

Bruxelles, 29. travnja 2026.  
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230  
ENV 428  
ENER 206  
TRANS 259  
MARE 12

### POP RATNA BILJEŠKA

---

Od: Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine  
DEPREZ

Datum primitka: 29. travnja 2026.

Za: Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije

---

Br. dok. Kom.: COM(2026) 173 final

---

Predmet: IZVJEŠĆE KOMISIJE  
Izvješće Europske komisije o emisijama stakleničkih plinova iz  
pomorskog prometa za 2025.

---

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2026) 173 final.

---

Priloženo: COM(2026) 173 final



Bruxelles, 29.4.2026.  
COM(2026) 173 final

## **IZVJEŠĆE KOMISIJE**

**Izvešće Europske komisije o emisijama stakleničkih plinova iz pomorskog prometa za  
2025.**

{SWD(2026) 119 final}

# Izvješće Europske komisije o emisijama stakleničkih plinova iz pomorskog prometa za 2025.

## 1. Uvod

Pomorski promet ima iznimno važnu ulogu u gospodarstvu EU-a i ističe se kao jedna od energetske najučinkovitijih vrsta prijevoza. Međutim, i dalje je velik izvor emisija stakleničkih plinova.

Ovo izvješće o emisijama stakleničkih plinova iz brodova koji uplovljavaju u luke u Europskom gospodarskom prostoru (EGP) i isplovljavaju iz njih izrađeno je za razdoblje izvješćivanja 2025., a podaci za njegovu izradu prikupljeni su na temelju Uredbe EU-a o praćenju emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji, donesene 2015. <sup>(1)</sup> (Uredba EU-a o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji (MRV) za pomorski promet). Izvješće obuhvaća podatke prikupljene od 2018. do 2024. Sadržava sveobuhvatnu usporedbu i analizu kretanja emisija i energetske učinkovitosti tijekom godina te se u njemu pojašnjavaju čimbenici koji utječu na emisije stakleničkih plinova iz pomorskog prometa. U njemu se uzima u obzir provedba sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS) do razdoblja izvješćivanja 2024., prve godine primjene tog sustava na pomorski promet.

## 2. Razvoj politike

U okviru paketa za provedbu europskog zelenog plana Europski parlament i Vijeće donijeli su 2023. niz mjera kojima se osigurava doprinos sektora pomorskog prometa ostvarivanju klimatskih ambicija EU-a. Te mjere uključuju reviziju **ETS-a EU-a** <sup>(2)</sup>, kojom je njegovo područje primjene od 1. siječnja 2024. prošireno na emisije CO<sub>2</sub> iz velikih brodova koji uplovljavaju u luke u EU-u, bez obzira na zastavu pod kojom plove. Osim toga, **Uredbom „FuelEU Maritime”** <sup>(3)</sup> od 2025. ostvaruje se postupno smanjivanje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se koristi na brodovima.

Ispunjavanje obveza koje proizlaze iz ETS-a EU-a i Uredbe „FuelEU Maritime” temelji se na sustavu praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija (MRV) koji je uspostavljen **Uredbom EU-a o MRV-u za pomorski promet**, kako je revidirana 2023. <sup>(4)</sup>. Razdoblje izvješćivanja 2024. bilo je prvo u kojem su se primjenjivala revidirana pravila, donesena 2023. kako bi se omogućili provedba ETS-a u pomorskom prometu te uključivanje emisija metana (CH<sub>4</sub>) i dušikova oksida (N<sub>2</sub>O) u područje primjene Uredbe o MRV-u.

Osim zakonodavnim mjerama, EU uspješnu dekarbonizaciju pomorskog prometa promiče i pružanjem **potpore za istraživanja i inovacije**. Inovacijski fond, koji će u razdoblju do 2030. raspolagati sredstvima dobivenima monetizacijom 20 milijuna emisijskih jedinica EU-a (1,5 milijardi EUR) <sup>(5)</sup> i namijenjenima financiranju projekata dekarbonizacije pomorskog sektora, pokriva i troškove proizvodnje i upotrebe održivih goriva, elektrifikacije sustava

---

<sup>(1)</sup> Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 55., <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>.

