eiropas Komisijas 2020. gada ziņojums par jūras transporta CO₂ emisijām), [8cd736dc-d508-408c-8cf7-9317048d1ff0_en \(europa.eu\)](https://climate.ec.europa.eu/document/download/8cd736dc-d508-408c-8cf7-9317048d1ff0_en), paziņojums C(2022) 5759 final, Eiropas Komisijas trešais gada ziņojums par jūras transporta radītajām CO₂ emisijām (2018.–2020. gada periodā), https://climate.ec.europa.eu/document/download/06c406a8-df93-4e38-b7ca-9a6929d5bddb_en?filename=c_2022_5759_en.pdf, un paziņojums C(2023) 1585 final, Eiropas Komisijas ceturtais gada ziņojums par jūras transporta radītajām CO₂ emisijām (2018.–2021. gada periodā), [01688bd2-e5a5-48cd-97b7-415fb99666fa_en \(europa.eu\)](https://climate.ec.europa.eu/document/download/01688bd2-e5a5-48cd-97b7-415fb99666fa_en).

³ Ar Direktīvu (ES) 2023/959 (OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp., <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

⁴ Regula (ES) 2023/1805 (OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁵ Regula (ES) 2023/1804 (OV L 234, 22.9.2023., 1. lpp., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

- ar **Atjaunojamo energoresursu direktīvas** pārskatīšanu⁶ transporta nozarē ir ieviesti vērīgāki nozarei specifiski mērķrādītāji, ieskaitot apakšmērķrādītājus attiecībā uz modernām biodegvielām un nebioloģiskas izcelsmes atjaunīgajām degvielām šajā nozarē⁷.

Pamatprogramma “Apvārsnis Eiropa”⁸ ar pētniecību un inovāciju atbalsta minēto pasākumu rīcībpolitisko mērķu sekmīgu īstenošanu. Šajā kontekstā tika paredzēts, ka partnerība “Bezemisiju ūdenstransports”⁹, kuras budžets ir 3,8 miljardi EUR, līdz 2030. gadam nodemonstrēs visu galveno veidu kuģu un pakalpojumu bezemisiju risinājumus.

Par atbilstību jaunajiem pienākumiem, kas izriet no ES ETS attiecināšanas uz jūras transportu un no *FuelEU Maritime* regulas, pārliecināsies, balstoties uz monitoringa, ziņošanas un verificācijas sistēmu, kas izveidota ar 2023. gada maijā pārskatīto¹⁰ **ES MZV regulu**. Pārskatīšanas procesā noteikumos ir izdarīti grozījumi, kas nepieciešami, lai ETS attiecinātu arī uz jūras transportu un sistēmā iekļautu emisijas, kuras nav CO₂ emisijas (metāna (CH₄) un dislāpekļa oksīda (N₂O) emisijas). Jaunie monitoringa un ziņošanas noteikumi tiks piemēroti no 2024. gada pārskata perioda.

Komisija ir arī apņēmusies atbalstīt uz nozares dekarbonizāciju vērstu globālo rīcību, jo īpaši Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (SJO), kur ES atbalstīja un atzinīgi vērtēja 2023. gada jūlijā veiktās sākotnējās SJO siltumnīcefekta gāzu samazināšanas stratēģijas pārskatīšanas iznākumu — tagad tajā noteikts, ka kuģu neto emisijas līdz aptuveni 2050. gadam jāsamazina līdz nullei.

Starptautiskā līmenī Komisija ES vārdā ir turpinājusi sadarbības ar 23 trešām valstīm iniciatīvā “Misija — inovācija”, kuras mērķis ir paātrināt inovāciju tīras enerģijas jomā un kura ietver misiju “Bezemisiju kuģniecība”.

