EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 12.2.2025
COM(2025) 39 final

ZPRÁVA KOMISE

Zpráva Evropské komise o emisích CO2 z námořní dopravy za rok 2024

{SWD(2025) 38 final}

Zpráva Evropské komise o emisích CO_2 z námořní dopravy za rok 2024

1. Úvod

Námořní doprava je pro hospodářství EU klíčová a představuje jeden z energeticky nejúčinnějších druhů dopravy. Stále však zůstává významným zdrojem emisí skleníkových plynů. V roce 2023 došlo ke značnému snížení emisí oproti roku 2022, čímž EU významně pokročila v plnění svých cílů v oblasti klimatu. Tato zpráva zdůrazňuje, že je i nadále důležité sledovat dopad námořního odvětví na emise skleníkových plynů.

Jedná se o šestou výroční zprávou týkající se emisí oxidu uhličitého (CO_2) z lodí, které připlouvají do přístavů v Evropském hospodářském prostoru (EHP) nebo z nich odplouvají, která byla vypracována na základě údajů shromážděných podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy přijatého v roce 2015[1] (dále jen nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy). Zpráva vychází z údajů shromážděných v letech 2018 až 2023. Zahrnuje komplexní srovnání údajů a analýzu tendencí v oblasti emisí a energetické účinnosti v průběhu let.

Tato zpráva přibližuje také faktory ovlivňující emise CO_2 z námořní dopravy, a to prostřednictvím analýzy charakteristik lodí vplouvajících do přístavů EHP a jejich energetické účinnosti.

2. Vývoj politiky

V roce 2023 přijaly Evropský parlament a Rada v rámci balíčku pro dosažení závazků Zelené dohody pro Evropu řadu opatření, která mají zajistit příspěvek odvětví námořní dopravy k ambicím EU v oblasti klimatu. Patří mezi ně revize **systému EU pro obchodování s emisemi** (ETS)[2], který od 1. ledna 2024 zahrnuje také emise CO_2 z velkých lodí vplouvajících do přístavů EU bez ohledu na to, pod kterou vlajkou plují, a **nařízení o námořních palivech FuelEU**[3], které zajistí, aby se počínaje rokem 2025 intenzita emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubách lodí postupně snižovala.

Dodržování nových povinností, které vyplývají z rozšíření EU ETS na oblast námořní dopravy, bude prosazováno prostřednictvím systému monitorování, vykazování a ověřování, který byl stanoven **nařízením EU o monitorování, vykazování a ověřování** a revidován v květnu 2023[4]. Dne 1. ledna 2024 vstoupila v platnost aktualizovaná pravidla pro monitorování a vykazovaní, která umožňují zavést systém ETS pro lodní dopravu a zahrnout emise metanu a oxidu dusného do rozsahu monitorování, vykazování a ověřování.

---

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES (Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55, http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[2] Prostřednictvím směrnice (EU) 2023/959, Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134, http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj.

[3] Nařízení (EU) 2023/1805, Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

[4] Nařízení (EU) 2023/957, Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 105, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

Kromě legislativních opatření podporuje EU dekarbonizaci lodní dopravy také tím, **že podporuje výzkum a inovace**. Prostřednictvím Inovačního fondu financovaného z EU ETS poskytla výzva na rok 2023 finanční prostředky šesti námořním projektům a jednomu projektu v oblasti lodních paliv v celkové výši více než 200 milionů EUR.

Kromě toho byly v rámci první celoevropské aukce vodíku pro výrobu paliv z obnovitelných zdrojů nebiologického původu na bázi vodíku přiděleny finanční prostředky na výrobu námořních paliv šesti projektům, včetně předního světového projektu v oblasti zeleného vodíku a amoniaku z obnovitelných zdrojů. Dne 3. prosince 2024 byla zahájena druhá vodíková aukce[5] s vymezeným rozpočtem ve výši 200 milionů EUR pro projekty, které zásobují odběratele v námořním odvětví.