<sup>(2)</sup> Na temelju Direktive (EU) 2023/959, SL L 130, 16.5.2023., str. 134., <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

<sup>(3)</sup> Uredba (EU) 2023/1805, SL L 234, 22.9.2023., str. 48., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

<sup>(4)</sup> Uredba (EU) 2023/957, SL L 130, 16.5.2023., str. 105., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

<sup>(5)</sup> Na temelju cijene ugljika od 75 EUR/tona.

pomorskog prometa te izgradnje i/ili nadogradnje plovila s niskim i nultim emisijama. Od početka 2026. i u okviru samo dvaju poziva na podnošenje prijedloga, iz Inovacijskog fonda pružena je potpora za 21 projekt u području pomorskog prometa u ukupnom iznosu od 1,03 milijarde EUR, uključujući 365,3 milijuna EUR u okviru dražbi za goriva na bazi vodika i 202,3 milijuna EUR za projekte povezane s izgradnjom i/ili nadogradnjom plovila.

U prvom su planu Inovacijskog fonda projekti s višom razinom tehnološke spremnosti i primjene, no EU u okviru programa Obzor Europa ulaže i u projekte s nižom razinom tehnološke spremnosti u pomorskom sektoru, posebno u partnerstvo za vodni promet s nultom stopom emisija. U okviru tog partnerstva EU će do 2027. uložiti do 530 milijuna EUR u šest područja, a to su (i) korištenje održivih alternativnih goriva, (ii) elektrifikacija, (iii) energetska učinkovitost, (iv) projektiranje i nadogradnja te (v) digitalizacija i (vi) zelene luke.

Komisija također predano podupire globalna nastojanja za dekarbonizaciju predmetnog sektora, posebno u suradnji s **Međunarodnom pomorskom organizacijom (IMO)**. U travnju 2025. EU je pozdravio okvir za nultu neto stopu emisija namijenjen smanjenju emisija stakleničkih plinova iz međunarodnog pomorskog prometa koji je odobrio IMO. Taj okvir obuhvaća globalni standard za postupno smanjenje intenziteta stakleničkih plinova iz brodskih goriva i mehanizam za određivanje cijena emisija stakleničkih plinova. Sporazum, čije se donošenje očekuje, važan je korak prema postizanju cilja nulte neto stope emisija iz pomorskog prometa do ili oko 2050., kako je utvrđeno u strategiji IMO-a za stakleničke plinove iz 2023. Rasprave o njegovu donošenju odgođene su za listopad 2026.

### **3. Rekordne razine emisija iz pomorskog prometa 2024. zbog krize u Crvenom moru**

U godini izvješćivanja 2024. tijekom praćenih putovanja u atmosferu je ispušteno **144,9 milijuna tona CO<sub>2</sub>**. Emisije prijavljene u tom razdoblju potjecale su iz otprilike 12 700 brodova, a riječ je o najvišoj zabilježenoj vrijednosti od uspostave sustava za MRV. Emisije su bile **12,9 % više** od onih prijavljenih 2023. i 5,7 % više od onih prijavljenih prije pandemije bolesti COVID-19<sup>(6)</sup>. Brodovi su u okviru sustava za MRV prvi put prijavljivali i emisije koje nisu emisije CO<sub>2</sub>. Te su emisije iznosile dodatnih 3,7 milijuna tona ekvivalenta CO<sub>2</sub>, od čega su emisije dušikova oksida (N<sub>2</sub>O) činile 2,2 milijuna tona ekvivalenta CO<sub>2</sub>, a emisije metana (CH<sub>4</sub>) 1,6 milijuna tona ekvivalenta CO<sub>2</sub>.

Do povećanja prijavljenih emisija CO<sub>2</sub> došlo je u godini u kojoj je količina prometa robe u lukama u EU-u ostala gotovo nepromijenjena (–0,2 % u odnosu na 2023.), djelomično kao posljedica smanjenja uvoza energenata. Međutim, 2024. je zabilježeno znatno povećanje ukupne aktivnosti flote zbog krize u Crvenom moru i posljedičnog smanjenja provoza kroz Sueski kanal i preusmjeravanja prometa, što je znatno povećalo ukupnu prijeđenu udaljenost (za 9,3 %) i vrijeme provedeno na moru (8,6 %).

Ta je situacija najviše utjecala na segment **kontejnerskih brodova**, koji su ispustili **najveći dio te povećane količine emisija** (+46 %, što odgovara 16,7 milijuna tona CO<sub>2</sub>). Promet na postojećim rutama koje povezuju europske luke s Dalekim istokom morao se preusmjeriti oko Rta dobre nade,

---

<sup>(6)</sup> Isključujući emisije koje su proizašle iz primjene Uredbe EU-a o MRV-u za pomorski promet na Ujedinjenu Kraljevinu u godinama izvješćivanja 2018. – 2020.