3. CO₂ emisijas 2022. gadā salīdzinājumā ar 2021. gadu: Krievijas pilna mēroga iebrukums Ukrainā un ekonomikas atveseļošana pēc Covid-19

2022. pārskata gadā monitorētie reisi atmosfērā emitēja **135,5 miljonus tonnu CO₂**. Šīs emisijas bija par **7,1 % lielākas nekā tās**, par kurām ziņots 2021. gadā, un par 7,9 % mazākas nekā tās, par kurām ziņots pirms Covid-19 2019. gadā (taču 2019. gada rādītājā bija iekļautas emisijas, kas saistītas ar Apvienoto Karalisti¹¹). Par 2022. gadu ziņotās emisijas radīja flote, kura sastāv no

⁶ Direktīva (ES) 2023/2413 (OV L 2023/2413, 31.10.2023., ELI: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413).

⁷ Komisijas priekšlikumu pārskatīt Enerģijas nodokļu direktīvu (Padomes 2003. gada 27. oktobra Direktīvu 2003/96/EK) likumdevēji šā dokumenta sagatavošanas laikā vēl izskata.

⁸ Regula (ES) 2021/695 (OV L 170, 12.5.2021., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/695/oj>).

⁹ Komisijas Lēmums C(2021) 4113 (2021. gada 14. jūnijs) par to, lai apstiprinātu un parakstītu vienpadsmit saprašanās memorandus par kopīgi plānotām Eiropas partnerībām pētniecības un inovācijas jomā).

¹⁰ Regula (ES) 2023/957 (OV L 130, 16.5.2023., 105. lpp., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

¹¹ Nebija iespējams vēsturiskos datus, kas ievākti pirms 2021. gada, pārrēķināt tā, lai tie neietvertu emisijas, kas radušās, ES Jūras MZV regulu piemērojot Apvienotajai Karalistei. Tam iemesls ir apstākļi, ka tiesību aktā kuģošanas sabiedrībām nav prasīts ziņot par emisijām sadalījumā pa reisiem. Tāpēc visā šajā ziņojumā skaitļi, kas norādīti par pārskata gadiem pēc 2020. gada, ir balstīti uz ziņotajiem datiem, kas neietver datus, kuri izriet no regulas piemērošanas Apvienotajai Karalistei (bet ietver tikai datus par EEZ valstīm, ieskaitot ES27). Savukārt par 2018., 2019. un

gandrīz 12 800 kuģiem, kas ir līdz šim lielākais vienā pārskata periodā reģistrēto kuģu skaits (par 6,5 % vairāk nekā 2021. gadā).

Šis kopējais CO₂ emisiju pieaugums 2021.–2022. gada periodā slēpj būtiskas atšķirības starp dažādu veidu kuģiem, kurās atspoguļojas 2022. gadā vērojamās galvenās ekonomiskās tendences, konkrētāk, sekas, ko radīja Krievijas pilna mēroga iebrukums Ukrainā. Saskaņā ar ziņotajiem datiem 9 no 15 kuģu veidiem emisijas 2022. gadā bija lielākas nekā 2021. gadā.

- Kuģu veidu grupas, kuru emisiju pieaugums salīdzinājumā ar 2021. gadu saskaņā ar reģistrētajiem datiem bija vislielākais, ir **pasažieru kuģi** (+172 %), **sašķidrinātas dabasgāzes (LNG) tankkuģi** (+59 %) un **beramkravu kuģi** (+13 %). Šo pieaugumu veicināja augošais ziņojošo kuģu skaits un darbības intensitātes kāpums.
- **Pasažieru kuģu** radīto emisiju pieaugums atspoguļo nozares (pilnīgu vai daļēju) atgūšanos pēc Covid-19 gadiem. **LNG tankkuģu** emisiju pieaugums atspoguļo rekordlielo **LNG** daudzumu, kas 2022. gadā tika importēts ES.
- **Beramkravu kuģu** darbību īpaši iespaidoja sankciju ietekme un ģeopolitiskie riski, kas ietekmēja globālās kuģniecības tendences un palielināja daudzu preču, arī energoproduktu, pārvadāšanas attālumu.
- Savukārt vislielākais CO₂ emisiju samazinājums tika reģistrēts **konteinerkuģiem**, kas 2022. gadā emitēja par aptuveni 2,9 miljoniem tonnu CO₂ mazāk nekā 2021. gadā (–7,6 %), tāpēc ka bija samazinājusies aktivitāte ES konteinerkuģu ostās, vidējais noietais attālums (–3,9 %) un aktīvo konteinerkuģu vidējais ātrums (–4,7 %).
- Arī **naftas tankkuģu** radītās CO₂ emisijas 2022. gadā bija vismazākās kopš 2018. gada, galvenokārt sankciju ietekmes dēļ.

