



Bruksela, dnia 8.4.2024 r.
COM(2024) 151 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI

**Sprawozdanie Komisji Europejskiej za 2023 r. na temat emisji CO₂ z transportu
morskiego**

{SWD(2024) 87 final}

Sprawozdanie Komisji Europejskiej za 2023 r. na temat emisji CO₂ z transportu morskiego

1. Wprowadzenie

Transport morski ma bardzo duże znaczenie dla gospodarki UE i jest jednym z najbardziej energooszczędnych środków transportu. Jest jednak głównym i rosnącym źródłem emisji gazów cieplarnianych. Niniejsze sprawozdanie jest piątym sprawozdaniem rocznym na temat emisji dwutlenku węgla (CO₂) ze statków zawijających do portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i wyruszających z nich, a przedstawione w nim dane zgromadzono na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego przyjętego w 2015 r.¹ („rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim”). Rozporządzenie to stanowi zasadniczą część działań UE mających na celu przeciwdziałanie zmianie klimatu w sektorze transportu morskiego.

Niniejsze sprawozdanie obejmuje pierwsze pięć cykli zgodności (tj. dane zgromadzone za lata 2018–2022) i opiera się na poprzednich sprawozdaniach². Umożliwia porównanie danych oraz analizę tendencji w zakresie emisji i efektywności energetycznej na przestrzeni lat. Zawiera ono także użyteczną analizę cech charakterystycznych i efektywności energetycznej statków, dzięki czemu pomaga w lepszym zrozumieniu tendencji dotyczących emisji CO₂ z transportu morskiego.

2. Rozwój polityki

W 2023 r., w ramach pakietu służącego realizacji Europejskiego Zielonego Ładu, Parlament Europejski i Rada przyjęły szereg środków mających zapewnić, aby sektor transportu morskiego przyczyniał się do osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych UE:

- w ramach przeglądu **unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS)** rozszerzono zakres stosowania unijnego ETS³ w celu objęcia emisji CO₂ z dużych statków zawijających do portów UE od dnia 1 stycznia 2024 r., niezależnie od ich bandery;
- **rozporządzenie FuelEU Maritime**⁴ zapewni, że intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach będzie się stopniowo

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji dwutlenku węgla z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55).

² Komunikat C(2020) 3184 final, Sprawozdanie roczne za 2019 r. w sprawie emisji CO₂ z transportu morskiego, https://climate.ec.europa.eu/document/download/676175fd-f8db-40fb-b37a-cc7323c680a2_en?filename=c_2020_3184_en.pdf, Komunikat C(2021) 6022 final, Sprawozdanie roczne Komisji Europejskiej za 2020 r. w sprawie emisji CO₂ z transportu morskiego, [8cd736dc-d508-408c-8cf7-9317048d1ff0_en](https://climate.ec.europa.eu/document/download/8cd736dc-d508-408c-8cf7-9317048d1ff0_en) (europa.eu), Komunikat C(2022) 5759 final, Trzecie sprawozdanie roczne Komisji Europejskiej na temat emisji CO₂ z transportu morskiego (za lata 2018–2020), https://climate.ec.europa.eu/document/download/06c406a8-df93-4e38-b7ca-9a6929d5bddb_en?filename=c_2022_5759_en.pdf oraz komunikat C(2023) 1585 final, Czwarte sprawozdanie roczne Komisji Europejskiej na temat emisji CO₂ z transportu morskiego (za lata 2018–2021), [01688bd2-e5a5-48cd-97b7-415fb99666fa_en](https://climate.ec.europa.eu/document/download/01688bd2-e5a5-48cd-97b7-415fb99666fa_en) (europa.eu).

³ W drodze dyrektywy (UE) 2023/959, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

⁴ Rozporządzenie (UE) 2023/1805, Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

zmniejszać, oraz zmusi statki pasażerskie i kontenerowce do zasilania z lądu, gdy są zacumowane do kei w głównych portach UE od 2030 r.;

- **rozporządzeniem w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych**⁵ zobowiązano porty morskie przyjmujące minimalną liczbę dużych statków pasażerskich lub kontenerowców do dostarczania takim statkom energii elektrycznej pobieranej z lądu do 2030 r.;
- zmiana **dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii**⁶ wprowadziła bardziej ambitne cele sektorowe dotyczące transportu, w tym cele cząstkowe dotyczące zaawansowanych biopaliw i paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego dla sektora⁷.

