

Bruksela, 29 kwietnia 2026 r.
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 29 kwietnia 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

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

Dotyczy: SPRAWOZDANIE KOMISJI
Sprawozdanie Komisji Europejskiej za 2025 r. na temat emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 173 final.

Załącznik: COM(2026) 173 final



Bruksela, dnia 29.4.2026 r.
COM(2026) 173 final

SPRAWOZDANIE KOMISJI

**Sprawozdanie Komisji Europejskiej za 2025 r. na temat emisji gazów cieplarnianych
z transportu morskiego**

{SWD(2026) 119 final}

Sprawozdanie Komisji Europejskiej za 2025 r. na temat emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego

1. Wprowadzenie

Transport morski ma zasadnicze znaczenie dla gospodarki UE i wyróżnia się jako jeden z najbardziej energooszczędnych środków transportu. Pozostaje jednak głównym źródłem emisji gazów cieplarnianych.

Niniejsze sprawozdanie za 2025 r. na temat emisji gazów cieplarnianych ze statków zawijających do portów Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i wyruszających z nich przedstawia dane zgromadzone na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego przyjętego w 2015 r. ⁽¹⁾ (rozporządzenie UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim). Sprawozdanie obejmuje dane zgromadzone w latach 2018–2024. Zawiera ono kompleksowe porównanie i analizę tendencji w zakresie emisji i efektywności energetycznej na przestrzeni lat oraz wskazuje czynniki wpływające na emisje gazów cieplarnianych z transportu morskiego. Uwzględniono w nim wdrożenie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS) do okresu sprawozdawczego 2024 r., który jest pierwszym rokiem zastosowania systemu w transporcie morskim.

2. Rozwój polityki

W 2023 r., w ramach pakietu służącego realizacji Europejskiego Zielonego Ładu, Parlament Europejski i Rada przyjęły szereg środków mających zapewnić, aby sektor transportu morskiego przyczyniał się do osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych UE. Obejmują one przegląd **EU ETS**⁽²⁾, który rozszerza zakres stosowania EU ETS w celu uwzględnienia emisji CO₂ z dużych statków zawijających do portów UE od 1 stycznia 2024 r., niezależnie od ich bandery. Ponadto **rozporządzenie FuelEU Maritime**⁽³⁾ zapewnia, aby od 2025 r. intensywność emisji gazów cieplarnianych pochodzących ze zużycia energii na statkach stopniowo się zmniejszała.

Zgodność z obowiązkami wynikającymi zarówno z EU ETS, jak i z rozporządzenia FuelEU Maritime opiera się na systemie monitorowania, raportowania i weryfikacji ustanowionym w **rozporządzeniu UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim**, zmienionym w 2023 r.⁽⁴⁾ W okresie sprawozdawczym 2024 po raz pierwszy zastosowano zmienione przepisy przyjęte w 2023 r., aby umożliwić wdrożenie ETS w żegludze morskiej oraz włączyć emisję metanu (CH₄) i w tlenku diazotu (N₂O) w zakres rozporządzenia w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji

Oprócz środków ustawodawczych UE nadal wspiera skuteczne wdrażanie dekarbonizacji żeglugi morskiej poprzez **wspieranie badań naukowych i innowacji**. Fundusz Innowacyjny, który

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/757 z dnia 29 kwietnia 2015 r. w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji emisji gazów cieplarnianych z transportu morskiego oraz zmiany dyrektywy 2009/16/WE (Dz.U. L 123 z 19.5.2015, s. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

⁽²⁾ W drodze dyrektywy (UE) 2023/959, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj> <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

⁽³⁾ Rozporządzenie (UE) 2023/1805, Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie (UE) 2023/957, Dz.U. L 130 z 16.5.2023, s. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

do 2030 r. będzie opierał się na 20 mln unijnych uprawnień do emisji (1,5 mld EUR) ⁽⁵⁾ w celu finansowania projektów dekarbonizacji sektora morskiego, obejmuje również produkcję i stosowanie zrównoważonych paliw, elektryfikację systemu transportu morskiego oraz budowę lub modernizację niskoemisyjnych i bezemisyjnych statków. Od początku 2026 r., po zaledwie dwóch zaproszeniach do składania wniosków, Fundusz Innowacyjny zapewnił wsparcie 21 projektom morskim na łączną kwotę 1,03 mld EUR, w tym 365,3 mln EUR w drodze aukcji paliw opartych na wodorze i 202,3 mln EUR na projekty związane z budową lub modernizacją statków.

