

Brusel 29. dubna 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	29. dubna 2026
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2026) 173 final
Předmět:	ZPRÁVA KOMISE Zpráva Evropské komise o emisích skleníkových plynů z námořní dopravy za rok 2025

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2026) 173 final.

Příloha: COM(2026) 173 final



V Bruselu dne 29.4.2026
COM(2026) 173 final

ZPRÁVA KOMISE

Zpráva Evropské komise o emisích skleníkových plynů z námořní dopravy za rok 2025

{SWD(2026) 119 final}

Zpráva Evropské komise o emisích skleníkových plynů z námořní dopravy za rok 2025

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.

Tato zpráva za rok 2025 týkající se emisí skleníkových plynů z lodí, které připlouvají do přístavů v Evropském hospodářském prostoru (EHP) nebo z nich odplouvají, byla vypracována na základě údajů shromážděných podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy přijatého v roce 2015 ⁽¹⁾ (dále jen „nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy“). Zpráva zahrnuje údaje shromážděné za období 2018–2024. Poskytuje komplexní srovnání a analýzu trendů v oblasti emisí a energetické účinnosti v průběhu let a objasňuje faktory, které emise skleníkových plynů z námořní dopravy ovlivňují. Zohledňuje zavádění systému EU pro obchodování s emisemi (dále jen „EU ETS“) až do vykazovaného období 2024, tedy do prvního roku, kdy se systém uplatnil na námořní dopravu.

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 dosažení cílů EU v oblasti klimatu. Patří mezi ně revize **systému EU ETS** ⁽²⁾, která rozšířila oblast působnosti systému EU ETS tak, aby od 1. ledna 2024 zahrnoval emise CO₂ z velkých lodí vplouvajících do přístavů EU bez ohledu na to, pod kterou vlajkou plují. Kromě toho **nařízení o iniciativě pro námořní paliva FuelEU** ⁽³⁾ zajišťuje, aby se od roku 2025 postupně snižovala intenzita skleníkových plynů z energie využívané na palubách lodí.

Dodržování povinností, které vyplývají ze systému EU ETS i z nařízení o iniciativě pro námořní paliva FuelEU, vychází ze systému monitorování, vykazování a ověřování zavedeného **nařízením EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy**, které bylo v roce 2023 revidováno ⁽⁴⁾. Období vykazování za rok 2024 bylo prvním obdobím, kdy se uplatňovala revidovaná pravidla, která byla přijata v roce 2023, aby bylo možné zavést systém ETS v námořní dopravě a zahrnout emise methanu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do oblasti působnosti nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy.

Kromě toho, že přijala legislativní opatření, EU dále podporuje úspěšné provádění dekarbonizace lodní dopravy tím, že **podporuje výzkum a inovace**. Inovační fond, který bude do roku 2030 těžit z 20 milionů povolenek EU (1,5 miliardy EUR) ⁽⁵⁾ k financování projektů dekarbonizace

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů 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/2015/757/2025-01-01>.

⁽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>.

⁽⁵⁾ Na základě ceny uhlíku ve výši 75 EUR za tunu.

námořního odvětví, zahrnuje také výrobu a používání udržitelných paliv, elektrifikaci systému námořní dopravy a stavbu a/nebo modernizaci plavidel s nízkými a nulovými emisemi. Od počátku roku 2026 a po pouhých dvou výzvách k podávání návrhů poskytl Inovační fond podporu 21 námořním projektům v celkové výši 1,03 miliardy EUR, včetně 365,3 milionu EUR prostřednictvím aukcí na paliva na bázi vodíku a 202,3 milionu EUR na projekty související se stavbou a/nebo modernizací plavidel.

Inovační fond se zaměřuje na projekty na vyšší úrovni 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 šesti oblastech: i) využívání udržitelných alternativních paliv, ii) elektrifikace, iii) energetická účinnost, iv) design a modernizace a v) digitální a vi) ekologické přístavy.

Komise je rovněž odhodlána podporovat globální opatření na podporu dekarbonizace tohoto odvětví, zejména svou prací v rámci **Mezinárodní námořní organizace (IMO)**. V dubnu 2025 EU uvítala, že IMO schválila rámec pro nulové čisté emise při snižování emisí skleníkových plynů z mezinárodní námořní dopravy. Tento rámec zahrnuje celosvětovou normu pro postupné snižování intenzity emisí skleníkových plynů u lodních paliv a mechanismus stanovování cen za emise skleníkových plynů. Dohoda, na jejíž schválení se čeká, je významným krokem k dosažení cíle nulových čistých emisí z námořní dopravy do roku 2050 nebo kolem něj, tj. přibližně do roku 2050, jak je stanoveno ve strategii IMO pro snížení emisí skleníkových plynů z lodí z roku 2023. Jednání o přijetí dohody byla odložena na říjen 2026.

