



Briuselis, 2026 m. balandžio 29 d.  
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230  
ENV 428  
ENER 206  
TRANS 259  
MARE 12

**PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS**

---

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. balandžio 29 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2026) 173 final
Dalykas:	KOMISIJS ATASKAITA 2025 m. Europos Komisijos ataskaita dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio

---

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 173 final.

\_\_\_\_\_

Priedama: COM(2026) 173 final



Briuselis, 2026 04 29  
COM(2026) 173 final

## **KOMISIJOS ATASKAITA**

**2025 m. Europos Komisijos ataskaita dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efekta  
sukeliančių dujų kiekio**

{SWD(2026) 119 final}

## 2025 m. Europos Komisijos ataskaita dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekio

### 1. Įvadas

Jūrų transportui tenka itin svarbus vaidmuo ES ekonomikoje ir jis išsiskiria kaip viena iš efektyviausiai energiją vartojančio transporto rūšių. Tačiau jis vis dėlto išmeta daug šiltnamio efekta sukeliančių dujų (ŠESD).

Tai 2025 m. į Europos ekonominės erdvės (EEE) uostus įplaukiančių ir iš jų išplaukiančių laivų išmetamo ŠESD kiekio duomenų, renkamų pagal 2015 m. priimtą ES reglamentą dėl jūrų transporto išmetamo šiltnamio efekta sukeliančių dujų kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo <sup>(1)</sup> (toliau – ES jūrų transporto stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo reglamentas, arba SATT reglamentas), ataskaita. Ataskaita apima duomenis, surinktus 2018–2024 m. laikotarpiu. Joje išsamiai palyginamos ir analizuojamos išmetamųjų teršalų kiekio ir energijos vartojimo efektyvumo tendencijos per aptariamus metus ir nušviečiami veiksniai, turintys įtakos jūrų transporto išmetamam ŠESD kiekiui. Ataskaitoje atsižvelgiama į ES apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos (ATLPS) įgyvendinimą iki 2024 m. ataskaitinio laikotarpio – pirmųjų metų, kai sistema buvo taikoma jūrų transportui.

### 2. Politikos vystymas

Siekdami užtikrinti, kad jūrų transporto sektorius prisidėtų prie ES klimato srities užmojų įgyvendinimo, Europos Parlamentas ir Taryba 2023 m. priėmė keletą priemonių, kaip dalį Europos žaliojo kurso įgyvendinimo priemonių rinkinio. Tos priemonės apima ES ATLPS persvarstymą <sup>(2)</sup>, kuriuo buvo išplėsta ES ATLPS taikymo sritis, kad ji apimtų nuo 2024 m. sausio 1 d. į ES uostus įplaukiančių didelių laivų išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį, nepriklausomai nuo to, su kurios šalies vėliava jie plaukioja. Be to, **Reglamentu dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“** <sup>(3)</sup> nuo 2025 m. užtikrinama, kad laivuose vartojamos energijos taršos šiltnamio efekta sukeliančiomis dujomis intensyvumas ilgainiui laipsniškai mažėtų.

Įpareigojimų, kylančių tiek iš ES ATLPS, tiek iš Reglamento dėl iniciatyvos „FuelEU Maritime“, vykdymas grindžiamas 2023 m. persvarstytu **ES jūrų transporto SATT reglamentu** <sup>(4)</sup> nustatyta stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo sistema. 2024 m. ataskaitinis laikotarpis buvo pirmasis laikotarpis, kai buvo taikomos persvarstytos taisyklės, priimtose 2023 m. siekiant sudaryti sąlygas įgyvendinti ATLPS laivybos sektoriuje ir į SATT reglamento taikymo sritį įtraukti išmetamą metano (CH<sub>4</sub>) ir azoto suboksido (N<sub>2</sub>O) kiekį.