Chociaż Fundusz Innowacyjny koncentruje się na projektach o wyższym poziomie gotowości technologicznej i wdrożenia, UE inwestuje również w projekty o niższym poziomie gotowości technologicznej w sektorze morskim za pośrednictwem programu „Horyzont Europa”, a zwłaszcza partnerstwa na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego. W ramach tego partnerstwa UE do 2027 r. zainwestuje do 530 mln EUR w sześciu obszarach: (i) stosowanie zrównoważonych paliw alternatywnych, (ii) elektryfikacja, (iii) efektywność energetyczna, (iv) projektowanie i modernizacja, (v) porty cyfrowe i (vi) porty ekologiczne.

Komisja wspiera również globalne działania zachęcające do dekarbonizacji sektora, w szczególności w ramach współpracy z **Międzynarodową Organizacją Morską (IMO)**. W kwietniu 2025 r. UE z zadowoleniem przyjęła zatwierdzenie przez IMO ram neutralności emisyjnej na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych z międzynarodowej żeglugi morskiej. Ramy te obejmują globalny standard stopniowego zmniejszania intensywności emisji gazów cieplarnianych z paliw żeglugowych oraz mechanizm ustalania cen emisji gazów cieplarnianych. Porozumienie to, w oczekiwaniu na jego przyjęcie, jest znaczącym krokiem w kierunku osiągnięcia neutralności emisyjnej z transportu morskiego do 2050 r. lub około 2050 r., jak określono w Strategii IMO z 2023 r. w sprawie redukcji emisji gazów cieplarnianych ze statków. Dyskusje na temat przyjęcia tego porozumienia przełożono na październik 2026 r.

3. Rekordowe emisje z transportu morskiego w 2024 r. w wyniku kryzysu na Morzu Czerwonym

W roku sprawozdawczym 2024 monitorowane rejsy były źródłem emisji do atmosfery **144,9 mln ton CO₂**. Emisje te, zgłoszone przez flotę liczącą około 12 700 statków, były najwyższe od czasu ustanowienia systemu MRW. Były one o **12,9 %** wyższe niż emisje zgłoszone w 2023 r. i o 5,7 % wyższe niż emisje zgłoszone przed pandemią COVID-2019⁽⁶⁾. Po raz pierwszy w ramach unijnego systemu MRW statki zgłosiły również emisje inne niż CO₂. Emisje te wynosiły dodatkowe 3,7 mln ton ekwiwalentu CO₂, przy czym emisje tlenku diazotu (N₂O) stanowiły 2,2 mln ton ekwiwalentu CO₂, a emisje metanu (CH₄) 1,6 mln ton ekwiwalentu CO₂.

Wzrost zgłoszonych emisji CO₂ nastąpił w roku, w którym ilość towarów przechodzących przez porty UE pozostała prawie niezmienną (-0,2 % w porównaniu z 2023 r.), częściowo ze względu na spadek przywozu towarów energetycznych. W 2024 r. odnotowano jednak znaczny wzrost całkowitej działalności floty w wyniku kryzysu na Morzu Czerwonym, a następnie spadek

⁽⁵⁾ W oparciu o opłatę emisyjną 75 EUR za tonę.

⁽⁶⁾ Z wyłączeniem emisji wynikających ze stosowania rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim w odniesieniu do Zjednoczonego Królestwa za lata sprawozdawcze 2018–2020.

w tranzycie przez Kanał Sueski i zmianę trasy, co znacznie zwiększyło całkowitą przebyta odległość i czas spędzony na morzu (odpowiednio o 9,3 % i 8,6 %).

