



Briselē, 2026. gada 29. aprīlī
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2026. gada 29. aprīlis

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*

K-jas dok. Nr.: COM(2026) 173 final

Temats: KOMISIJAS ZIŅOJUMS
Eiropas Komisijas 2025. gada ziņojums par jūras transporta
siltumnīcefekta gāzu emisijām

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 173 final.

Pielikumā: COM(2026) 173 final



Briselē, 29.4.2026.
COM(2026) 173 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS

Eiropas Komisijas 2025. gada ziņojums par jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijām

{SWD(2026) 119 final}

Eiropas Komisijas 2025. gada ziņojums par jūras transporta siltumnīcefekta gāzu emisijām

1. Ievads

Jūras transportam ir būtiska nozīme ES ekonomikā, un tas izceļas kā viens no energoefektīvākajiem transporta veidiem. Tomēr tas joprojām ir liels siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju avots.

Šis ir 2025. gada ziņojums, kurā saskaņā ar 2015. gadā pieņemto ES Regulu par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju⁽¹⁾ (“ES Jūras monitoringa, ziņošanas un verifikācijas (MZV) regula”) apkopoti savāktie dati par SEG emisijām no kuģiem, kas ienāk Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) ostās un iziet no tām. Ziņojums aptver datus, kas savākti 2018.–2024. gadā. Tajā sniegts visaptverošs gadu gaitā vērojamo emisiju un energoefektivitātes tendenču salīdzinājums un analīze un izskaidroti faktori, kas ietekmē jūras transporta radītās SEG emisijas. Tajā ņemta vērā ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas (ETS) īstenošana līdz 2024. gada pārskata periodam, kas ir pirmais gads, kad sistēma tika piemērota jūras transportam.

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 vērienīgo ES klimatisko ieceru īstenošanā. Tie ietver **ES ETS**⁽²⁾ pārskatīšanu, kas paplašināja ES ETS tvērumu, 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. Turklāt **FuelEU Maritime regula**⁽³⁾ no 2025. gada nodrošina, ka uz kuģiem patērētās enerģijas siltumnīcefekta gāzu emisijas intensitāte laika gaitā pakāpeniski samazinās.

Atbilstība pienākumiem, kas izriet gan no ES ETS, gan no *FuelEU Maritime* regulas, balstās uz monitoringa, ziņošanas un verifikācijas sistēmu, kas izveidota ar 2023. gadā pārskatīto **ES Jūras MZV regulu**⁽⁴⁾. 2024. gada pārskata periods bija pirmais, kurā tika piemēroti pārskatītie noteikumi, kas 2023. gadā tika pieņemti, lai ETS varētu attiecināt uz kuģniecību un metāna (CH₄) un slāpekļa oksīda (N₂O) emisijas iekļautu MZV regulas darbības jomā.

Papildus likumdošanas pasākumiem ES turpina atbalstīt kuģniecības dekarbonizācijas sekmīgu īstenošanu, **atbalstot pētniecību un inovāciju**. Inovāciju fonds, kas līdz 2030. gadam izmantos 20 miljonus ES kvotu (1,5 miljardus EUR)⁽⁵⁾, lai finansētu jūrniecības nozares dekarbonizācijas projektus, aptver arī ilgtspējīgu degvielu ražošanu un izmantošanu, jūras transporta sistēmas elektrifikāciju un mazemisiju un bezemisiju kuģu būvniecību un/vai modernizāciju. Kopš 2026. gada sākuma un tikai pēc diviem uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus Inovāciju fonds 21 jūrniecības projektam ir sniedzis atbalstu kopumā 1,03 miljardu EUR apmērā, tostarp 365,3

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2015/757 (2015. gada 29. aprīlis) par jūras transporta radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju monitoringu, ziņošanu un verifikāciju un ar ko groza Direktīvu 2009/16/EK (OV L 123, 19.5.2015., 55. lpp., <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

⁽²⁾ Ar Direktīvu (ES) 2023/959 (OV L 130, 16.5.2023., 134. lpp., <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

⁽³⁾ Regula (ES) 2023/1805 (OV L 234, 22.9.2023., 48. lpp., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽⁴⁾ Regula (ES) 2023/957 (OV L 130, 16.5.2023., 105. lpp., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

⁽⁵⁾ Pamatojoties uz oglekļa cenu 75 EUR/t.

miljonus EUR ūdeņraža degvielu izolēs un 202,3 miljonus EUR ar kuģu būvniecību un/vai modernizāciju saistītiem projektiem.