Be teisėkūros priemonių, sėkmingą laivybos dekarbonizacijos įgyvendinimą ES toliau remia teikdama **paramą moksliniams tyrimams ir inovacijoms**. Inovacijų fondas iki 2030 m. panaudos 20 mln. ES leidimų (1,5 mlrd. EUR) <sup>(5)</sup> finansuoti jūros sektoriaus dekarbonizacijai skirtiems

---

<sup>(1)</sup> 2015 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/757 dėl jūrų transporto išmetamo anglies dioksido kiekio stebėsenos, ataskaitų teikimo ir tikrinimo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva 2009/16/EB, OL L 123, 2015 5 19, p. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>.

<sup>(2)</sup> Priėmus Direktyvą (ES) 2023/959, OL L 130, 2023 5 16, p. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

<sup>(3)</sup> Reglamentas (ES) 2023/1805, OL L 234, 2023 9 22, p. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

<sup>(4)</sup> Reglamentas (ES) 2023/957, OL L 130, 2023 5 16, p. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

<sup>(5)</sup> Skaičiuojant, kad anglies dioksido kaina bus 75 EUR/t.

projektams, be kita ko, tvarių degalų gamybos ir naudojimo, jūrų transporto sistemos elektrifikavimo ir mažataršių ir visai netaršių laivų statybos ir (arba) modifikavimo srityse. Nuo 2026 m. pradžios ir paskelbus vos du kvietimus teikti pasiūlymus per Inovacijų fondą suteikta parama 21-am jūrų srities projektui iš viso už 1,03 mlrd. EUR, įskaitant 365,3 mln. EUR per vandenilinio kuro gamybos aukcionus ir 202,3 mln. EUR projektams, susijusiems su laivų statyba ir (arba) modifikavimu.

Nors Inovacijų fondas daugiausia dėmesio skiria aukštesnio technologinės parengties lygio projektams ir diegimui, ES investavo ir į žemesnio technologinės parengties lygio projektus jūrų sektoriuje pagal programą „Europos horizontas“, visų pirma į Visai netaršaus vandens transporto partnerystę. Pagal šią partnerystę ES iki 2027 m. investuos iki 530 mln. EUR šešiose srityse: i) tvarių alternatyviųjų degalų naudojimo, ii) elektrifikavimo, iii) energijos vartojimo efektyvumo, iv) projektavimo ir modifikavimo, v) skaitmenizacijos ir vi) žaliųjų uostų.

Komisija taip pat yra įsipareigojusi remti, visų pirma bendradarbiaudama su **Tarptautine jūrų organizacija (IMO)**, pasaulinius veiksmus, kuriais skatinama dekarbonizacija. 2025 m. balandžio mėn. ES palankiai įvertino tai, kad IMO patvirtino poveikio klimatui neutralizavimo sistemą, kuria siekiama mažinti tarptautinės laivybos sektoriuje išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Ši sistema apima jūrinio kuro taršos šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis intensyvumo laipsniško mažinimo pasaulinį standartą ir išmetamo ŠESD kiekio kainodaros mechanizmą. Šis susitarimas, kol kas dar nepriimtas, yra reikšmingas žingsnis siekiant, kad grynasis jūrų transporto išmetamų ŠESD kiekis taptų lygus nuliui iki 2050 m. arba panašiu metu, t. y. arti šios datos, kaip nustatyta Tarptautinės jūrų organizacijos 2023 m. strategijoje dėl ŠESD. Šio susitarimo priėmimo svarstymas atidėtas iki 2026 m. spalio mėn.

### **3. Raudonosios jūros krizė 2024 m. lėmė rekordinį jūrų transporto sektoriuje išmestą teršalų kiekį**

Per 2024 ataskaitiniais metais stebėtus reiškus į atmosferą išmesta **144,9 mln. tonų CO<sub>2</sub>**. Šis išmestas teršalų kiekis, apie kurį pranešė maždaug 12 700 laivų, buvo didžiausias užfiksuotas kiekis nuo to laiko, kai buvo įdiegta SATT sistema. Šis kiekis buvo **12,9 proc. didesnis** nei praneštas 2023 m. ir 5,7 proc. didesnis nei praneštas iki COVID-19 pandemijos<sup>(6)</sup>. Pirmą kartą laivai pateikė duomenis ir apie išmestą su CO<sub>2</sub> nesusijusių teršalų kiekį, patenkančių į SATT sistemos taikymo sritį. Šie teršalai sudarė dar 3,7 mln. tonų CO<sub>2</sub> ekvivalento: išmestas azoto suboksido (N<sub>2</sub>O) kiekis sudarė 2,2 mln. tonų CO<sub>2</sub> ekvivalento, o išmestas metano (CH<sub>4</sub>) kiekis – 1,6 mln. tonų CO<sub>2</sub> ekvivalento.