Vairuma kuģu veidu kuģu relatīvais devums kopējās ziņotajās emisijās 2018.–2022. gadā kopumā saglabājās stabils, arī pirmajā Covid-19 gadā (2020. gadā) un gados pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES (2021. un 2022. gadā).

Konteinerkuģi, naftas tankkuģi un beramkravu kuģi tika atzīti par lielākajiem 2022. gada emitētājiem. 2022. gadā tie radīja aptuveni 55 % no kopējām ziņotajām emisijām. Konteinerkuģi vien radīja 28 % no kopējām CO₂ emisijām. Divu veidu kuģi (**pasažieru kuģi un LNG tankkuģi**) izceļas ar to, ka trijos pēdējos pārskata periodos to emisiju apjoms pa gadiem ievērojami atšķiras.

2022. gadā reģistrētais flotes kopējo CO₂ emisiju sadalījums pa dažādu veidu reisiem un pietātnē bija gandrīz tāds pats kā 2021. gadā. Reisi, kas sākās vai beidzās ārpus EEZ, radīja lielāko daļu no CO₂ emisijām (aptuveni divas trešdaļas). Reisi starp divām EEZ ostām radīja aptuveni ceturto daļu no visām CO₂ emisijām, un tas atbilst daļai, kas bija konstatēta 2021. gadā pēc Apvienotās Karalistes izstāšanās no ES. CO₂ emisijas, kas rodas, kuģiem esot pietātnē EEZ ostās, veidoja

2020. pārskata gadu ziņotie dati ietver datus, kas izriet no regulas piemērošanas Apvienotajai Karalistei, kura ietilpst EEZ (ES28).

aptuveni 6 % no kopējām emisijām. Šīs procentuālās daļas saskan ar *Eurostat* datiem par ienākošo un izejošo plūsmu apmēru.

Runājot par **degvielas patēriņu**, monitorētie kuģi 2022. gadā patērēja vairāk nekā 43 miljonus tonnu degvielas. Degvielas patēriņa dati par 2022. gadu apstiprināja, ka turpinās 2018.–2021. gadā konstatētās tendences, proti, pāreja uz vieglo degvielleļļu, *LNG* un dīzeļdegvielu, kas sākās pēc tam, kad SJO 2020. gadā ieviesa uz kuģiem izmantotās degvielleļļas sēra satura ierobežojumu. 2022. gada degvielu struktūras sastāvs salīdzinājumā ar 2021. gadu liecina par vieglās degvielleļļas īpatsvara samazināšanos (no 26 % līdz 22 %) un smagās degvielleļļas izmantojuma pieaugumu (no 48 % līdz 50 %). 2022. gadā reģistrēts līdz šim lielākais flotes patērētais *LNG* daudzums (aptuveni par 32 % lielāks nekā 2021. gadā), un to veicināja *LNG* tankkuģu darbības intensitātes kāpums apvienojumā ar aizvien biežāku *LNG* izmantošanu konteinerkuģos. Nefosilo flotes degvielu patēriņš saglabājās necīgs, tāpat kā visos iepriekšējos gados.

