



Brüssel, 29. aprill 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	29. aprill 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2026) 173 final
Teema:	KOMISJONI ARUANNE Euroopa Komisjoni aruanne meretranspordi kasvuhooonegaaside heite kohta (2025)

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 173 final.

Lisatud: COM(2026) 173 final



Brüssel, 29.4.2026
COM(2026) 173 final

KOMISJONI ARUANNE

Euroopa Komisjoni aruanne meretranspordi kasvuhoonegaaside heite kohta (2025)

{SWD(2026) 119 final}

Euroopa Komisjoni aruanne meretranspordi kasvuhoonegaaside heite kohta (2025)

1. Sissejuhatus

Meretranspordil on ELi majanduses ülimalt tähtis roll ja see paistab silma kui üks energiatõhusamaid transpordiliike. Samas on see jätkuvalt suur kasvuhoonegaaside heite allikas.

Selles 2025. aasta aruandes Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) sadamatesse sisenevatelt ja nendest väljuvatelt laevadelt pärit kasvuhoonegaaside heite kohta on esitatud andmed, mis on kogutud 2015. aastal vastuvõetud, meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli käsitleva määruse¹ (edaspidi „ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus“) alusel. Aruanne hõlmab ajavahemikul 2018–2024 kogutud andmeid. Selles võrreldakse ja analüüsitakse põhjalikult heite ja energiatõhususe suundumusi aastate jooksul ning selgitatakse meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heidet mõjutavaid tegureid. Aruandes võetakse arvesse ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) rakendamist kuni 2024. aasta aruandeperioodini, mis on esimene aasta, mil süsteemi meretranspordi suhtes kohaldati.

2. Poliitika väljatöötamine

Euroopa Parlament ja nõukogu võtsid Euroopa rohelise kokkuleppe elluviimiseks esitatud paketi raames 2023. aastal vastu mitu meetet, et tagada meretranspordisektori panus ELi kliimaeesmärkide saavutamisse. Need meetmed hõlmavad **ELi HKS-i** läbivaatamist,² millega laiendati ELi HKS-i kohaldamisala nii, et see hõlmab alates 1. jaanuarist 2024 kõigi ELi sadamatesse sisenevate suurte laevade CO₂ heidet, olenemata sellest, millise lipu alla nad sõidavad. Lisaks tagatakse **algatuse „FuelEU Maritime“ määrusega**,³ et laevade pardal kasutatava energia kasvuhoonegaaside heite mahukus alates 2025. aastast aja jooksul järk-järgult väheneb.

Nii ELi HKSist kui ka algatuse „FuelEU Maritime“ määrusest tulenevate kohustuste täitmine tugineb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile, mis loodi **ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega**, mida muudeti 2023. aastal⁴. 2024. aasta aruandeperiood oli esimene, mil kohaldati muudetud eeskirju, mis võeti vastu 2023. aastal, et võimaldada HKS-i rakendamist laevanduses ning lisada metaani (CH₄) ja dilämmastikoksiidi (N₂O) heide seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaldamisalasse.

Lisaks seadusandlikele meetmetele edendab EL laevandussektori süsinikuheite vähendamist **teadusuuringute ja innovatsiooni toetamise** kaudu. Innovatsioonifond, mille jaoks kasutatakse 2030. aastaks 20 miljonit ELi lubatud heitkoguse ühikut (1,5 miljardit eurot),⁵ et rahastada projekte merendussektori süsinikuheite vähendamiseks, toetab ka kestlike kütuste tootmist ja kasutamist, meretranspordisüsteemi elektrifitseerimist ning vähese heitega ja heitevabade laevade ehitamist ja/või laevade selliseks moderniseerimist. Alates 2026. aasta algusest ja vaid kahe projektikonkursi

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit kasvuhoonegaaside heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

² Direktiiviga (EL) 2023/959 (ELT L 130, 16.5.2023, lk 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

³ Määrus (EL) 2023/1805 (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁴ Määrus (EL) 2023/957 (ELT L 130, 16.5.2023, lk 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

⁵ Võttes aluseks süsiniku hinna 75 eurot tonni kohta.

järeel on innovatsioonifondist antud toetust 21 merendusprojektile kogusummas 1,03 miljardit eurot, millest 365,3 miljonit eurot vesinikupõhiste kütuste tootmise võistupakkumiste kaudu ja 202,3 miljonit eurot laevade ehitamise ja/või moderniseerimisega seotud projektidele.