Praneštas išmestas CO<sub>2</sub> kiekis padidėjo tais metais, kai ES uostuose tvarkomų prekių kiekis išliko beveik nepakitęs (–0,2 proc., palyginti su 2023 m.), iš dalies dėl energetikos prekių importo sumažėjimo. Tačiau 2024 m. dėl Raudonosios jūros krizės, lėmusios tranzito per Sueco kanalą sumažėjimą ir laivų nukreipimą kitais maršrutais, dėl kurių gerokai pailgėjo nuplauktas atstumas ir jūroje praleistas laikas (atitinkamai 9,3 proc. ir 8,6 proc.), gerokai išaugo suminė laivyno veikla.

---

<sup>(6)</sup> Neįtraukiant ŠESD kiekio, išmesto 2018–2020 ataskaitiniais metais taikant ES jūrų transporto SATT reglamentą Jungtinei Karalystei.

Labiausiai tai paveikė **konteinervežių** segmentą, kuris pasižymėjo **didžiausiu išmestų teršalų kiekio padidėjimu** (+46 proc., kurie atitinka 16,7 mln. tonų CO<sub>2</sub>). Įprasti maršrutai, jungiantys Europos uostus su Tolimaisiais Rytai, turėjo būti nukreipti aplink Gerosios Vilties kyšulį, o tai smarkiai paveikė segmento veiklos ypatumus. Siekiant patenkinti padidėjusį konteineriuose vežamų krovinių gabenimo į ES uostus poreikį (+4,4 proc.) bei atsižvelgiant į poreikį laivams nuplaukti ilgesnius atstumus (+29 proc.) ir krovinius gabenti didesniu greičiu (+2,2 proc.), teko pradėti naudoti daugiau konteinervežių, kuriems taikoma SATT sistema (+8 proc.).

Išskyrus konteinervežius, 8 iš likusių 14 laivų tipų išmetamas ŠESD kiekis, palyginti su 2023 m., padidėjo. Dažniausiai tai lėmė dėl krizės Raudonojoje jūroje didesnis išmetamo ŠESD kiekis, susijęs su reisais už EEE ribų, pavyzdžiui, naftos tanklaivių (+4 proc.), cheminių medžiagų tanklaivių (+7 proc.), bendrosios paskirties krovinių laivų (+8 proc.) ir laivų transporto priemonėms vežti (+4 proc.). Didžiausias pranešimų apie išmetamųjų teršalų kiekį sumažėjimas užfiksuotas suskystintų gamtinių dujų (SGD) tanklaivių sektoriuje (–24 proc.), nes Europos SGD importas grįžo į lygį, buvusį iki 2022 m.

Kaip ir visais ankstesniais ataskaitiniais metais nuo 2018 m., **2024 m. didžiausiais teršėjais buvo pripažinti konteinervežiai, naftos tanklaiviai ir balkeriai**. Dėl ženklaus konteinervežių išmetamo ŠESD kiekio padidėjimo jų dalis, palyginti su bendru išmetamu ŠESD kiekiu, apie kurį pranešta, pasiekė aukščiausią užfiksuotą lygį (37 proc., palyginti su 30 proc. metiniu vidurkiu 2018–2023 m. laikotarpiu). Daugumos tipų laivų santykinė išmetamo ŠESD kiekio dalis išliko stabili, išskyrus SGD tanklaivius, kurių dalis sumažėjo iki 5 proc. viso išmetamo ŠESD kiekio ir grįžo į lygį, buvusį iki 2022 m. Rusijos plataus masto invaziją į Ukrainą.

