EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 12. 2. 2025
COM(2025) 39 final

SPRÁVA KOMISIE

Správa Európskej komisie o emisiách CO2 z námornej dopravy za rok 2024

{SWD(2025) 38 final}

Správa Európskej komisie o emisiách CO_2 z námornej dopravy za rok 2024

1. Úvod

Námorná doprava má zásadný význam pre hospodárstvo EÚ a predstavuje jeden z energeticky najefektívnejších druhov dopravy. Stále však zostáva významným zdrojom emisií skleníkových plynov. EÚ dosiahla pri plnení svojich cieľov v oblasti klímy výrazný pokrok, pričom v roku 2023 v porovnaní s rokom 2022 výrazne znížila emisie. V tejto správe sa upozorňuje na význam ďalšieho monitorovania vplyvu námorného sektora na emisie skleníkových plynov.

V tejto šiestej výročnej správe o údajoch o emisiách oxidu uhličitého (CO_2) z lodí, ktoré vstupujú do prístavov v Európskom hospodárskom priestore (EHP) a odchádzajú z nich, sa poskytujú údaje zozbierané podľa nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov z námornej dopravy, ktoré bolo prijaté v roku 2015[1] (ďalej len „nariadenie EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy“). Správa vychádza z údajov zozbieraných v rokoch 2018 až 2023. Poskytuje sa v nej komplexné porovnanie údajov a analýza trendov v oblasti emisií a energetickej efektívnosti v priebehu rokov.

Na základe preskúmania charakteristík a energetickej efektívnosti lodí zastavujúcich v prístavoch EHP sa v tejto správa objasňujú aj faktory ovplyvňujúce emisie CO_2 z námornej dopravy.

2. Vývoj politiky

Európsky parlament a Rada ako súčasť balíka na dosiahnutie záväzkov Európskej zelenej dohody prijali v roku 2023 súbor opatrení, ktorými sa má zabezpečiť príspevok odvetvia námornej dopravy k ambíciám EÚ v oblasti klímy. Patria medzi ne revízia **systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii** (ďalej len „EU ETS“)[2], ktorý od 1. januára 2024 zahŕňa aj emisie CO_2 z veľkých lodí vstupujúcich do prístavov EÚ, a to bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia, a **nariadenie o iniciatíve FuelEU Maritime**[3], ktorým sa zabezpečí, aby sa od roku 2025 intenzita skleníkových plynov z energie využívanej na palube lodí časom postupne znižovala.

Súlad s novými povinnosťami, ktoré vyplývajú z rozšírenia systému EU ETS na námornú dopravu sa bude presadzovať prostredníctvom systému monitorovania, nahlasovania a overovania zriadeného **nariadením EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy**, ktoré bolo revidované v máji 2023[4]. Aktualizované pravidlá monitorovania a nahlasovania, ktoré umožňujú zaviesť ETS pre lodnú dopravu a zahrnúť emisie metánu a oxidu

[1] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy a o zmene smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 55, http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[2] Prostredníctvom smernice (EÚ) 2023/959 (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 134, http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

[3] Nariadenie (EÚ) 2023/1805 (Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 48, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

[4] Nariadenie (EÚ) 2023/957 (Ú. v. EÚ L 130, 16.5.2023, s. 105, http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

dusného do rozsahu monitorovania, nahlasovania a overovania, nadobudli účinnosť 1. januára 2024.

Okrem legislatívnych opatrení podporuje EÚ dekarbonizáciu lodnej dopravy aj **poskytovaním podpory pre výskum a inovácie**. Prostredníctvom Inovačného fondu, ktorý je financovaný z EU ETS, sa v rámci výzvy na rok 2023 poskytli finančné prostriedky na šesť námorných projektov a jeden projekt týkajúci sa lodných palív s celkovým rozpočtom viac ako 200 miliónov EUR.

Okrem toho sa v rámci prvej celoeurópskej aukcie na vodík na výrobu palív z obnoviteľných zdrojov nebiologického pôvodu (RFNBO) na báze vodíka pridelili finančné prostriedky šiestim projektom vrátane celosvetovo špičkového projektu na výrobu ekologického vodíka a obnoviteľného amoniaku na výrobu lodných palív. Druhá aukcia na vodík sa začala 3. decembra 2024[5] a zahŕňa rozpočet vo výške 200 miliónov EUR vyhradený na projekty dodávajúce svoju výrobu odberateľom v námornom sektore.