Najbardziej ucierpiał segment **kontenerowców**, który odpowiadał **za większość wzrostu emisji** (+46%, co odpowiada 16,7 mln ton CO₂). Wyznaczone trasy łączące porty europejskie z Dalekim Wschodem musiały zostać przekierowane wokół Przylądka Dobrej Nadziei, co w znacznym stopniu wpłynęło na zachowanie operacyjne segmentu. Konieczne było wdrożenie większej liczby kontenerowców objętych zakresem systemu MRW (+8 %), aby sprostać zwiększonemu zapotrzebowaniu na transport towarów w kontenerach w portach UE (+4,4 %) oraz potrzebie wydłużenia tras (+29 %) i większych prędkości (+2,2 %).

Oprócz kontenerowców 8 z 14 pozostałych typów statków odnotowało wzrost emisji w porównaniu z 2023 r. Było to często wynikiem wyższych emisji z rejsów poza EOG spowodowanych kryzysem na Morzu Czerwonym, jak w przypadku zbiornikowców olejowych (+4 %), chemikaliowców (+7 %), drobnicowców (+8 %) i statków do przewozu pojazdów (+4 %). Najbardziej znaczący spadek zgłoszonych emisji odnotowano w przypadku zbiornikowców do przewozu skroplonego gazu ziemnego (LNG) (-24 %), ponieważ przywóz LNG do Europy powrócił do poziomów sprzed 2022 r.

Potwierdziło się, że kontenerowce, zbiornikowce olejowe i masowce były głównymi emitentami w 2024 r., jak we wszystkich poprzednich latach sprawozdawczych od 2018 r. Znaczny wzrost emisji z kontenerowców zwiększył ich udział w całkowitych zgłoszonych emisjach do najwyższego odnotowanego poziomu (37 %, co stanowi wzrost w porównaniu ze średnią roczną wynoszącą 30 % w latach 2018–2023). Względny udział większości rodzajów statków utrzymywał się na stałym poziomie, z wyjątkiem gazowców LNG, których wkład spadł do 5 % całkowitych emisji, powracając do poziomu sprzed pełnoskalowej inwazji Rosji na Ukrainę w 2022 r.

Kryzys na Morzu Czerwonym poważnie wpłynął na rozkład całkowitych emisji CO₂ flot na różne rodzaje rejsów i w obrębie różnych portów. Wydłużone trasy na szlakach handlowych poza EOG zwiększyły względny **udział emisji z rejsów poza EOG z 65,7 % w 2023 r. do 70,6 % w 2024 r.**, co stanowi najwyższy poziom odnotowany od 2018 r. Tendencja ta pokrywa się ze wzrostem działalności tych segmentów floty, które są najbardziej aktywne na szlakach handlowych poza EOG.

Jeśli chodzi o **zużycie paliwa**, w 2024 r. monitorowane statki zużyły 46,8 mln ton paliwa. Zużycie paliwa w latach 2018–2024 nadal było zdominowane przez konwencjonalne kopalne paliwa żeglugowe (ciężki olej opałowy, lekki olej opałowy, olej napędowy), które stanowiły ponad 91 % całkowitej masy paliw zgłoszonych w 2024 r. Podobnie jak w poprzednich latach w systemie odnotowano wzrost zużycia ciężkiego oleju opałowego, niemal całkowicie skompensowany spadkiem zużycia lekkiego oleju opałowego, który wynikał z coraz powszechniejszego stosowania systemów oczyszczania gazów spalinowych we flocie.