3. Rekordní emise z námořní dopravy v roce 2024 v důsledku krize v Rudém moři

Ve vykazovaném roce 2024 bylo v rámci monitorovaných plaveb do atmosféry vypuštěno **144,9 milionu tun CO₂**. Tyto emise, které vykázalo loďstvo čítající přibližně 12 700 lodí, byly nejvyšší od zavedení systému monitorování, vykazování a ověřování. Byly o **12,9 % vyšší** než emise vykázané v roce 2023 a o 5,7 % vyšší než emise vykázané v době před pandemií COVID-19 ⁽⁶⁾. Poprvé byly v rámci systému monitorování, vykazování a ověřování vykázány také jiné emise než emise CO₂. Tyto emise činily dalších 3,7 milionu tun ekvivalentu CO₂, přičemž emise oxidu dusného (N₂O) představovaly 2,2 milionu tun ekvivalentu CO₂ a emise methanu (CH₄) 1,6 milionu tun ekvivalentu CO₂.

K nárůstu vykázaných emisí CO₂ došlo v roce, kdy se objem zboží odbaveného v přístavech EU téměř nezměnil (-0,2 % oproti roku 2023), částečně v důsledku poklesu dovozu energetického zboží. Rok 2024 se však vyznačoval značným nárůstem celkové aktivity loďstva v důsledku krize v Rudém moři a následného poklesu počtu proplutí Suezským průplavem a přesměrování, což výrazně zvýšilo celkovou vzdálenost plavby o 9,3 % a dobu strávenou na moři o 8,6 %.

Nejvíce byl zasažen segment **kontejnerových lodí**, který se **na nárůstu emisí podílel nejvíce** (+46 %, což odpovídá 16,7 milionu tun CO₂). Zavedené trasy spojující evropské přístavy s Dálným východem musely být přesměrovány kolem mysu Dobré naděje, což podstatně ovlivnilo provozní

⁽⁶⁾ Bez emisí vyplývajících z uplatňování nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy na Spojené království za vykazované roky 2018–2020.

chování tohoto segmentu. Aby bylo možné uspokojit zvýšenou poptávku po přepravě kontejnerového zboží v přístavech EU (+4,4 %) a potřebu delších přepravních vzdáleností (+29 %) a vyšších rychlostí (+2,2 %), bylo nutné v rámci systému monitorování, vykazování a ověřování využít více kontejnerových lodí (+8 %).

Kromě kontejnerových lodí zaznamenalo ve srovnání s rokem 2023 nárůst emisí osm ze čtrnácti zbývajících typů lodí. K tomu často přispěly vyšší emise z plaveb mimo EHP v důsledku krize v Rudém moři, jako tomu bylo v případě ropných tankerů (+4 %), chemických tankerů (+7 %), lodí pro kusový náklad (+8 %) a lodí na přepravu vozidel (+4 %). Nejvýraznější pokles vykázaných emisí byl zaznamenán u lodí na přepravu zkapalněného zemního plynu (LNG) (-24 %), protože evropský dovoz LNG se vrátil na úroveň před rokem 2022.

Jako největší znečišťovatelé byly v roce 2024 potvrzeny kontejnerové lodě, ropné tankery a lodě pro dopravu volně loženého nákladu, stejně jako ve všech předchozích letech od roku 2018. Výrazný nárůst emisí z kontejnerových lodí zvýšil jejich podíl na celkových vykázaných emisích na nejvyšší zaznamenanou úroveň (37 %, oproti 30 % ročního průměru pro období 2018–2023). Relativní podíl většiny typů lodí zůstal stabilní, s výjimkou lodí na přepravu LNG, jejichž podíl na celkových emisích klesl na 5 % a vrátil se tak na úroveň před ruskou plošnou invazí na Ukrajinu v roce 2022.

Rozdělení celkových emisí CO₂ loďstva mezi různé typy plaveb a v rámci přístavů bylo výrazně ovlivněno krizí v Rudém moři. Delší vzdálenosti plaveb na obchodních trasách mimo EHP zvýšily relativní **podíl emisí z plaveb mimo EHP z 65,7 % v roce 2023 na 70,6 % v roce 2024**, což je nejvyšší hodnota zaznamenaná od roku 2018. Tento trend je v souladu s nárůstem aktivity segmentů loďstva, které jsou neaktivnější na obchodních trasách mimo EHP.

Pokud jde o **spotřebu paliva**, v roce 2024 spotřebovaly monitorované lodě 46,8 milionu tun paliva. Spotřebě paliva v období let 2018–2024 nadále dominovala konvenční fosilní paliva (těžký topný olej, lehký topný olej, plynový olej, motorová nafta), která představovala více než 91 % celkové hmotnosti paliv vykázané v roce 2024. Stejně jako v předchozích letech systém zaznamenal nárůst spotřeby těžkého topného oleje, který byl téměř plně kompenzován poklesem spotřeby lehkého topného oleje, přičemž tento pokles byl způsoben rostoucím využíváním systémů čištění spalin na lodích.