Zatiaľ čo Inovačný fond sa zameriava na vyššie úrovne technologickej pripravenosti a zavádzanie, EÚ investuje aj do projektov s nižšou úrovňou technologickej pripravenosti v námornom sektore, a to prostredníctvom programu Horizont Európa, a najmä partnerstva Vodná doprava s nulovými emisiami. V rámci tohto partnerstva EÚ do roku 2027 investuje až 530 miliónov EUR do piatich oblastí: využívanie udržateľných alternatívnych palív, elektrifikácia, energetická efektívnosť, dizajn a dodatočná modernizácia, digitálne a ekologické prístavy.

Komisia sa takisto zaviazala podporovať celosvetové opatrenia na podporu dekarbonizácie tohto odvetvia, najmä v rámci **Medzinárodnej námornej organizácie (IMO)**. V júli 2023 bola prijatá revidovaná stratégia IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí, v ktorej sa stanovil cieľ dosiahnuť nulovú bilanciu emisií z lodí do roku 2050 alebo približne v tomto období. Po revízii stratégie Komisia v priebehu roka 2024 naďalej podporovala vypracovanie balíka strednodobých opatrení na zníženie emisií skleníkových plynov na realizáciu týchto cieľov vrátane technického prvku v podobe normy pre lodné palivá, pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov, a ekonomického prvku v podobe mechanizmu stanovovania cien emisií skleníkových plynov.

3. Emisie z námornej dopravy sa v roku 2023 znížili na úroveň blízku úrovni z roku 2021, keďže z dôvodu hospodárskej a geopolitickej neistoty poklesla v Európe aktivita námornej dopravy.

Počas monitorovaných plavieb v roku nahlasovania 2023 sa do atmosféry vypustilo **126,7 milióna ton CO_2**. Tieto emisie boli o **7,9 % nižšie** ako emisie nahlásené v roku 2022 a takmer rovnaké (– 0,1 milióna ton) ako emisie nahlásené v roku 2021, ktorý bol poznačený pretrvávajúcimi účinkami pandémie. V porovnaní s rokmi nahlasovania, ktoré predchádzali pandémii COVID-19 (t. j. rokmi

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

2018 a 2019) a ktoré zahŕňali emisie týkajúce sa Spojeného kráľovstva, boli emisie nahlásené za rok 2023 približne o 13 % nižšie[6].

Emisie nahlásené za rok 2023 boli vyprodukované flotilou takmer 12 300 lodí, čo je druhý najvyšší počet, ktorý bol doteraz zaznamenaný (o 5,4 % menej ako v roku 2022, ale o 2,9 % viac ako v roku 2021).

V roku 2023 nahlásila prevažná väčšina druhov lodí (12 z 15) nižšie emisie ako v roku 2022, čo odráža pokles **úrovne aktivity, ktorý zaznamenala väčšina pododvetví námorného odvetvia**. Tento pokles bol spôsobený najmä poklesom objemu tovaru vybaveného v prístavoch EÚ (– 3,9 % v porovnaní s rokom 2022), najmä v dôsledku obmedzení prepravy tovaru z a do Ruska:

- Najvýraznejší absolútny pokles emisií CO_2 bol nahlásený v prípade **lodí na hromadný náklad** (– 23 % v porovnaní s rokom 2022). Bolo to v dôsledku viacerých faktorov vrátane výrazného poklesu počtu lodí na hromadný náklad, ktoré v roku 2023 zastavili v prístavoch EHP (– 12 %), zníženia priemernej vzdialenosti preplávanej jednou loďou (– 8 %) a nižšej rýchlosti (– 4 %).
- **Dovoz energie** naďalej ovplyvňovala ruská útočná vojna proti Ukrajine. Hoci bol v prípade emisií CO_2 z cisternových lodí na prepravu skvapalneného zemného plynu (LNG) zaznamenaný pokles v porovnaní s rokom 2022 – 11 %), zostali oveľa vyššie ako v predchádzajúcich rokoch (+ 42 % v porovnaní s rokom 2021). Emisie CO_2 z ropných tankerov v porovnaní s rokom 2022 mierne klesli (– 2 %).
- Emisie CO_2 z **osobných lodí** sa v porovnaní s rokom 2022 zvýšili o 6 % a dosiahli najvyššiu úroveň od roku 2018, čo potvrdzuje úplné oživenie sektora po rokoch pandémie COVID-19.
- **Kontajnerové lode** zaznamenali druhý rok po sebe pokles emisií o 6 %, čo odráža všeobecný pokles manipulácie s kontajnermi v hlavných prístavoch EÚ (– 3,8 % v roku 2023 v porovnaní s rokom 2022), zníženie priemernej vzdialenosti, ktorú kontajnerové lode nahlásili (– 3 %), ako aj zníženie priemernej rýchlosti aktívnych kontajnerových lodí (– 5 %).