Lai gan Inovāciju fonds ir vērsts uz projektiem augstākā tehnoloģiju gatavības līmenī un to īstenošanu, ES ir investējusi arī zemāka tehnoloģiju gatavības līmeņa projektos jūrniecības nozarē, izmantojot pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa”, it sevišķi bezemisiju ūdenstransporta partnerību. Minētās partnerības satvarā ES līdz 2027. gadam investēs līdz pat 530 miljoniem EUR sešās jomās: i) ilgtspējīgu alternatīvo degvielu izmantošana, ii) elektrifikācija, iii) energoefektivitāte, iv) projektēšana un pāraprīkošana, v) digitālas un vi) zaļas ostas.

Komisija ir arī apņēmusies atbalstīt globālu rīcību ar mērķi veicināt nozares dekarbonizāciju, it sevišķi savu darbu ar **Starptautisko Jūrniecības organizāciju (SJO)**. 2025. gada aprīlī ES atzinīgi novērtēja to, ka SJO ir apstiprinājusi neto nulles emisiju satvaru starptautiskās kuģniecības radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai. Satvars ietver globālu standartu kuģu degvielu SEG intensitātes pakāpeniskai samazināšanai un SEG emisiju cenu noteikšanas mehānismu. Šī vienošanās, kas vēl ir jāpieņem, ir nozīmīgs solis ceļā uz jūras transporta neto nulles emisiju mērķi līdz 2050. gadam vai tuvu tam, t. i., tuvu tam, kā noteikts SJO 2023. gada SEG stratēģijā. Diskusijas par vienošanās pieņemšanu ir atliktas uz 2026. gada oktobri.

3. Rekordlielas emisijas no jūras transporta 2024. gadā Sarkanās jūras krīzes rezultātā 2024. pārskata gadā monitorētie reisi atmosfērā emitēja **144,9 miljonus tonnu CO₂**. Šīs emisijas, par kurām ziņoja aptuveni 12 700 kuģu liela flote, bija vislielākās kopš MZV sistēmas izveides. Tās bija **par 12,9 % lielākas** nekā tās, par kurām ziņots 2023. gadā, un par 5,7 % lielākas nekā tās, par kurām ziņots pirms Covid-19 pandēmijas⁽⁶⁾. Pirmo reizi kuģi ziņoja arī par MZV sistēmas tvērumā ietilpstošām emisijām, kas nav CO₂ emisijas. Šīs emisijas sasniedza vēl 3,7 miljonus tonnu CO₂ ekvivalenta, no kurām slāpekļa oksīda (N₂O) emisijas veidoja 2,2 miljonus tonnu CO₂ ekvivalenta un metāna (CH₄) emisijas – 1,6 miljonus tonnu CO₂ ekvivalenta.

Ziņoto CO₂ emisiju pieaugums notika gadā, kad ES ostās pārkrauto preču apjoms saglabājās gandrīz nemainīgs (-0,2 % salīdzinājumā ar 2023. gadu), daļēji tāpēc, ka samazinājās energopreču imports. Tomēr 2024. gadā bija vērojams būtisks kopējās flotes darbības pieaugums, ko izraisīja krīze Sarkanajā jūrā un tai sekojošais tranzīta caur Suecas kanālu samazinājums un maršrutu maiņa, kas ievērojami palielināja kopējo veikto attālumu un jūrā pavadīto laiku (attiecīgi par 9,3 % un 8,6 %).

Visvairāk tika ietekmēts **konteinerkuģu segments**, kas radīja **lielāko daļu emisiju pieauguma** (+ 46 %, kas atbilst 16,7 miljoniem tonnu CO₂). Tradicionālie maršruti, kas Eiropas ostas savieno ar Tālajiem Austrumiem, bija jānovirza ap Labās Cerības ragu, un tas būtiski ietekmēja segmenta operatīvo darbību. Lai apmierinātu pieaugošo pieprasījumu pēc konteinerkravu pārvadājumiem ES ostās (+ 4,4 %) un vajadzību veikt lielākus attālumus (+ 29 %) un ar lielāku ātrumu (+ 2,2 %), nācās izmantot vairāk MZV sistēmas tvērumā ietilpstošu konteinerkuģu (+ 8 %).

⁽⁶⁾ Izņemot emisijas, kas izriet no ES Jūras MZV regulas piemērošanas Apvienotajai Karalistei 2018.–2020. pārskata gadā.