što je znatno utjecalo na operativno ponašanje tog segmenta. Bilo je potrebno staviti u promet više kontejnerskih brodova obuhvaćenih područjem primjene sustava za MRV (+8 %) kako bi se odgovorilo na povećanu potražnju za prijevozom robe u kontejnerima u lukama EU-a (+4,4 %) te potrebu za putovanjima na veće udaljenosti (+29 %) i većim brzinama (+2,2 %).

Osim u segmentu kontejnerskih brodova, povećanje emisija u odnosu na 2023. zabilježeno je u 8 od 14 preostalih vrsta brodova. Razlog za to često su bile veće emisije iz putovanja izvan EGP-a zbog krize u Crvenom moru, kao u slučaju naftnih tankera (+4 %), tankera za kemikalije (+7 %), brodova za opći teret (+8 %) i brodova za prijevoz vozila (+4 %). Najveće smanjenje prijavljenih emisija zabilježeno je u segmentu brodova za prijevoz ukapljenog prirodnog plina (UPP) (-24 %) jer se uvoz UPP-a u Europu vratio na razine prije 2022.

**Kontejnerski brodovi, naftni tankeri i brodovi za rasuti teret 2024. ponovno su bili najveći izvori emisija**, kao i u svim prethodnim godinama izvješćivanja od 2018. Znatno povećanje emisija iz kontejnerskih brodova povećalo je njihov udio u ukupnim prijavljenim emisijama na najvišu dosad zabilježenu razinu (37 %, što je povećanje u odnosu na godišnji prosjek od 30 % u razdoblju 2018. – 2023.). Relativni udio većine vrsta brodova ostao je stabilan, osim brodova za prijevoz UPP-a, čiji je udio pao na 5 % ukupnih emisija i vratio se na razinu prije potpune vojne invazije Rusije na Ukrajinu koja je započela 2022.

Kriza u Crvenom moru uvelike je utjecala na raspodjelu ukupnih emisija CO<sub>2</sub> iz flote po vrsti putovanja i unutar luka. Veće udaljenosti koje se prelaze na trgovinskim rutama izvan EGP-a povećale su relativni **udio emisija iz putovanja izvan EGP-a sa 65,7 % u 2023. na 70,6 % u 2024.**, što je najviša zabilježena vrijednost od 2018. Taj je trend u skladu s povećanjem aktivnosti segmenata flote koji su najaktivniji na trgovinskim rutama izvan EGP-a.

Praćeni brodovi potrošili su 46,8 milijuna tona **goriva** 2024. U potrošnji goriva u razdoblju 2018. – 2024. i dalje su prevladavala konvencionalna fosilna brodska goriva (teško i lako loživo ulje, plinsko ulje, dizelsko gorivo), koja su činila više od 91 % ukupne mase goriva prijavljene 2024. Kao i prethodnih godina, u okviru sustava zabilježeno je povećanje potrošnje teškog loživog ulja, no ono je gotovo u potpunosti neutralizirano smanjenjem potrošnje lakog loživog ulja, koje je potaknuto sve većom upotrebom sustava za pročišćavanje ispušnih plinova u floti.

U 2024. zabilježena je dotad najviša razina potrošnje UPP-a u floti (oko 1 % viša nego 2023., što znači da na UPP otpada 7,5 % ukupne potrošnje goriva prijavljene 2024.). To se povećanje dogodilo jer se UPP upotrebljava i na brodovima koji nisu brodovi za prijevoz UPP-a, najčešće na kontejnerskim brodovima, ro-ro putničkim brodovima i putničkim brodovima. U odnosu na 2023. znatno se povećala potrošnja ukapljenog naftnog plina (+38 %) i metanola (+428 %), ali i dalje čini manji udio ukupne potrošnje praćene flote (0,1 % za svaku od tih vrsta goriva). Druga nestandardna goriva činila su 0,9 % ukupne prijavljene potrošnje goriva (0,42 milijuna tona), od čega je 0,22 milijuna tona prijavljeno kao biodizel.

#### **4. Praćena flota: pomorske rute, brzina te tehnička i operativna učinkovitost**

Kad je riječ o pomorskim prometnim tokovima, podaci Eurostata <sup>(7)</sup> pokazuju da se ukupna bruto masa robe koja se prevozi morskim putem u lukama EU-a 2024. blago smanjila, i to za 0,2 %.