Inovační fond se zaměřuje na vyšší úrovně technologické připravenosti a zavádění, EU však prostřednictvím programu Horizont Evropa investuje i do nižších úrovní technologické připravenosti v námořním odvětví, a to zejména do Partnerství pro bezemisní lodní dopravu. V rámci tohoto partnerství investuje EU do roku 2027 až 530 milionů EUR v následujících pěti oblastech: využívání udržitelných alternativních paliv, elektrifikace, energetická účinnost, design a modernizace a digitální a ekologické přístavy.

Komise je rovněž odhodlána podporovat globální opatření na podporu dekarbonizace tohoto odvětví, zejména v rámci **Mezinárodní námořní organizace (IMO)**. V červenci 2023 byla přijata revidovaná strategie IMO pro snižování emisí skleníkových plynů z lodí, která stanovila cíl nulových čistých emisí z lodí, kterého má být dosaženo okolo roku 2050. V návaznosti na revizi strategie Komise v průběhu roku 2024 nadále podporovala vypracování souboru střednědobých opatření ke snížení emisí skleníkových plynů za účelem realizace těchto cílů, včetně technického prvku ve formě normy pro lodní paliva v návaznosti na emise skleníkových plynů, i ekonomického prvku ve formě mechanismu stanovování cen emisí skleníkových plynů.

3. Emise z námořní dopravy se v roce 2023 snížily téměř na úroveň z roku 2021, jelikož z důvodu hospodářské a geopolitické nejistoty klesla činnost v oblasti námořní dopravy v Evropě.

V rámci monitorovaných plaveb bylo v roce vykazování 2023 do atmosféry vypuštěno **126,7 milionu tun CO_2**. Tyto emise byly o 7,9 % nižší než emise vykázané v roce 2022 a téměř stejné (s rozdílem –0,1 milionu tun) jako emise vykázané v roce 2021, což byl rok poznamenaný přetrvávajícími dopady pandemie. Ve srovnání s vykazovanými roky před pandemií COVID-19 (tj. 2018 a 2019), které zahrnovaly emise související se Spojeným královstvím, byly emise vykázané za rok 2023 přibližně o 13 % nižší[6].

[5] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund/competitive-bidding_en.

[6] Podrobnost dat vykázaných podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování v námořní dopravě neumožňuje upravit údaje o monitorování, vykazování a ověřování tak, aby nezahrnovaly údaje o emisích za vykazované roky 2018, 2019 a 2020, které byly započteny kvůli použití uvedeného nařízení na Spojené království.

Emise vykázané za rok 2023 byly vyprodukovány loďstvem s téměř 12 300 plavidly, což je druhý nejvyšší dosud zaznamenaný počet (o 5,4 % méně než v roce 2022, ale o 2,9 % více než v roce 2021).

Převážná většina typů lodí (12 z 15) vykázala v roce 2023 nižší emise než v roce 2022, což odpovídá poklesu **úrovně činnosti, který zaznamenala většina pododvětví námořního průmyslu**. Tento pokles byl do značné míry způsoben úbytkem zboží, které bylo odbaveno v přístavech EU (–3,9 % ve srovnání s rokem 2022), a to zejména v důsledku omezení směny zboží s Ruskem:

- Nejvýznamnější absolutní snížení emisí CO_2 bylo zaznamenáno u **lodí pro dopravu volně loženého nákladu** (–23% ve srovnání s rokem 2022). To bylo důsledkem působení několika faktorů, včetně značného poklesu počtu lodí pro dopravu volně loženého nákladu, které v roce 2023 vpluly do přístavů EHP (–12 %), snížení průměrné ujeté vzdálenosti na loď (–8 %) a snížení rychlosti (–4 %).
- Útočná válka Ruska proti Ukrajině i nadále ovlivňuje **dovoz energie**. Emise CO_2 z lodí přepravujících zkapalněný zemní plyn (LNG) zaznamenaly pokles (–11 %) ve srovnání s rokem 2022, zůstaly ale mnohem vyšší než v předchozích letech (+42 % ve srovnání s rokem 2021). Emise CO_2 z ropných tankerů ve srovnání s rokem 2022 mírně klesly (–2%).
- U **osobních lodí** došlo ke zvýšení emisí CO_2 ve srovnání s rokem 2022 o 6%, dostaly se tak na nejvyšší úroveň od roku 2018, což potvrzuje plné oživení tohoto odvětví po letech pandemie COVID-19.
- **Kontejnerové lodě** zaznamenaly druhý rok po sobě 6% pokles emisí, což odráží obecný pokles v počtu odbavených kontejnerů v hlavních přístavech EU (–3,8 % v roce 2023 ve srovnání s rokem 2022), pokles průměrné vzdálenosti vykazované kontejnerovými loděmi (–3 %) a snížení průměrné rychlosti aktivních kontejnerových lodí (-5 %).