Izņemot konteinerkuģus, 8 no 14 pārējo veidu kuģiem reģistrēja emisiju pieaugumu salīdzinājumā ar 2023. gadu. Tā iemesls bieži bija lielākas emisijas reisos ārpus EEZ sakarā ar krīzi Sarkanajā jūrā, piemēram, naftas tankkuģu (+ 4 %), ķīmikāliju tankkuģu (+ 7 %), ģenerālkraavas kuģu (+ 8 %) un transportlīdzekļu pārvadātāju (+ 4 %) gadījumā. Vislielākais ziņoto emisiju samazinājums tika reģistrēts sašķidrinātās dabasgāzes (*LNG*) tankkuģiem (-24 %), jo Eiropas *LNG* imports atgriezās līmenī, kādā tas bija pirms 2022. gada.

Tāpat kā visos iepriekšējos pārskata gados kopš 2018. gada **arī 2024. gadā apstiprinājās, ka lielākie emitētāji ir konteinerkuģi, naftas tankkuģi un beramkravu kuģi**. Konteinerkuģu radīto emisiju ievērojamais pieaugums to daļu no kopējām ziņotajām emisijām palielināja līdz augstākajam reģistrētajam līmenim (37 %, kas ir pieaugums salīdzinājumā ar 2018.–2023. gada periodā reģistrēto gada vidējo rādītāju 30 %). Lielākās daļas kuģu veidu relatīvais īpatsvars saglabājās stabils, izņemot *LNG* tankkuģus, kuru devums samazinājās līdz 5 % no kopējām emisijām, atgriežoties līmenī, kādā tās bija pirms 2022. gada Krievijas pilna mēroga iebrukuma Ukrainā.

Flotes kopējo CO₂ emisiju sadalījumu starp dažādiem reisu veidiem un ostās būtiski ietekmēja krīze Sarkanajā jūrā. Lielāki ceļa attālumi tirdzniecības maršrutos ārpus EEZ palielināja to **emisiju relatīvo īpatsvaru, kas rodas reisos ārpus EEZ, no 65,7 % 2023. gadā līdz 70,6 % 2024. gadā**, kas ir augstākais rādītājs kopš 2018. gada. Šī tendence atbilst to flotes segmentu aktivitātes pieaugumam, kuri visvairāk darbojas tirdzniecības maršrutos ārpus EEZ.

Runājot par **degvielas patēriņu**, monitorētie kuģi 2024. gadā patērēja 46,8 miljonu tonnu degvielas. Degvielas patēriņā 2018.–2024. gada periodā joprojām dominēja konvencionālās fosilās kuģu degvielas (smagā degvielleļļa, vieglā degvielleļļa, gāzeļļa, dīzeļdegviela), kas veidoja 91 % no 2024. gadā ziņotās degvielas kopējās masas. Tāpat kā iepriekšējos gados sistēmā tika reģistrēts smagās degvielleļļas patēriņa pieaugums, ko gandrīz pilnībā kompensē vieglās degvielleļļas patēriņa samazinājums, kura pamatā ir arvien lielāka izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu izmantošana flotē.

2024. gadā flote reģistrēja augstāko *LNG* patēriņa līmeni (par aptuveni 1 % vairāk nekā 2023. gadā, kas ir 7,5 % no kopējā 2024. gadā paziņotā degvielas patēriņa). Šis pieaugums bija saistīts ar to, ka *LNG* arvien vairāk izmanto kuģi, kas nav *LNG* tankkuģi, un lielākoties tie ir konteinerkuģi, Ro-Pax (Ro-Ro pasažieru kuģi) kuģi un pasažieru kuģi. Salīdzinājumā ar 2023. gadu sašķidrinātās naftas gāzes un metanola patēriņš ievērojami palielinājās (+ 38 % un + 428 %), tomēr tas joprojām veido nelielu daļu no monitorētās flotes kopējā patēriņa (0,1 % katrs). Citas nestandarta degvielas veidoja 0,9 % no kopējā paziņotā degvielas patēriņa (0,42 miljoni tonnu), un 0,22 miljoni tonnu no tā tika paziņoti kā biodīzeļdegviela.

4. Monitorētā flote: kuģošanas maršruti, ātrums un tehniskā un operacionālā efektivitāte

Attiecībā uz jūras transporta plūsmām *Eurostat* dati ⁽⁷⁾ liecina, ka ES ostās pārkrauto jūras preču kopējais bruto svars 2024. gadā nedaudz samazinājās, proti, par 0,2 %.