Potvrdilo sa, že kontajnerové lode, ropné tankery a lode na hromadný náklad boli v roku 2023 aj naďalej najväčšími znečisťovateľmi. Zodpovedali za vyprodukovanie približne 52 % celkových nahlásených emisií v roku 2023. Len samotné kontajnerové lode zodpovedali za 28 % všetkých emisií CO_2. Celkovo zostalo rozdelenie väčšiny druhov lodí podľa nahlásených emisií v rokoch 2018 – 2023 stabilné, ale osobné lode, ro-pax lode a cisternové lode na prepravu skvapalneného zemného plynu naďalej zaznamenávali nárast svojho príslušného podielu emisií. Tento trend je zrejmý od roku 2020 a je spôsobený dynamikou trhu s energiou a oživením osobnej dopravy po skončení pandémie COVID-19.

[6] Granularita údajov nahlasovaných podľa nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy neumožňuje prekalibrovať údaje z monitorovania, nahlasovania a overovania tak, aby sa vylúčili emisie vyplývajúce z uplatňovania nariadenia na Spojené kráľovstvo za roky nahlasovania 2018, 2019 a 2020.

Rozdelenie celkových emisií CO_2 z flotily v roku 2023 podľa druhu plavby a v kotvisku zostalo v porovnaní s rokom 2021 po vystúpení Spojeného kráľovstva z EÚ takmer nezmenené. Plavby, ktoré sa začínali alebo končili mimo EHP, aj naďalej zodpovedali za väčšinu emisií CO_2 (približne dve tretiny). To bolo v súlade s objemom vnútorných a vonkajších obchodných tokov, ktoré zaznamenal Eurostat, hoci podiel plavieb v roku 2023 mierne klesol v dôsledku nižšej úrovne aktivity podsektorov flotily, ktoré sú na obchodných trasách mimo EHP najaktívnejšie (lode na hromadný náklad a cisternové lode na prepravu skvapalneného zemného plynu).

Pokiaľ ide o **spotrebu paliva**, v roku 2023 monitorované lode spotrebovali 41 miliónov ton paliva. Spotrebe palív v rokoch 2018 – 2023 naďalej dominovali konvenčné fosílne lodné palivá (ťažký vykurovací olej, ľahký vykurovací olej, plynový olej, motorová nafta), ktoré zodpovedali za 91 % celkovej hmotnosti palív nahlásenej v roku 2023. Údaje o palivách nahlásené v roku 2023 potvrdili trendy zaznamenané pri spotrebe palív nahlasovanej od roku 2021, a to pokles podielu ľahkého vykurovacieho oleja (ktorý v roku 2023 predstavoval 15,6 % nahlásených palív) a zodpovedajúci nárast používania ťažkého vykurovacieho oleja (v roku 2023 dosiahol 55,3 %).

V roku 2023 bola zaznamenaná najvyššia úroveň spotreby LNG v rámci flotily (približne o 11 % viac ako v roku 2022, čo predstavuje viac ako 8 % paliva nahláseného v roku 2023). Je to spôsobené tým, že LNG sa čoraz viac využíva na iných lodiach ako na cisternových lodiach na prepravu LNG, pričom najväčší podiel tvoria kontajnerové lode, ro-pax lode a osobné lode. Spotreba nefosílneho lodného paliva ostala zanedbateľná rovnako ako v predchádzajúcich rokoch.

4. Monitorovaná flotila: prepravné trasy, rýchlosť, technická a prevádzková efektívnosť

Podľa údajov Eurostatu sa celkový **objem vnútorných obchodných tokov v** roku 2023 znížil o 3,7 %. V porovnaní s rokom 2022 sa v roku 2023 zvýšila doprava prichádzajúca zo Spojených štátov amerických (východné pobrežie), Nórska, Brazílie, Egypta, Nigérie, Líbye a Alžírska, zatiaľ čo doprava prichádzajúca zo Spojeného kráľovstva, Ruska, Turecka a Číny sa znížila. Celkový objem **vonkajších obchodných tokov** v roku 2023 sa znížil o 1,7 %. Vonkajšie toky k štyrom hlavným partnerom (Spojené kráľovstvo, Spojené štáty, Turecko a Čína) zostali do veľkej miery konzistentné s úrovňou z roku 2022 a rovnako ako v predchádzajúcich rokoch bol hlavným smerom vonkajších tokov stále Spojené kráľovstvo.