V roce 2023 zůstaly největšími producenty emisí kontejnerové lodě, ropné tankery a lodě pro dopravu volně loženého nákladu. V roce 2023 byly zdrojem přibližně 52 % všech vykázaných emisí. Z toho 28 % emisí CO_2 vyprodukovaly kontejnerové lodě. Podíl většiny typů lodí na vykázaných emisích zůstal v letech 2018–2023 stabilní, avšak osobní lodě, osobní lodě typu ro-ro a lodě na přepravu LNG svůj podíl na emisích nadále zvyšovaly. Tento trend patrný od roku 2020 je zapříčiněn dynamikou trhu s energiemi a vzestupem osobní dopravy po pandemii COVID-19.

Rozdělení celkových emisí CO_2 z lodí podle druhu plavby a v kotvišti se v roce 2023 ve srovnání s rokem 2021 (po vystoupení Spojeného království z EU) téměř nezměnilo. Plavby, které začínaly nebo končily mimo EHP, nadále představovaly podstatnou část emisí CO_2 (přibližně dvě třetiny). To bylo v souladu s objemem příchozího a odchozího obchodního toku, který zaznamenal Eurostat, ačkoli podíl plaveb v roce 2023 mírně klesl v důsledku nižší úrovně činnosti pododvětví, která jsou nejaktivnější na obchodních trasách mimo EHP (lodě pro dopravu volně loženého nákladu a lodě na přepravu LNG).

Pokud jde o **spotřebu paliva**, v roce 2023 spotřebovaly monitorované lodě více než 41 milionů tun paliva. Spotřebě paliva v letech 2018–2023 nadále dominovala konvenční fosilní paliva (těžký topný olej, lehký topný olej, plynový olej, motorová nafta), která představovala 91 % celkové hmotnosti paliv vykázané v roce 2023. Údaje o palivech vykázané v roce 2023 potvrdily trendy zaznamenané ve spotřebě paliva vykázané od roku 2021, a to pokles podílu lehkého topného oleje (který v roce 2023 představoval 15,6 % vykázaného paliva) a odpovídající nárůst používání těžkého topného oleje (který v roce 2023 dosáhl 55,3 %).

V roce 2023 byla zaznamenána nejvyšší úroveň spotřeby LNG u lodí (přibližně o 11 % více než v roce 2022, což představuje více než 8 % vykázaného paliva v roce 2023). Důvodem je skutečnost, že LNG je stále více využíván jinými plavidly než loděmi na přepravu LNG, přičemž největší podíl tvoří kontejnerové lodě, osobní lodě typu ro-ro a osobní lodě. Spotřeba nefosilních topných paliv zůstala stejně jako v předchozích letech zanedbatelná.

4. Sledované loďstvo: přepravní trasy, rychlost, technická a provozní účinnost

Podle údajů Eurostatu se celkový objem **příchozích obchodních toků** v roce 2023 snížil o 3,7 %. Ve srovnání s rokem 2022 se v roce 2023 zvýšil tok ze Spojených států (východní pobřeží), Norska, Brazílie, Egypta, Nigérie, Libye a Alžírska, zatímco tok ze Spojeného království, Ruska, Turecka a Číny se snížil. Celkový objem **odchozích obchodních toků** se v roce 2023 snížil o 1,7 %. Tok do čtyř hlavních partnerských zemí (Spojené království, Spojené státy, Turecko a Čína) zůstal převážně na úrovni z roku 2022 a stejně jako v předchozích letech vedla hlavní trasa odchozích toků do Spojeného království.