Salīdzinājumā ar 2023. gadu ienākošās plūsmas no tādām valstīm kā Ukraina, Kanāda, Turcija un Ķīna 2024. gadā palielinājās, veicinot **ienākošo tirdzniecības plūsmu** kopējā apjoma pieaugumu par 1,2 %. Kopējais 2024. gada **ārupējo tirdzniecības plūsmu** apjoms 2024. gadā samazinājās par 3,2 %. Visbūtiskākais samazinājums, kas ietekmēja izejošās plūsmas, attiecās uz Amerikas Savienotajām Valstīm (Austrumkrastu) un Ķīnu.

MZV dati par 2018.–2024. gadu **neliecina par strukturālu MZV flotes ātruma samazinājumu**. 2024. gadā 10 no 15 kuģu veidiem reģistrēja lielāku vidējo ātrumu nekā 2018. gadā. Dažiem veidiem tika reģistrēts ievērojams ātruma pieaugums, piemēram, kombinētajiem pārvadātājiem (+ 32 %), gāzes tankkuģiem (+ 16 %), citiem kuģiem (+ 16 %) un naftas tankkuģiem (+ 13 %). Tomēr salīdzinājumā ar 2023. gadu 11 no 15 kuģu veidiem vidējo ātrumu 2024. gadā samazināja. Gan konteinerkuģi, gan *LNG* tankkuģi to ievērojami palielināja – attiecīgi par 2,2 % un 2,4 %.

Galveno **tehniskās un operacionālās efektivitātes** rādītāju grafiskā analīze apstiprināja, ka pakāpeniski palielinās datu korelācijas vērtības starp galvenajiem tehniskās un operacionālās efektivitātes rādītājiem ⁽⁸⁾ un to kuģu lielumu, par kuriem ziņo saskaņā ar ES Jūras MZV regulu, un tas liecina par aizvien lielāku MZV satvara briedumu. Efektivitātes tendences kopumā saglabājās stabilas, jo īpaši flotes lielāko emitētāju vidū, savukārt dažos segmentos (piemēram, konteinerkuģiem) paziņotā tehniskā efektivitāte ir uzlabojusies.

5. ES Jūras MZV regulas īstenošana

Runājot par ES Jūras MZV regulas īstenošanu, rezultāti apstiprina ziņoto datu stabilitāti un pilnīgumu. Gan kuģošanas sabiedrības, gan akreditētie verificētāji ir labi izpildījuši jaunās ziņošanas prasības, kas ieviestas, lai no 2024. gada ETS varētu attiecināt arī uz jūras transportu. Par to liecina **uzlabotie punktualitātes rādītāji** (69 % salīdzinājumā ar 52 % 2023. gadā), neraugoties uz to, ka gada ziņojumu iesniegšanas termiņš bija agrāks ⁽⁹⁾.

Iesniegto datu kvalitāte kopumā saglabājās tāda pati kā iepriekšējā pārskata periodā (2023). To ziņojumu īpatsvars, kuros ir izlecošās vērtības, palielinājās tikai nedaudz – līdz 0,5 % no kopējā skaita, un tas joprojām ir ievērojami mazāk nekā vidēji 1,1 % 2018.–2024. gadā.

Ostas valsts kontroles inspekcijās veiktās **MZV atbilstības pārbaudes** apstiprināja iepriekšējos gados reģistrētos uzlabojumus. Derīgu atbilstības dokumentu, kas apliecinātu atbilstību ES MZV pienākumiem iepriekšējā gadā, 2025. gadā neiesniedza tikai 2 % inspicēto kuģu. ES jūras MZV sistēmas īstenošanas briedumam bija būtiska nozīme, lai nodrošinātu augstu atbilstību ETS jūrniecības saistībām, un tas liecina par nozares pielāgošanos šīm prasībām, jo 2025. gadā

⁽⁷⁾ Eurostat, “Maritime transport of goods - annual data”, 2024. gads, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data

⁽⁸⁾ Lai noteiktu kuģu tehnisko efektivitāti, tiek novērtēts projektētās energoefektivitātes indekss, aplēstā indeksa vērtība un esošo kuģu energoefektivitātes indekss. Lai noteiktu to operacionālo efektivitāti, tiek novērtēts energoefektivitātes operacionālais rādītājs un gada efektivitātes koeficients.

⁽⁹⁾ Sākot no 2024. gada pārskata perioda, termiņš no 30. aprīļa tika pārcelts uz 31. martu.

kuģošanas sabiedrības līdz tiesību aktos noteiktajam termiņam bija nodevušas kvotas, kas atbilst vairāk nekā 99 % no nodošanas prasībām ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Nosaka, pamatojoties uz skaitļiem, ko attiecībā uz 2024. gada emisijām kuģošanas sabiedrības Savienības reģistrā paziņojušas līdz 2025. gada 1. oktobrim.