4. Monitorētā flote: kuģošanas maršruti, ātrums un jūrā pavadītais laiks

Saskaņā ar *Eurostat* datiem kopējais **ienākošo tirdzniecības plūsmu apjoms** 2022. gadā palielinājās par 2,5 % un bija gandrīz tāds pats kā 2019. gadā. 2022. gadā salīdzinājumā ar 2021. gadu no ASV (austrumu krasta), Ēģiptes, Norvēģijas, Ķīnas, Apvienotās Karalistes, Brazīlijas un Kanādas (austrumu krasta) ienākošās plūsmas palielinājās, savukārt no Krievijas (Melnās jūras un Baltijas jūras), Nigērijas un Turcijas ienākošās plūsmas samazinājās. Kopējais izejošo plūsmu apjoms 2022. gadā samazinājās par 1,4 % un bija gandrīz tāds pats kā 2019. gadā. 2022. gadā galvenokārt samazinājās uz Apvienoto Karalisti un Ķīnu izejošās plūsmas, taču uz Apvienoto Karalisti izejošā plūsma šo plūsmu kopumā joprojām dominēja.

MZV dati par 2018.–2022. gadu liecina, ka vairuma kuģu veidu gadījumā **ātruma izmaiņas** bija nelielas. Tomēr jānorāda, ka pēc vidējā ātruma pieauguma 2020. un 2021. gadā 2022. gadā reģistrētais konteinerkuģu vidējais ātrums bija par 4,7 % mazāks nekā 2021. gadā. Tas bija būtisks faktors, kas veicināja šā veida kuģu kopējo emisiju samazinājumu 2022. gadā (–7,6 % salīdzinājumā ar 2021. gadu).

No 2021. līdz 2022. gadam **vidējais jūrā pavadītais laiks** 6 no 15 kuģu veidiem samazinājās, bet 8 kuģu veidiem palielinājās. To veidu kuģu vidū, kuru vidējais jūrā pavadītais laiks 2022. gadā bija palielinājies, visilgākais kopējais jūrā pavadītais laiks kopš 2018. gada tika reģistrēts pasažieru kuģiem, *LNG* tankkuģiem un beramkravu kuģiem. Tas liecina, ka ir notikusi atgūšanās no Covid-19 krīzes un ka ES centieni dažādot enerģijas importu ir vismaz daļēji bijuši sekmīgi.

5. Monitorētās flotes tehniskā un operacionālā efektivitāte

Galveno tehniskās un operacionālās efektivitātes rādītāju grafiskā analīze rāda, ka 2018.–2022. gada periodā būtiskas izmaiņas nav notikušas. Turklāt ziņoto datu pilnīgumu un pareizību, kas šajā periodā uzlabojās, apliecina augošās datu korelācijas vērtības datu korelācijā starp

galvenajiem tehniskās un operacionālās efektivitātes rādītājiem¹² un to kuģu lielumu, kuri datus ziņo saskaņā ar ES Jūras MZV regulu.

2022. gadā ziņotais kuģu **projektētās energoefektivitātes indekss** flotē kopā **bija uzlabojies** (par 5,6 % labāks nekā 2021. gadā) un to vidējais lielums bija palielinājies par 5,7 % salīdzinājumā ar 2018.–2021. gadu.

6. ES Jūras MZV regulas īstenošana 2022. gadā

2022. gada rezultāti ES Jūras MZV regulas īstenošanā apstiprina, ka datu kvalitāte aizvien uzlabojas. Savukārt datu iesniegšanas laicīgums, kas pirmajos 4 pārskata gados bija ievērojami uzlabojies, ir pasliktinājies.

¹² Lai noteiktu kuģu tehnisko efektivitāti, tiek novērtēts projektētās energoefektivitātes indekss (*EEDI*) un aplētā indeksa vērtība (*EIV*). Lai noteiktu to operacionālo efektivitāti, tiek novērtēts energoefektivitātes operacionālais rādītājs (*EEOI*) un gada efektivitātes koeficients (*AER*).