Údaje o monitorování, vykazování a ověřování za období 2018–2023 nenaznačují strukturální **snížení rychlosti** u monitorovaného loďstva během tohoto období. Deset z 15 typů lodí zaznamenalo v roce 2023 vyšší průměrnou rychlost než v roce 2018, přičemž u některých došlo k výraznému nárůstu, například u lodí pro kombinovanou dopravu (+32 %), lodí přepravujících plyn (+20 %), jiných lodí (+19 %), ropných a chemických tankerů (+14 %) a osobních lodí (+13 %). Nejvýraznější snížení emisí v roce 2023 zaznamenaly lodě pro dopravu volně loženého nákladu a kontejnerové lodě. Patřily mezi několik typů lodí, které ve srovnání s rokem 2022 nadále snižovaly svou rychlost, a dosáhly tak snížení o 4 % a 5 %.

Z grafické analýzy klíčových ukazatelů **technické a provozní účinnosti** vyplývá, že v letech 2018–2023 nedošlo k žádným významným změnám. Kontejnerové lodě, osobní lodě typu ro-ro a ropné tankery zaznamenaly největší nárůst průměrné velikosti aktivních lodí v tomto období.

Úplnost a přesnost vykazovaných údajů se během vykazovaného období zlepšila. Tuto skutečnost potvrzuje zvýšení hodnot korelace údajů mezi klíčovými technickými a provozními ukazateli

účinnosti[7] a velikostí lodí, které podávají zprávy podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování v námořní dopravě.

5. Provádění nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy v roce 2023

Pokud jde o provádění nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy, výsledky naznačují, že se kvalita a úplnost údajů i nadále zlepšuje. V roce 2023 bylo nicméně se zpožděním předloženo více údajů než v roce 2022, což lze vysvětlit zvýšenou pracovní zátěží, které rejdařské společnosti a ověřovatelé čelí v důsledku rozšíření EU ETS na námořní dopravu a uplatňování nových pravidel pro monitorování a vykazování.

6. Celkový dopad námořní dopravy na celosvětové klima a životní prostředí

Čtvrtá studie IMO o skleníkových plynech[8] ukázala, že emise skleníkových plynů (včetně oxidu uhličitého, methanu a oxidu dusného) z lodní dopravy se mezi lety 2012 a 2018 zvýšily o 9,6 % (z 977 milionů tun na 1 076 milionů tun). Rovněž poukázala na to, že podle řady možných dlouhodobých scénářů v oblasti ekonomiky a energetiky se nárůst emisí CO_2 bude i nadále zvyšovat – z přibližně 90 % v roce 2018 (ve srovnání s rokem 2008) na 90–130 % v roce 2050 (ve srovnání s rokem 2008). Z nedávných studií o trendech v mezinárodní lodní dopravě v letech 2018–2022 vyplývá, že emise se za rok 2022 nesnížily, ale zůstaly na úrovni z roku 2008. Údaje vykázané za rok 2023 v rámci systému shromažďování údajů IMO ukazují ve srovnání s rokem 2022 pouze nepatrné snížení spotřeby paliva (–1 %) u vykazujícího loďstva v rámci celého světa.

Čtvrtá studie o skleníkových plynech rovněž zdůraznila význam emisí černého uhlíku, které, jak bylo zjištěno, představují přibližně 7 % emisí skleníkových plynů z mezinárodní lodní dopravy.

[7] Index energeticky účinného designu (EEDI) a odhadovaná hodnota indexu (EIV) se posuzují z hlediska technické účinnosti lodí. Provozní ukazatel energetické účinnosti (EEOI) a roční poměr účinnosti (AER) se posuzují z hlediska jejich provozní účinnosti.

[8] https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx.