



Брюксел, 29 април 2026 г.
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	29 април 2026 г.
До:	Г-жа Thérèse BLANCHET, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2026) 173 final
Относно:	ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА Доклад на Европейската комисия за 2025 година относно емисиите на парникови газове от морския транспорт

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2026) 173 final.

Приложение: COM(2026) 173 final



Брюксел, 29.4.2026 г.
COM(2026) 173 final

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА

Доклад на Европейската комисия за 2025 година относно емисиите на парникови газове от морския транспорт

{SWD(2026) 119 final}

Доклад на Европейската комисия за 2025 година относно емисиите на парникови газове от морския транспорт

1. Въведение

Морският транспорт е от основно значение за икономиката на ЕС и се отличава като един от видовете транспорт с най-висока енергийна ефективност. Въпреки това, той остава голям източник на емисии на парникови газове (ПГ).

В настоящия доклад за 2025 г. относно емисиите на ПГ от корабите, влизащи и напускащи пристанища на Европейското икономическо пространство (ЕИП) са представени данни, събрани съгласно Регламент на ЕС относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на въглероден диоксид от морския транспорт¹ (Регламент на ЕС относно мониторинга, докладването и проверката (МДП) за морския транспорт), приет през 2015 г. Докладът обхваща данните, събрани през периода 2018—2024 г. Той предоставя цялостно сравнение и анализ на тенденциите в емисиите и енергийната ефективност през годините и хвърля светлина върху факторите, влияещи върху емисиите на ПГ от морския транспорт. В него се взема предвид прилагането на системата на ЕС за търговия с емисии (СТЕ) до отчетния период 2024 г. — първата година от прилагането на системата за 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 постигане на амбициите на ЕС в областта на климата. Това включваше преразглеждане на СТЕ на ЕС², при което беше разширен обхватът на СТЕ на ЕС, така че да бъдат обхванати емисиите на CO₂ от големите кораби, влизащи в пристанища на ЕС, считано от 1 януари 2024 г., независимо от флага им. Освен това, Регламентът за FuelEU — сектор „Морски транспорт“³ осигурява, считано от 2025 г., интензитетът на емисиите на парникови газове от енергията, използвана на борда на корабите, постепенно да намалява с течение на времето.

Спазването на задълженията, произтичащи както от СТЕ на ЕС, така и от Регламента за FuelEU — сектор „Морски транспорт“, се основава на системата за мониторинг, докладване и проверка, създадена с Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт, преработен през 2023 г.⁴ През отчетния период 2024 г. за първи път бяха приложени преразгледаните правила, които бяха приети през 2023 г., за да се даде възможност за прилагане на СТЕ в корабоплаването и за включване на емисиите на метан (CH₄) и диазотен оксид (N₂O) в обхвата на Регламента относно МДП.

¹ Регламент (ЕС) 2015/757 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2015 г. относно мониторинга, докладването и проверката на емисиите на парникови газове 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/2015/757/2025-01-01>.

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>.

В допълнение към законодателните мерки ЕС продължава да подкрепя успешното осъществяване на декарбонизацията на корабоплаването посредством **подкрепа за научните изследвания и иновациите**. Фондът за иновации, който до 2030 г. ще използва 20 милиона квоти на ЕС (1,5 милиарда евро)⁵ за финансирането на проекти за декарбонизиране на морския сектор, също така обхваща производството и използването на устойчиви горива, електрификацията на системата за морски транспорт и изграждането и/или модернизирането на плавателни съдове с ниски и нулеви емисии. От началото на 2026 г. и само след две покани за представяне на предложения Фондът за иновации е предоставил подкрепа на 21 морски проекта в размер на 1,03 милиарда евро, включително 365,3 милиона евро чрез търгове за горива на основата на водород и 202,3 милиона евро за проекти, свързани със строителството и/или модернизирането на плавателни съдове.

Въпреки че Фондът за иновации е насочен към проекти с по-високо равнище на технологична готовност (РТГ) и внедряване, ЕС също така инвестира в проекти с по-ниска РТГ в сектора на морския транспорт посредством програмата „Хоризонт Европа“, по-специално в Партньорството за воден транспорт с нулеви емисии. По това партньорство до 2027 г. ЕС ще инвестира до 530 милиона евро в шест области: i) използване на устойчиви алтернативни горива, ii) електрификация, iii) енергийна ефективност, iv) проектиране и модернизиране, v) цифровизирани и vi) екологични пристанища.

Комисията също така се ангажира да подкрепи глобално действие за насърчаване на декарбонизацията в сектора, особено в рамките на работата ѝ с **Международната морска организация (ИМО)**. През април 2025 г. ЕС приветства одобряването от ИМО на рамката за нулеви нетни емисии, с цел намаляване на емисиите на парникови газове от международното корабоплаване. Рамката включва световен стандарт за постепенно намаляване на интензитета на емисиите на ПГ от корабните горива и механизъм за ценообразуване за емисиите на ПГ. Споразумението, което се очаква да бъде прието, е значима стъпка към целта за нулеви нетни емисии на ПГ от морския транспорт до 2050 г. или около тази година, т.е. през близки до нея години, както е определено в стратегията на ИМО за парниковите газове от 2023 г. Обсъжданията във връзка с приемането на споразумението бяха отложени за октомври 2026 г.