Horyzont Europa⁸ wspiera pomyślne wdrażanie celów polityki w ramach powyższych środków poprzez badania naukowe i innowacje. W tym kontekście ustanowiono partnerstwo na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego⁹, z budżetem w wysokości 3,8 mld EUR, w celu przedstawienia przed 2030 r. bezemisyjnych rozwiązań dla wszystkich głównych rodzajów statków.

Przestrzeganie nowych obowiązków wynikających z rozszerzenia EU ETS na transport morski oraz z rozporządzenia FuelEU Maritime będzie opierać się na systemie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanowionym **rozporządzeniem UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji**, które zmieniono w maju 2023 r.¹⁰. Zmiany te dotyczą, w niezbędnym zakresie, przepisów mających na celu rozszerzenie ETS na transport morski oraz objęcie systemem emisji innych niż CO₂ (metan (CH₄) i podtlenek azotu (N₂O)). Nowe zasady nadzoru i sprawozdawczości będą mieć zastosowanie od okresu sprawozdawczego 2024.

Komisja jest również zaangażowana we wspieranie działań na szczeblu globalnym mających na celu zachęcanie do dekarbonizacji sektora transportu morskiego. Chodzi w szczególności o działania na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO), gdzie UE poparła i z zadowoleniem przyjęła wyniki przeglądu pierwotnej strategii IMO na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w lipcu 2023 r., w której wyznaczono cel w zakresie osiągnięcia neutralności emisyjnej statków do 2050 r. lub około 2050 r.

Na szczeblu międzynarodowym Komisja, w imieniu UE, prowadzi dalszą współpracę z 23 państwami spoza UE w ramach inicjatywy „Mission Innovation” w celu przyspieszenia innowacji w dziedzinie czystej energii, w tym w zakresie żeglugi bezemisyjnej.

⁵ Rozporządzenie (UE) 2023/1804, Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

⁶ Dyrektywa (UE) 2023/2413, Dz.U. L, 2023/2413, 31.10.2023, ELI: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413.

⁷ Wniosek Komisji dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie opodatkowania energii (dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r.) jest nadal rozpatrywany przez współprawodawców w momencie sporządzania niniejszego dokumentu.

⁸ Rozporządzenie (UE) 2021/695, Dz.U. L 170 z 12.5.2021, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/695/oj>.

⁹ Decyzja Komisji C(2021) 4113 z dnia 14.6.2021 r. w sprawie zatwierdzenia i podpisania jedenastu protokołów ustaleń dotyczących współprogramowanych partnerstw europejskich na rzecz badań naukowych i innowacji.

¹⁰ Rozporządzenie (UE) 2023/957, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

3. Emisje CO₂ w 2022 r. w porównaniu z 2021 r.: pełnoskalowa inwazja Rosji na Ukrainę i odbudowa gospodarcza po zakończeniu kryzysu związanego z COVID-19

Monitorowane rejsy były w roku sprawozdawczym 2022 źródłem emisji do atmosfery **135,5 mln ton CO₂**. Emisje te były o **7,1 % wyższe** niż emisje zgłoszone w 2021 r. i o 7,9 % niższe niż emisje zgłoszone przed pandemią COVID-19 w 2019 r. (z tym że wartości dotyczące 2019 r. obejmowały emisje pochodzące ze Zjednoczonego Królestwa¹¹). Emisje zgłoszone za 2022 r. pochodziły z floty liczącej prawie 12 800 statków, największej do tej pory zarejestrowanej liczby w odniesieniu do jednego okresu sprawozdawczego (o 6,5 % wyższe niż w 2021 r.).

Całkowity wzrost emisji CO₂ w okresie 2021–2022 nie pokazuje znacznych różnic, jakie występują między różnymi rodzajami statków, odzwierciedlających główne tendencje gospodarcze, które wpłynęły na rok 2022, a zwłaszcza konsekwencji pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę. W 2022 r. 9 z 15 rodzajów statków zgłosiło emisje wyższe niż w 2021 r.