Kui innovatsioonifond keskendub kõrgema tehnoloogilise valmiduse tasemega projektidele ja nende kasutuselevõtule, siis programmi „Euroopa horisont“ raames on EL investeerinud merendussektoris ka madalama tehnoloogilise valmiduse tasemega projektidesse, eelkõige heiteta veetranspordi partnerluse kaudu. Selle partnerluse abil investeerib EL 2027. aastani kuni 530 miljonit eurot kuude valdkonda: i) kestlike alternatiivkütuste kasutamine, ii) elektrifitseerimine, iii) energiatõhusus, iv) projekteerimine ja moderniseerimine ning v) digitaalsed ja vi) rohelised sadamad.

Ühtlasi on komisjon võtnud kohustuse toetada ülemaailmseid meetmeid sektori süsinikuheite vähendamiseks, eelkõige oma koostöös **Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO)**. 2025. aasta aprillis väljendas EL heameelt selle üle, et IMO kiitis heaks nullnetoheite raamistiku rahvusvahelisest laevandusest pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks. Raamistik hõlmab ülemaailmset standardit laevakütuste kasvuhoonegaaside heite mahukuse järkjärguliseks vähendamiseks ja rahvusvahelise laevanduse kasvuhoonegaaside heite hinnastamise mehhanismi. See kokkulepe, mis ootab vastuvõtmist, on sisuline samm IMO 2023. aasta kasvuhoonegaaside heite vähendamise strateegias seatud eesmärgi poole saavutada (umbes) 2050. aastaks meretranspordisektoris nullnetoheide. Arutelud kokkuleppe vastuvõtmise üle on lükatud edasi 2026. aasta oktoobrisse.

3. Punase mere kriisist tingitud rekordilised meretranspordi heitkogused 2024. aastal

2024. aruandeaastal seiratud reiside tulemusena paisati atmosfääri **144,9 miljonit tonni CO₂**. See ligikaudu 12 700 laeva kohta teatatud heide oli suurim alates seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi loomisest. Heitkogused olid **12,9 % suuremad** kui 2023. aastal ja 5,7 % suuremad kui enne COVID-19 pandeemiat teatatud heide⁶. Esimest korda esitasid laevad lisaks CO₂-le andmed ka muu heite kohta, mis kuulub seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse. Sellega lisandus kokku 3,7 miljonit CO₂ ekvivalenttonni heidet, millest 2,2 miljonit CO₂ ekvivalenttonni moodustas dilämmastikoksiidi (N₂O) ja 1,6 miljonit CO₂ ekvivalenttonni metaani (CH₄) heide.

Teatatud CO₂ heide suurenes aastal, mil ELi sadamates käideldud kaupade maht püsis peaaegu muutumatuna (–0,2 % võrreldes 2023. aastaga), osaliselt energiakaupade impordi vähenemise tõttu. 2024. aastal leidis aga aset laevastiku tegevuse märkimisväärne suurenemine, mille põhjustas Punase mere kriis ning selle tulemusena Sussi kanalit läbiva transiidi vähenemine ja laevade ümbersuunamine, mis pikendas märkimisväärselt kogu läbitud vahemaad ja merel veedetud aega (vastavalt 9,3 % ja 8,6 %).

Kõige rohkem mõjutas see **konteinerilaevade** segmenti, mille arvele langes **suurem osa heite suurenemisest** (+46 %, mis vastab 16,7 miljonile tonnile CO₂ heitele). Euroopa sadamaid Kaug-Idaga ühendavaid väljakujunenud marsruute tuli muuta ja suunata need ümber Hea Lootuse neeme, mis mõjutas oluliselt selle segmendi veokäitumist. Kasutusele tuli võtta rohkem seire-, aruandlus-

⁶ Välja arvatud heide, mis tulenes ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse kohaldamisest Ühendkuningriigi suhtes aruandeaastatel 2018–2020.

ja kontrollisüsteemi kohaldamisalasse kuuluvaid konteinerilaevu (+8 %), et rahuldada suurenenud nõudlust konteinerikaupade veo järele ELi sadamates (+4,4 %) ning vajadust pikemate vahemaade läbimise (+29 %) ja suuremate kiiruste (+2,2 %) järele.