3. Рекордни емисии от морския транспорт през 2024 г. вследствие на кризата в Червено море

През годината на докладване 2024 г., от пътуванията, обект на мониторинг, в атмосферата са изпуснати **144,9 млн. тона CO₂**. Тези емисии, които са докладвани от флот от около 12 700 кораба, са най-високите регистрирани след създаването на системата за МДП. Те са с **12,9 % по-високи** от докладваните през 2023 г. и с 5,7 % по-високи от докладваните преди COVID-2019⁶. За първи път в обхвата на системата за МДП корабите са докладвали и емисии, различни от CO₂. Тези емисии възлизат на допълнителни 3,7 милиона тона CO₂-

⁵ На базата на цена на въглеродните емисии в размер на EUR 75/тон .

⁶ С изключение на емисиите, произтичащи от прилагането на Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт по отношение на Обединеното кралство за годините на докладване 2018—2020 г.

екв., като емисиите на диазотен оксид (N₂O) възлизат на 2,2 милиона тона CO₂-екв., а емисиите на метан (CH₄) — на 1,6 милиона тона CO₂-екв.

Увеличението на докладваните емисии на CO₂ е настъпило през година, когато обемът на стоките, обработени в пристанищата на ЕС, е останал почти непроменен (– 0,2 % в сравнение с 2023 г.), отчасти поради спад във вноса на енергийни стоки. Въпреки това, през 2024 г. обаче е белязано значително увеличение на общата дейност на флота вследствие на кризата в Червено море и последвалия спад на преминаванията през Суецкия канал и премаршрутирането, което значително увеличи общото изминато разстояние и времето, прекарано в морето (съответно с 9,3 % и 8,6 %).

Сегментът на **контейнеровозите** беше най-засегнат, като на него се дължи **по-голямата част от увеличението на емисиите** (+ 46 %, което съответства на 16,7 милиона тона CO₂). Установените маршрути, свързващи европейските пристанища с Далечния изток, трябваше да бъдат премаршрутирани през нос Добра надежда, което повлия на оперативното поведение на сегмента. Трябваше да бъдат използвани повече контейнеровози в обхвата на системата за МДП (+ 8 %), за да се отговори на нарасналото търсене на превоз на стоки в контейнери в пристанищата на ЕС (+ 4,4 %) и на необходимостта от по-дълги разстояния (+ 29 %) и по-високи скорости (+ 2,2 %).

Освен контейнеровозите, 8 от останалите 14 вида кораби отбелязаха увеличение на емисиите в сравнение с 2023 г. Това често се дължи на по-високите емисии от плавания извън ЕИП заради кризата в Червено море, както е случаят с нефтените танкери (+ 4 %), танкерите химикаловози (+ 7 %), корабите за превоз на общи товари (+ 8 %) и кораби-автомобиловоози (+ 4 %). Най-голям спад в докладваните емисии е регистриран при танкерите за втечен природен газ (ВПП) (– 24 %), тъй като европейският внос на ВПП се върна на равнищата отпреди 2022 г.

Контейнеровозите, нефтените танкери и корабите за насипни товари бяха потвърдени като най-големите източници на емисии през 2024 г., както и през всички предходни отчетни години от 2018 г. насам. Значителното увеличение на емисиите от контейнеровози повиши техния дял в общите докладвани емисии до най-високото регистрирано равнище (37 % в сравнение със средната годишна стойност от 30 % за периода 2018—2023 г.). Относителният дял на повечето видове кораби остана стабилен, с изключение на танкерите за ВПП, чийто принос спадна до 5 % от общите емисии, като се върна на равнището отпреди пълномащабното руско нашествие в Украйна през 2022 г.

Разпределението на общите емисии на CO₂ на флота между различните видове плавания и в пристанищата беше силно засегнато от кризата в Червено море. По-дългите пропътувани разстояния по търговски маршрути извън ЕИП увеличиха относителния дял **на емисиите от плавания извън ЕИП от 65,7 % през 2023 г. на 70,6 % през 2024 г.** — най-високият регистриран от 2018 г. насам. Тази тенденция е в съответствие с увеличаването на дейността на сегментите на флота, които са най-активни по търговските маршрути извън ЕИП.

Що се отнася до **потреблението на горива**, през 2024 г. корабите, обект на мониторинг, са изразходвали 46,8 млн. тона гориво. В потреблението на горива през периода 2018—2024 г.

продължиха да доминират конвенционалните изкопаеми корабни горива (тежко корабно гориво, леко корабно гориво, газьол, дизелово гориво), които представляват над 91 % от общото количество на горивата, докладвани през 2024 г. Както и през предходните години, системата регистрира увеличение на потреблението на тежко гориво, почти изцяло компенсирани от намаляване на потреблението на леко гориво, като последното се дължи на нарастващото използване на системи за очистка на отработените газове във флота.