Raudonosios jūros krizė turėjo didelį poveikį bendram laivyno išmetamo CO<sub>2</sub> kiekio pasiskirstymui tarp skirtingų tipų reisų ir pačiuose uostuose. Dėl ilgesnių atstumų prekybos maršrutuose už EEE ribų **išmetamo ŠESD kiekio, susijusio su reisais už EEE ribų, santykinė dalis padidėjo nuo 65,7 proc. 2023 m. iki 70,6 proc. 2024 m.** – tai didžiausias nuo 2018 m. užfiksuotas rodiklis. Ši tendencija atitinka laivyno segmentų, kurie yra aktyviausi prekybos maršrutuose už EEE ribų, veiklos augimą.

Vertinant pagal **kuro sąnaudas**, stebėtuose laivuose 2024 m. sunaudota 46,8 mln. tonų kuro. 2018–2024 m. laikotarpiu kuro sąnaudas ir toliau daugiausia sudarė tradicinis iškastinis jūrinis kuras (mazutas, lengvasis mazutas, gazolis, dyzelinas), jam teko daugiau kaip 91 proc. visos 2024 m. kuro masės, apie kurią pranešta. Kaip ir ankstesniais metais, sistema užfiksavo mazuto suvartojimo padidėjimą, kurį beveik visiškai kompensavo lengvojo mazuto suvartojimo sumažėjimas; pastarąjį lėmė laivyne vis plačiau diegiamos išmetamųjų dujų valymo sistemos.

2024 m. laivyne užfiksuotas didžiausias SGD suvartojimas (maždaug 1 proc. daugiau nei 2023 m., t. y. 7,5 proc. viso kuro suvartojimo, apie kurį pranešta 2024 m.). Šį padidėjimą lėmė tai, kad SGD naudojamos ne tik SGD laivuose-saugyklose, bet ir kituose laivuose, o didžioji dalis tenka konteinervežiams, ro-ro keleiviniams laivams ir keleiviniams laivams. Suskystintų naftos dujų ir metanolio suvartojimas, palyginti su 2023 m., žymiai išaugo (+38 proc. ir +428 proc.), tačiau vis dar sudaro nedidelę stebimo laivyno bendro suvartojimo dalį (po 0,1 proc.). Kiti nestandartiniai

degalai sudarė 0,9 proc. viso degalų suvartojimo, apie kurį pranešta, (0,42 mln. tonų), ir iš jų 0,22 mln. tonų sudarė biodyzelinas.

#### 4. Stebėti laivyno parametrai: laivybos maršrutai, greitis, techninis ir veiklos efektyvumas

Kalbant apie jūrų transporto srautus, Eurostato duomenys <sup>(7)</sup> rodo, kad 2024 m. ES uostuose tvarkomų jūrų transportu gabenamų krovinių bendras svoris nežymiai sumažėjo (0,2 proc).

Palyginti su 2023 m., 2024 m. padidėjo prekių srautai iš tokių šalių kaip Ukraina, Kanada, Turkija ir Kinija, o tai prisidėjo prie bendros **įvežamųjų prekybos srautų** apimties padidėjimo 1,2 proc. 2024 m. bendra **išvežamųjų prekybos srautų** apimtis sumažėjo 3,2 proc. Didžiausias išvežamųjų prekybos srautų sumažėjimas buvo susijęs su Jungtinėmis Valstijomis (Rytų pakrante) ir Kinija.

2018–2024 m. laikotarpio MATT duomenys **nerodo**, kad MATT parko **greitis būtų struktūriškai sumažėjęs**. 2024 m. 10 iš 15 tipų laivų pasiekė didesnę vidutinę greitį nei 2018 m. Kai kurių tipų laivų greitis žymiai padidėjo, pavyzdžiui, kombinuotųjų mišriųjų laivų (+32 proc.), dujų tanklaivių (+16 proc.), kitų laivų (+16 proc.) ir naftos tanklaivių (+13 proc.). Tačiau, palyginti su 2023 m., 2024 m. 11 iš 15 tipų laivų vidutinis greitis sumažėjo. Tiek konteinervežių, tiek SGD laivų-saugyklų greitis žymiai padidėjo – atitinkamai 2,2 ir 2,4 proc.