Kui konteinerilaevad välja arvata, suurenes heide 2023. aastaga võrreldes 14-st ülejäänud laevatüübist kaheksa puhul. See oli sageli tingitud EMP-väliste reiside heitkoguste suurenemisest Punase mere kriisi tõttu, nagu naftatankerite (+4 %), kemikaalitankeerite (+7 %), segalastilaevade (+8 %) ja autolaevade (+4 %) puhul. Kõige märkimisväärsem teatatud heite vähenemine registreeriti veeldatud maagaasi (LNG) tankerite puhul (–24 %), kuna Euroopa LNG import langes tagasi 2022. aasta eelsele tasemele.

Konteinerilaevad, naftatankerid ja puistlastilaevad olid 2024. aastal suurimad heite tekitajad, nagu kõigil varasematel aruandeaastatel alates 2018. aastast. Konteinerilaevade heite olulise suurenemise tõttu suurenes nende osakaal teatatud koguheitest kõrgeimale registreeritud tasemele (37 %, samal ajal kui ajavahemikul 2018–2023 oli see aastast keskmiselt 30 %). Enamiku laevatüüpide suhteline osakaal püsis stabiilsena, välja arvatud LNG tankerite puhul, mille osakaal vähenes 5 %-ni koguheitest, langedes tagasi tasemele, kus see oli enne Venemaa 2022. aasta täiemahulist sissetungi Ukrainasse.

Punase mere kriis mõjutas tugevalt laevade CO₂ koguheitte jaotust eri liiki reiside vahel ja sadamates. Pikemad vahemaad EMP-välistel marsruutidel suurendasid **EMP-välise reiside heite suhtelist osakaalu 65,7 %-lt 2023. aastal 70,6 %-le 2024. aastal**, mis on nendest reisidest põhjustatud heite suurim registreeritud osakaal alates 2018. aastast. See suundumus on kooskõlas EMP-välistel kaubateedel kõige aktiivsemalt tegutsevate laevastikusegmentide tegevuse intensiivistumisega.

Seiratud laevade **kütusekulu** oli 2024. aastal 46,8 miljonit tonni. Ajavahemikul 2018–2024 tarbiti endiselt peamiselt tavapäraseid fossiilseid laevakütuseid (raske kütteeõli, kerge kütteeõli, gaasiõli, diisliõli), mis moodustasid 2024. aastal teatatud kütuste kogumassist üle 91 %. Nagu varasematelgi aastatel, suurenes registreeritud andmete põhjal raske kütteeõli tarbimine, mida peaaegu täielikult tasakaalustas kerge kütteeõli tarbimise vähenemine, mis oli tingitud laevade heitgaasipuhastussüsteemide laialdasemast kasutuselevõtust.

2024. aastal registreeriti laevade seni suurima LNG tarbimine (ligikaudu 1 % suurem kui 2023. aastal, moodustades 2024. aasta kohta teatatud kütuse kogutarbimisest 7,5 %). Suurenemise põhjuseks on see, et LNGd kasutavad lisaks LNG tankeritele ka muud laevad, peamiselt konteinerilaevad, parvlaevad ja reisilaevad. Veeldatud naftagaasi ja metanooli tarbimine suurenes 2023. aastaga võrreldes märkimisväärselt (+38 % ja +428 %), kuid moodustas siiski väikese osa seiratud laevade kogutarbimisest (kumbki 0,1 %). Muud mittetavapärased kütused moodustasid 0,9 % teatatud kütuse kogutarbimisest (0,42 miljonit tonni), kusjuures 0,22 miljonit tonni oli biodiislikütus.

4. Seirealused laevad: laevateed, kiirus, tehniline ja operatiivne tõhusus

Meretranspordivoogude osas näitavad Eurostati andmed,⁷ et ELi sadamates käideldud meritsi veetavate kaupade kogubrutokaal vähenes 2024. aastal veidi (0,2 %).