През 2024 г. флотът е отчетел най-високото равнище на потребление на ВПГ (с около 1 % високо, отколкото през 2023 г., което представлява 7,5 % от общото потребление на горива, докладвано през 2024 г.). Това увеличение се дължи на факта, че ВПГ се използва от кораби, различни от газозовите за ВПГ, като най-голям дял представляват контейнеровозите, корабите ро-пакс (пътнически ро-ро) и пътническите кораби. Потреблението на втечен нефтен газ и метанол се е увеличило значително в сравнение с 2023 г. (+ 38 % и + 428 %), но все още представлява малък дял от общото потребление (по 0,1 % за всяко от тези горива) на флота, обект на мониторинг. Другите нестандартни горива представляват 0,9 % от общото отчетено потребление на гориво (0,42 милиона тона), като 0,22 милиона тона са докладвани като биодизел.

4. Флотът, обект на мониторинг: морски маршрути, скорост, техническа и оперативна ефективност

По отношение на морските транспортни потоци, данните на Евростат⁷ показват, че общото бруто тегло на стоките, превозени по море и обработени в пристанищата на ЕС, леко е намаляло с 0,2 % през 2024 г.

В сравнение с 2023 г., през 2024 г. входящите потоци от държави като Украйна, Канада, Турция и Китай са се увеличили, което е допринесло за увеличение с 1,2 % на общия обем на **входящите търговски потоци**. Общият обем на **изходящите търговски потоци** през 2024 г. е намалял с 3,2 %. Най-значителните намаления по отношение на изходящите потоци, засягат Съединените щати (източното крайбрежие) и Китай.

Данните от МДП за периода 2018—2024 г. **не показват структурно намаляване на скоростта** на флота, обект на МДП. През 2024 г. 10 от 15 вида кораби са регистрирали по-висока средна скорост от тази през 2018 г. При някои видове се наблюдава значително увеличение на скоростта, например при корабите за комбинирани товари (+ 32 %), газозовите (+ 16 %), други кораби (+ 16 %) и нефтените танкери (+ 13 %). Въпреки това, в сравнение с 2023 г., през 2024 г. 11 от 15 вида кораби са намалили средната си скорост. Контейнеровозите и танкерите за ВПГ значително са увеличили скоростта си, съответно с 2,2 % и 2,4 %.

Графичният анализ на **ключовите показатели за техническа и оперативна ефективност** потвърди постепенното увеличаване на стойностите на корелацията на данните между

⁷ Евростат: (2024 г.). *Морски транспорт на стоки — годишни данни*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data

ключовите показатели за техническа и оперативна ефективност⁸ и размера на корабите, докладващи съгласно Регламента на ЕС относно МДП в морския транспорт, като така се подчертава повишената зрялост на рамката за МДП. Тенденциите по отношение на ефективността, като цяло останаха стабилни, особено сред най-големите източници на емисии от флота, докато в някои сегменти (напр. контейнеровозите) се наблюдават подобрения в докладваната техническа ефективност.

5. Изпълнение на Регламента на ЕС относно МДП в морския транспорт

По отношение на изпълнението на Регламента на ЕС относно МДП за морския транспорт, резултатите потвърждават солидността и пълнотата на предоставените данни. Както корабните дружества, така и акредитираните проверяващи органи се справиха добре с новите изисквания за докладване, въведени в подкрепа на разширяването на СТЕ, така че да бъде обхванат морският транспорт, считано от 2024 г. Това се доказва от **подобрените показатели за точност** (69 % спрямо 52 % през 2023 г.) въпреки по-ранния краен срок за представяне на годишните доклади⁹.

Качеството на предоставените данни, като цяло се запази в съответствие с предходния отчетен период (2023 г.). Делът на докладите със стойности, силно различаващи се от нормалните, се е увеличил съвсем слабо до 0,5 % от общия брой, което все още е значително по-ниско от средната стойност 1,1 % за периода 2018—2024 г.

Проверките за **съответствие с МДП**, извършени по време на инспекциите на държавния пристанищен контрол, потвърдиха подобренията, регистрирани през предходните години. През 2025 г. само 2 % от проверените кораби не са предоставили валиден документ за съответствие, за да докажат спазването на задълженията на ЕС за МДП през предходната година. Зрелостта на изпълнение на морската система на ЕС за МДП изигра ключова роля за гарантиране на високо съответствие със задълженията по СТЕ в областта на морския транспорт, отразявайки адаптирането на сектора към тези изисквания, тъй като през 2025 г. корабните дружества върнаха квоти в законоустановения срок за над 99 % от изискванията за връщане¹⁰.

⁸ За техническата ефективност на корабите се оценяват проектният индекс за енергийна ефективност, прогнозната стойност на индекса и индексът за енергийна ефективност на съществуващите кораби. За тяхната оперативна ефективност се оценяват оперативният показател за енергийна ефективност (ЕЕОИ) и годишният коефициент на ефективност (АЕР).

⁹ Крайният срок беше преместен от 30 април на 31 март, считано от отчетния период 2024 г.

¹⁰ Определено въз основа на данните, докладвани от корабните дружества в Регистъра на ЕС до 1 октомври 2025 г. по отношение на емисиите за 2024 г.