Grafinė pagrindinių **techninio ir veiklos efektyvumo** rodiklių analizė patvirtino, kad duomenų koreliacijos vertės tarp pagrindinių techninio ir veiklos efektyvumo rodiklių <sup>(8)</sup> bei laivų, teikiančių ataskaitas pagal ES jūrų transporto SATT reglamentą, dydžio palaipsniui didėja, o tai rodo didesnę SATT sistemos brandą. Efektyvumo tendencijos iš esmės išliko stabilios, ypač labiausiai teršiančiuose laivyno segmentuose, o kai kuriuose segmentuose (pvz., konteinervežių) užfiksuotas techninio efektyvumo pagerėjimas.

#### 5. Jūrų transporto SATT reglamento įgyvendinimas

Kalbant apie ES jūrų transporto SATT reglamento įgyvendinimą, iš rezultatų matyti, kad teikiami duomenys yra patikimi ir išsamūs. Tiek laivybos bendrovės, tiek akredituoti tikrintojai puikiai susidorojo su naujais ataskaitų teikimo reikalavimais, įvestais siekiant užtikrinti, kad nuo 2024 m. ATLPS būtų taikoma ir jūrų transportui. Tai patvirtina **pagerėję punktualumo** rodikliai (69 proc., palyginti su 52 proc. 2023 m.), nepaisant to, kad metinių ataskaitų pateikimo terminas buvo paankstintas <sup>(9)</sup>.

**Pateiktų duomenų kokybė** iš esmės nesikeitė, palyginti su ankstesniu ataskaitiniu laikotarpiu (2023 m.). Ataskaitų, kuriose buvo išskirčių, dalis tik nežymiai padidėjo – iki 0,5 proc. visų

---

<sup>(7)</sup> Eurostatas. (2024). *Krovinių vežimas jūrų transportu. Metų duomenys* (angl. *Maritime transport of goods - annual data*). [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_annual\\_data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data).

<sup>(8)</sup> Vertinant laivų techninį efektyvumą atsižvelgiama į projekcinį energijos vartojimo efektyvumo indeksą (EEDI), apskaičiuotąją rodiklio vertę (EIV ir laivo energijos vartojimo efektyvumo indekso (EEXI) vertę. Vertinant laivų eksploataavimo efektyvumą atsižvelgiama į energijos vartojimo efektyvumo veiklos indeksą (EEOI) ir metinį energijos vartojimo efektyvumo rodiklį (AER).

<sup>(9)</sup> Nuo 2024 m. ataskaitinio laikotarpio terminas buvo paankstintas nuo balandžio 30 d. į kovo 31 d.

ataskaitų, tačiau vis dar yra gerokai mažesnė už 2018–2024 m. laikotarpio vidurkį, kuris sudaro 1,1 proc.

Uosto valstybės kontrolės inspektavimo metu atliktos **SATT atitikties patikros** patvirtino ankstesniais metais užfiksuotą pažangą. 2025 m. tik 2 proc. patikrintų laivų nepateikė galiojančio atitikties patvirtinimo dokumento, patvirtinančio, kad praėjusiais metais buvo laikomasi ES SATT įpareigojimų. ES jūrų transporto SATT sistemos įgyvendinimo branda labai padėjo pasiekti aukštą jūrų sektoriaus ATLPS įsipareigojimų vykdymo lygį, o tai rodo, kad sektorius prisitaikė prie šių reikalavimų, nes 2025 m. laivybos bendrovės iki teisinio termino atsisakė daugiau nei 99 proc. visų ATL, kurių turėjo būti atsisakyta <sup>(10)</sup>.

---

<sup>(10)</sup> Kaip nustatyta remiantis duomenimis, kuriuos laivybos bendrovės pateikė Sąjungos registre iki 2025 m. spalio 1 d. dėl 2024 m. išmetamųjų teršalų kiekio.