U odnosu na 2023. priljevi iz zemalja kao što su Ukrajina, Kanada, Turska i Kina povećali su se 2024., što je pridonijelo povećanju ukupnog obujma **ulaznih trgovinskih tokova** za 1,2 %. Ukupni obujam **izlaznih trgovinskih tokova** 2024. smanjio se za 3,2 %. Najveća smanjenja obujma izlaznih tokova odnosila su se na Sjedinjene Američke Države (istočna obala) i Kinu.

Podaci o MRV-u za razdoblje 2018. – 2024. **ne ukazuju na strukturno smanjenje brzine** flote za koju se provodio MRV. Za 10 od 15 vrsta brodova 2024. zabilježena je veća prosječna brzina nego 2018. Za neke je vrste zabilježeno znatno povećanje brzine, primjerice za kombinirane brodove (+32 %), brodove za prijevoz plina (+16 %), ostale brodove (+16 %) i naftne tankere (+13 %). Međutim, iste je godine za 11 od 15 vrsta brodova zabilježeno smanjenje prosječne brzine u odnosu na 2023. Brzinu su znatno povećali kontejnerski brodovi (za 2,2 %) i brodovi za prijevoz UPP-a (za 2,4 %).

Grafička analiza glavnih pokazatelja **tehničke i operativne učinkovitosti** potvrdila je postupno povećanje vrijednosti korelacije podataka između glavnih pokazatelja tehničke i operativne učinkovitosti <sup>(8)</sup> i veličine brodova za koje se dostavljaju podaci u skladu s Uredbom EU-a o MRV-u za pomorski promet, što ukazuje na sve veću zrelost okvira za MRV. Trendovi u smislu učinkovitosti uglavnom su bili stabilni, posebno među najvećim izvorima emisija u floti, a u nekim su segmentima (npr. kontejnerski brodovi) zabilježena poboljšanja prijavljene tehničke učinkovitosti.

## 5. Provedba Uredbe EU-a o MRV-u za pomorski promet

Rezultati provedbe Uredbe EU-a o MRV-u za pomorski promet potvrđuju pouzdanost i potpunost prijavljenih podataka. Brodarska društva i akreditirani verifikatori dobro su se snašli s novim zahtjevima izvješćivanja uvedenima kako bi se poduprlo proširenje ETS-a na pomorski promet od 2024. To je vidljivo iz **veće točnosti** (69 %, što je povećanje u odnosu na 52 % u 2023.) unatoč ranijem roku za podnošenje godišnjih izvješća <sup>(9)</sup>.

**Kvaliteta dostavljenih podataka** općenito je bila u skladu s prethodnim razdobljem izvješćivanja (2023.). Udio izvješća s netipičnim vrijednostima samo se neznatno povećao na 0,5 % ukupnog broja, što je i dalje znatno niže od prosjeka od 1,1 % u razdoblju 2018. – 2024.

**Provjere usklađenosti s Uredbom EU-a o MRV-u** provedene tijekom inspekcijskih pregleda u okviru nadzora države luke potvrdile su poboljšanja zabilježena prethodnih godina. Samo 2 % brodova koji su pregledani 2025. nije dostavilo valjan dokument o usklađenosti potreban za dokazivanje ispunjavanja obveza iz Uredbe EU-a o MRV-u u prethodnoj godini. Zrelost provedbe sustava EU-a za MRV u pomorskom prometu bila je važna za postizanje visoke razine ispunjavanja

---

<sup>(7)</sup> Eurostat (2024.). Pomorski prijevoz robe – godišnji podaci, [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> Projektni indeks energetske učinkovitosti, procijenjena vrijednost indeksa i indeks energetske učinkovitosti postojećih brodova ocjenjuju se radi utvrđivanja tehničke učinkovitosti brodova. Operativni pokazatelj energetske učinkovitosti i godišnji omjer učinkovitosti ocjenjuju se radi utvrđivanja operativne učinkovitosti brodova.

<sup>(9)</sup> Rok je pomaknut s 30. travnja na 31. ožujka za razdoblja izvješćivanja od 2024. nadalje.

obveza u okviru ETS-a koje se primjenjuju na pomorski sektor, koja potvrđuje prilagodbu sektora zahtjevima ETS-a s obzirom na to da su brodarska društva 2025. predala emisijske jedinice do zakonskog roka za više od 99 % zahtjeva za predaju <sup>(10)</sup>.

---

<sup>(10)</sup> Utvrđeno na temelju podataka koje su brodarska društva unijela u Registar Unije do 1. listopada 2025. za emisije iz 2024.