- W rozbiciu na grupy rodzajów statków, **statki pasażerskie** (+172 %), **gazowce LNG** (+59 %) i **masowce** (+13 %) zarejestrowały największy wzrost emisji w porównaniu z 2021 r. Wynikało to z rosnącej liczby zgłaszających statków i wyższych poziomów działalności.
- Wzrost emisji ze **statków pasażerskich** odzwierciedla odbicie (całkowite lub częściowe) sektora po latach pandemii COVID-19. Wzrost emisji z gazowców LNG odzwierciedla rekordową ilość LNG importowanego do UE w 2022 r.
- Na działalność **masowców** miały w szczególności wpływ skutki sankcji i zagrożenia geopolityczne, które wpłynęły na światowe tendencje w żegludze i spowodowały, że transport wielu towarów, w tym produktów energetycznych, odbywał się na dalsze odległości.
- Odwrotnie, najbardziej zauważalne zmniejszenie emisji CO₂ zanotowano dla **kontenerowców**, które wyemitowały w 2022 r. o około 2,9 mln ton CO₂ mniej niż w 2021 r. (-7,6 %) w następstwie spadku działalności w unijnych portach kontenerowych, spadku średniej przebytej odległości (-3,9 %) oraz zmniejszenia średniej prędkości aktywnych kontenerowców (-4,7 %).
- Emisje CO₂ ze **zbiornikowców olejowych** utrzymywały się również w 2022 r. na najniższym poziomie od 2018 r., głównie z powodu skutków sankcji.

¹¹ Nie było możliwe ponowne obliczenie danych historycznych sprzed 2021 r., tak aby wykluczyć emisje wynikające z zastosowania rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim do Zjednoczonego Królestwa. Wynika to z faktu, że przepisy nie wymagają od przedsiębiorstw żeglugowych zgłaszania emisji na poziomie rejsu. Dlatego też w całym sprawozdaniu liczby przedstawione dla lat sprawozdawczych po roku 2020 opierają się na danych zgłoszonych z wyłączeniem emisji wynikających z zastosowania rozporządzenia do Zjednoczonego Królestwa (ale jedynie do państw EOG, w tym UE-27). Natomiast dane zgłoszone dla trzech lat sprawozdawczych 2018, 2019 i 2020 obejmują zastosowanie rozporządzenia do Zjednoczonego Królestwa, które zalicza się jako część EOG (UE-28).

Udział względny głównych rodzajów statków w łącznych zgłoszonych emisjach utrzymywał się na stałym poziomie ogólnie w latach 2018–2022, nawet w pierwszym roku pandemii COVID-19 (2020) oraz w latach po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z UE (lata 2021 i 2022).

Potwierdziło się, że kontenerowce, zbiornikowce olejowe i masowce były największymi emitentami w 2022 r. Odpowiadały one za około 55 % łącznych emisji zgłoszonych w 2022 r. Same kontenerowce odpowiadały za 28 % łącznych emisji CO₂. W przypadku dwóch rodzajów statków (**pasażerskie i gazowce LNG**) występują różnice w stosunku do pozostałych rodzajów statków, ponieważ w ciągu ostatnich trzech okresów sprawozdawczych wykazywały one znaczne wahania roczne.

Rozkład całkowitych emisji CO₂ flot między różne rodzaje rejsów i statki zacumowane w portcie, który zarejestrowano w 2022 r., był prawie taki sam jak w 2021 r. Rejsy rozpoczynające lub kończące się poza EOG odpowiadały za większość emisji CO₂ (około dwie trzecie). Rejsy pomiędzy dwoma portami w EOG odpowiadały za około jedną czwartą wszystkich emisji CO₂, zgodnie z odsetkiem odnotowanym w 2021 r. po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z UE. Emisje CO₂ powstające, gdy statki są zacumowane w portach EOG, stanowiły około 6 % całkowitych emisji. Odsetki te są zgodne z wielkościami wewnętrznymi i zewnętrznymi przepływów odnotowanych w danych Eurostatu.