Võrreldes 2023. aastaga suurenes 2024. aastal kaupade sissevool sellistest riikidest nagu Ukraina, Kanada, Türgi ja Hiina, mis suurendas **sissetulevate kaubavoogude** kogumahtu 1,2 %. **Väljaminevate kaubavoogude** kogumaht vähenes 2024. aastal 3,2 %. Kõige märkimisväärsem langus, mis mõjutas väljaminevaid vooge, oli seotud Ameerika Ühendriikide (idarannik) ja Hiinaga.

Ajavahemikul 2018–2024 kogutud seire-, aruandlus- ja kontrolliandmed **ei näidanud, et seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemiga hõlmatud laevade kiirus oleks struktuurselt vähenenud**. 2024. aastal registreeriti 15 laevatüübist 10 puhul suurem keskmine kiirus kui 2018. aastal. Mõne laevatüübi puhul suurenes kiirus märkimisväärselt, näiteks kombineeritud laevade (+32 %), gaasitankerite (+16 %), muude laevade (+16 %) ja naftatankerite (+13 %) puhul. 2023. aastaga võrreldes 15 laevatüübist 11 puhul keskmist kiirust 2024. aastal siiski vähendati. Nii konteinerilaevad kui ka LNG tankerid aga suurendasid seda märkimisväärselt, vastavalt 2,2 % ja 2,4 %.

Peamiste **tehnilise ja operatiivse tõhususe** näitajate graafiline analüüs kinnitas andmete korrelatsiooni väärtuste järkjärgulist suurenemist peamiste tehnilise ja operatiivse tõhususe näitajate⁸ ning ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel andmeid esitavate laevade suuruse vahel, mis annab tunnistust seire-, aruandlus- ja kontrolliraamistiku paremast sissetöötatusest. Tõhususe suundumused püsisid üldiselt stabiilsed, eriti suurimate heitetekitajate seas, samas kui mõne segmendi (nt konteinerilaevad) puhul ilmnis teatavat tehnilise tõhususe paranemine.

5. ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse rakendamine

ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse rakendamise osas kinnitavad tulemused esitatud andmete usaldusväärsust ja täielikkust. Nii laevandusettevõtjad kui ka akrediteeritud tõendajad tulid hästi toime uute aruandlusnõuetega, mis kehtestati selleks, et toetada HKSi laiendamist meretranspordile alates 2024. aastast. Seda tõendavad paranenud näitajad **andmete õigeaegse esitamise** kohta (69 %, võrreldes 52 %-ga 2023. aastal), hoolimata aastaaruannete esitamise varasemast tähtajast⁹.

Esitatud andmete kvaliteet oli üldiselt samaväärne eelmise aruandeperioodiga (2023). Võõrväärtuseid sisaldavate aruannete osakaal suurenes vaid veidi (0,5 %-ni aruannete koguarvust), mis on siiski märkimisväärselt väiksem kui ajavahemiku 2018–2024 keskmine 1,1 %.

Sadamariigi kontrollide käigus tehtud **seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi kohased vastavuskontrollid** kinnitasid varasematel aastatel täheldatud edusamme. 2025. aastal ei suudetud

⁷ Eurostat (2024), *Kaupade merevedu – aastaandmed*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data

⁸ Energiatõhususe indeksi, näitaja hinnangulise väärtuse ja olemasolevate laevade energiatõhususe indeksi abil hinnatakse laevade tehnilist tõhusust. Energiatõhususe näitaja ja tõhususe aastamäära abil hinnatakse nende operatiivset tõhusust.

⁹ Alates 2024. aasta aruandeperioodist tuleb andmed esitada 30. aprilli asemel 31. märtsiks.

vaid 2 % kontrollitud laevade kohta esitada kehtivat vastavustunnistust, mis tõendaks ELi seire-, aruandlus- ja kontrollikohustuste täitmist eelneval aastal. ELi meretranspordi seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemi rakendamise sissetöötatus aitab tagada meretranspordisektori suhtes kohaldatavate HKSi kohustuste täitmise kõrge määra, mis näitab sektori kohanemist nende nõuetega ning kajastub selles, et 2025. aastal tagastasid laevandusettevõtjad lubatud heitkoguse ühikuid õigusaktides sätestatud tähtajaks rohkem kui 99 % tagastamisnõuete ulatuses¹⁰.

¹⁰ Määratud andmete alusel, mille laevandusettevõtjad olid esitanud 1. oktoobriks 2025 liidu registris 2024. aasta heitkoguste kohta.