Údaje z monitorovania, nahlasovania a overovania za roky 2018 – 2023 nenaznačujú žiadne štrukturálne **zníženie rýchlosti** monitorovanej, nahlasovanej a overovanej flotily v tomto období. Desať z 15 druhov lodí zaznamenalo v roku 2023 vyššiu priemernú rýchlosť ako v roku 2018, pričom niektoré z nich zaznamenali výrazné zvýšenie, napríklad kombinované prepravné lode (+ 32 %), tankery na prepravu plynu (+ 20 %), ostatné lode (+ 19 %), ropné tankery a tankery na prepravu chemických látok (+ 14 %) a osobné lode (+ 13 %). Medzi niekoľko málo druhov lodí, ktoré naďalej znižovali svoju rýchlosť v porovnaní s rokom 2022, patrili lode na hromadný náklad

a kontajnerové lode, ktoré v roku 2023 zaznamenali najvyššie zníženie emisií, a to o 4 %, resp. 5 %.

Z grafickej analýzy kľúčových ukazovateľov **technickej a prevádzkovej efektívnosti** vyplýva, že v období rokov 2018 – 2023 nenastali žiadne významné zmeny. Najväčší nárast priemernej veľkosti aktívnych lodí v tomto období zaznamenali kontajnerové lode, ro-pax lode a ropné tankery.

Počas obdobia nahlasovania sa zlepšila úplnosť a presnosť nahlasovaných údajov. Potvrdzuje to zvyšovanie hodnôt korelácie údajov medzi kľúčovými ukazovateľmi technickej a prevádzkovej efektívnosti[7] a veľkosťou lodí, ktoré nahlasujú údaje podľa nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy.

5. Vykonávanie nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy v roku 2023

Z hľadiska vykonávania nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií oxidu uhličitého z námornej dopravy naznačujú výsledky sústavné zlepšovanie kvality a úplnosti predložených údajov. V roku 2023 však bolo neskoro predložených viac údajov ako v roku 2022, čo možno vysvetliť dodatočným pracovným zaťažením lodných spoločností a overovateľov v dôsledku rozšírenia systému EU ETS na námornú dopravu a uplatňovania nových pravidiel monitorovania a nahlasovania.

6. Celkový vplyv námornej dopravy na celosvetovú klímu a životné prostredie

Zo štvrtej štúdie IMO o skleníkových plynoch[8] vyplynulo, že emisie skleníkových plynov (vrátane oxidu uhličitého, metánu a oxidu dusného) z lodnej dopravy sa v období rokov 2012 až 2018 zvýšili o 9,6 % (z 977 miliónov ton na 1 076 miliónov ton). Podľa rôznych realistických dlhodobých hospodárskych a energetických scenárov sa tiež predpokladá, že do roku 2050 sa emisie CO_2 zvýšia z približne 90 % v roku 2018 v porovnaní s úrovňami z roku 2008 na 90 – 130 % v porovnaní s úrovňami z roku 2008. V nedávnych štúdiách o trendoch v medzinárodnej lodnej doprave na obdobie rokov 2018 – 2022 sa zistilo, že v roku 2022 sa emisie neznížili, ale zostali na úrovni z roku 2008. Údaje nahlásené v rámci systému zberu údajov IMO za rok 2023 ukazujú len mierne (– 1 %) zníženie spotreby paliva v celosvetovej flotile, v prípade ktorej sa nahlasujú údaje, v porovnaní s rokom 2022.

[7] Index energetickej účinnosti konštrukčného riešenia (EEDI) a odhadovaná indexová hodnota (EIV) sa používajú na posúdenie technickej efektívnosti lodí. Index prevádzkovej energetickej účinnosti (EEOI) a ročný koeficient efektívnosti (AER) sa používajú na posúdenie ich prevádzkovej efektívnosti.

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

V štvrtej štúdii o skleníkových plynoch sa takisto zdôraznil význam emisií čierneho uhlíka, ktoré podľa zistení predstavujú približne 7 % emisií skleníkových plynov v medzinárodnej lodnej doprave.