Jeśli chodzi o **zużycie paliwa**, w 2022 r. monitorowane statki zużyły ponad 43 mln ton paliwa. Dane za 2022 r. dotyczące zużycia paliwa potwierdziły tendencje ustalone w latach 2018–2021, mianowicie przejście na lekki olej napędowy, LNG i olej napędowy, które nastąpiło po wprowadzeniu w 2020 r. określonej przez IMO wartości dopuszczalnej zawartości siarki w paliwie olejowym używanym na statkach. Miks paliwowy w 2022 r. w porównaniu z 2021 r. wskazuje na spadek (z 26 % na 22 %) udziału lekkiego oleju napędowego oraz wzrost wykorzystania ciężkiego oleju napędowego (z 48 % do 50 %). W 2022 r. odnotowano najwyższy poziom LNG zużytego przez flotę (o około +32 % wyższy niż w 2021 r.), spotęgowany wzrostem działalności przewoźników gazowców LNG w połączeniu z przyspieszeniem wykorzystania LNG przez kontenerowce. Zużycie paliw bunkrowych pozyskiwanych ze źródeł niekopalnych pozostawał nieznaczny, jak we wszystkich poprzednich latach.

4. Monitorowana flota: szlaki żeglugowe, prędkość i czas spędzony na morzu

Zgodnie z danymi Eurostatu całkowita **wielkość wewnętrznych i zewnętrznych przepływów handlowych** w 2022 r. wzrosła o 2,5 % i była prawie taka sama jak w 2019 r. W porównaniu z 2021 r. napływ ze Stanów Zjednoczonych (wschodnie wybrzeże), Egiptu, Norwegii, Chin, Zjednoczonego Królestwa, Brazylii i Kanady (wschodnie wybrzeże) wzrósł w 2022 r., podczas gdy napływ z Rosji (Morze Czarne i Morze Bałtyckie), Nigerii i Turcji zmniejszył się. Całkowita wielkość zewnętrznych przepływów handlowych w 2022 r. spadła o 1,4 % i była prawie taka sama jak w 2019 r. W 2022 r. zmniejszyły się głównie przepływy do Chin i Zjednoczonego Królestwa, lecz całkowita wielkość wypływów jest nadal zdominowana wielkością zewnętrznych przepływów handlowych.

Dane dotyczące MRW za lata 2018–2022 wskazują na fakt, że **zmiana prędkości** była mniejsza dla większości rodzajów statków. Należy jednak zauważyć, że po okresie wzrostu średniej prędkości w latach 2020 i 2021 kontenerowce odnotowały w 2022 r. spadek o 4,7 % średniej prędkości w porównaniu z 2021 r. Stanowiło to główną przyczynę zmniejszenia całkowitych emisji dla tego rodzaju statków w 2022 r. (-7,6 % w porównaniu z 2021 r.).

Między 2021 r. a 2022 r. **średni czas spędzony na morzu** zmniejszył się w przypadku 6 z 15 rodzajów statków, lecz wzrósł w przypadku 8 rodzajów statków. Spośród rodzajów statków, w przypadku których odnotowano najdłuższy średni czas spędzony na morzu w 2022 r., statki pasażerskie, gazowce LNG i masowce spędziły najdłuższy całkowity czas na morzu od 2018 r. Wskazuje to na fakt, że nastąpiło ożywienie po kryzysie związanym z COVID-19 oraz że wysiłki UE na rzecz dywersyfikacji importu energii okazały się przynajmniej częściowo skuteczne.

5. Efektywność techniczna i operacyjna monitorowanej floty

Z analizy graficznej kluczowych wskaźników efektywności technicznej i operacyjnej wynika, że w latach 2018–2022 nie nastąpiły żadne istotne zmiany. Ponadto kompletność i poprawność zgłaszanych danych, która poprawiła się w tym okresie, potwierdza wzrost wartości korelacji danych między kluczowymi wskaźnikami efektywności technicznej i operacyjnej¹² oraz wielkością statków zgłaszanych na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim.

Statki zgłosiły **lepszy wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej** w 2022 r., skumulowany na poziomie floty (poprawa o 5,6 % w porównaniu z 2021 r.), a ich średnia wielkość wzrosła o 5,7 % w porównaniu z latami 2018–2021.

6. Wdrażanie w 2022 r. rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim

Jeśli chodzi o wdrażanie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim, wyniki z 2022 r. potwierdzają ciągłą poprawę jakości danych. Terminowość przekazywania danych pogorszyła się jednak po znacznej poprawie w pierwszych czterech latach sprawozdawczych.

¹² Wskaźnik konstrukcyjny efektywności energetycznej i szacowaną wartość indeksu ocenia się pod kątem efektywności technicznej statków. Wskaźnik eksploatacyjnej efektywności energetycznej oraz roczny wskaźnik efektywności ocenia się pod kątem efektywności operacyjnej.