V roce 2024 loďstvo zaznamenalo nejvyšší úroveň spotřeby LNG (přibližně o 1 % vyšší než v roce 2023, což představuje 7,5 % celkové spotřeby paliva vykázané v roce 2024). Důvodem nárůstu je skutečnost, že LNG je využíván jinými plavidly než loděmi na přepravu LNG, přičemž největší podíl mají kontejnerové lodě, osobní lodě typu ro-ro a osobní lodě. V porovnání s rokem 2023 se výrazně zvýšila spotřeba zkapalněného ropného plynu o 38 % a methanolu o 428 %, přesto však tato spotřeba u sledovaného loďstva stále představuje malý podíl na celkové spotřebě (0,1 %). Jiná nestandardní paliva tvořila 0,9 % celkové vykázané spotřeby paliv (0,42 milionu tun), přičemž 0,22 milionu tun bylo vykázáno jako bionafta.

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

Pokud jde o toky námořní dopravy, z údajů Eurostatu ⁽⁷⁾ vyplývá, že celková hrubá hmotnost zboží přepraveného po moři a odbaveného v přístavech EU v roce 2024 mírně poklesla o 0,2 %.

Ve srovnání s rokem 2023 se v roce 2024 zvýšil tok ze zemí, jako je Ukrajina, Kanada, Turecko a Čína, což přispělo k nárůstu celkového objemu **příchozích obchodních toků** o 1,2 %. Celkový objem **odchozích obchodních toků** se v roce 2024 snížil o 3,2 %. Nejvýraznější poklesy, které ovlivnily odchozí toky, se týkaly Spojených států (východního pobřeží) a Číny.

Údaje o monitorování, vykazování a ověřování za období 2018–2024 **nenaznačují strukturální snížení rychlosti** u monitorovaného loďstva. Deset z patnácti typů lodí zaznamenalo v roce 2024 vyšší průměrnou rychlost než v roce 2018. U některých typů došlo k výraznému zvýšení rychlosti, například u lodí pro kombinovanou dopravu (+32 %), lodí přepravujících plyn (+16 %), jiných lodí (+16 %) a ropných tankerů (+13 %). Ve srovnání s rokem 2023 však v roce 2024 klesla průměrná rychlost u jedenácti z patnácti typů lodí. Ke zvýšení průměrné rychlosti došlo u kontejnerových lodí o 2,2 % a u lodí na přepravu LNG o 2,4 %.

Grafická analýza klíčových ukazatelů **technické a provozní účinnosti** potvrdila, že postupně rostou hodnoty korelace údajů mezi klíčovými ukazateli technické a provozní účinnosti ⁽⁸⁾ a velikostí lodí, které podávají zprávy podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování v námořní dopravě, a tím zdůraznila větší pokročilost rámce monitorování, vykazování a ověřování. Trendy účinnosti zůstaly obecně stabilní, zejména u největších producentů emisí, zatímco v některých segmentech (např. kontejnerové lodě) došlo ke zlepšení vykazované technické účinnosti.

5. Provádění nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy

Pokud jde o provádění nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, výsledky potvrzují spolehlivost a úplnost údajů. Rejdařské společnosti i akreditovaní ověřovatelé se s novými požadavky na podávání zpráv, které byly zavedeny na podporu rozšíření systému ETS na námořní dopravu od roku 2024, vypořádali dobře. Svědčí o tom **zlepšené ukazatele dochvilnosti** (69 % oproti 52 % v roce 2023), a to i přes dřívější lhůtu k podávání výročních zpráv ⁽⁹⁾.

Kvalita předložených údajů zůstala v zásadě stejná jako v předchozím vykazovaném období (2023). Podíl zpráv s mimořádnými hodnotami se zvýšil jen mírně na 0,5 % z celkového počtu, což je stále výrazně méně než průměr 1,1 % v období 2018–2024.

Kontroly dodržování monitorování, vykazování a ověřování prováděné během státních přístavních inspekcí potvrdily zlepšení, která byla zaznamenána v předchozích letech. V roce 2025 pouze 2 % kontrolovaných lodí nepředložila platný dokument o souladu, který by prokázal splnění

⁽⁷⁾ Eurostat. (2024). *Námořní přeprava zboží – roční údaje*. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data

⁽⁸⁾ Z hlediska technické účinnosti lodí se posuzují index energeticky účinného designu, odhadovaná hodnota indexu a index energetické účinnosti existujících lodí. Z hlediska jejich provozní účinnosti se posuzují provozní ukazatel energetické účinnosti a roční ukazatel účinnosti.

⁽⁹⁾ Lhůta byla posunuta z 30. dubna na 31. března, počínaje vykazovaným rokem 2024.

povinností EU v oblasti monitorování, vykazování a ověřování v předchozím roce. Klíčovou roli při zajišťování plnění povinností v oblasti námořní dopravy v rámci systému ETS na vysoké úrovni hrála pokročilost provádění systému podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí skleníkových plynů z námořní dopravy, která odrážela míru přizpůsobení se těmto požadavkům ze strany odvětví, neboť v roce 2025 vyřadily rejdařské společnosti ve stanovené lhůtě více než 99 % povolenek ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Stanoveno na základě údajů, které byly vykázány rejdařskými společnostmi v registru Unie do 1. října 2025, pokud jde o emise za rok 2024.