W 2024 r. flota odnotowała najwyższy poziom zużycia LNG (o około 1 % wyższy niż w 2023 r., co stanowiło 7,5 % całkowitego zużycia paliwa zgłoszonego w 2024 r.). Wynikało to z faktu, że LNG był coraz częściej wykorzystywany przez statki inne niż gazowce LNG, z czego znaczną

część stanowiły kontenerowce, statki typu ro-pax i statki pasażerskie. Zużycie gazu płynnego i metanolu znacznie wzrosło w porównaniu z 2023 r. (+38 % i +428 %), ale nadal stanowi niewielki udział w całkowitym zużyciu (0,1 % każdy) przez monitorowaną flotę. Inne paliwa niekonwencjonalne stanowiły 0,9 % całkowitego zgłoszonego zużycia paliwa (0,42 mln ton), przy czym 0,22 mln ton zgłoszono jako biodiesel.

4. Monitorowana flota: szlaki żeglugowe, prędkość oraz wydajność techniczna i operacyjna

Jeżeli chodzi o przepływy w transporcie morskim, z danych Eurostatu ⁽⁷⁾ wynika, że całkowita masa brutto towarów przewożonych drogą morską przechodzących przez porty UE nieznacznie spadła w 2024 r. o 0,2 %.

W porównaniu z 2023 r. napływ z państw takich jak Ukraina, Kanada, Turcja i Chiny wzrósł w 2024 r., co przyczyniło się do wzrostu całkowitej wielkości **wewnętrznych przepływów handlowych** o 1,2 %. Całkowita wielkość **zewnętrznych przepływów handlowych** w 2024 r. zmniejszyła się o 3,2 %. Najbardziej znaczące spadki wpływające na przepływy zewnętrzne dotyczyły Stanów Zjednoczonych (wschodnie wybrzeże) i Chin.

Dane dotyczące MRW za lata 2018–2024 **nie wskazują na strukturalne zmniejszenie prędkości** floty MRW w tym okresie. W 2024 r. 10 z 15 rodzajów statków odnotowało wyższą średnią prędkość niż w 2018 r. W przypadku niektórych rodzajów odnotowano znaczny wzrost prędkości, jak w przypadku statków wielozadaniowych (+32 %), gazowców (+16 %), innych statków (+16 %) i zbiornikowców olejowych (+13 %). W porównaniu z 2023 r. 11 z 15 rodzajów statków odnotowało jednak wyższą średnią prędkość niż w 2024 r. Zarówno kontenerowce, jak i gazowce LNG znacznie ją zwiększyły, odpowiednio o 2,2 % i 2,4 %.

Analiza graficzna kluczowych wskaźników **efektywności technicznej i operacyjnej** potwierdziła stopniowy wzrost wartości korelacji danych między kluczowymi wskaźnikami efektywności technicznej i operacyjnej ⁽⁸⁾ oraz wielkością statków zgłaszanych na podstawie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim, podkreślając tym samym większą dojrzałość ram monitorowania, raportowania i weryfikacji. Tendencje w zakresie efektywności utrzymały się na tym samym poziomie, zwłaszcza wśród największych emitentów floty, podczas gdy w niektórych segmentach (np. kontenerowcach) odnotowano poprawę zgłoszonej efektywności technicznej.

5. Wdrażanie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim

Jeśli chodzi o wdrażanie rozporządzenia UE w sprawie monitorowania, raportowania i weryfikacji w transporcie morskim, wyniki potwierdzają solidność i kompletność zgłoszonych danych. Zarówno przedsiębiorstwa żeglugowe, jak i akredytowani weryfikatorzy dobrze poradzi sobie

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

⁽⁸⁾ Projektowy wskaźnik efektywności energetycznej, szacowaną wartość wskaźnika oraz wskaźnik efektywności energetycznej statku istniejącego ocenia się pod kątem efektywności technicznej statków. Wskaźnik eksploatacyjnej efektywności energetycznej oraz roczny wskaźnik efektywności ocenia się pod kątem efektywności operacyjnej.

z nowymi wymogami sprawozdawczymi wprowadzonymi w celu wsparcia rozszerzenia ETS na transport morski od 2024 r. Świadczą o tym **wskaźniki większej punktualności** (69 %, wzrost z 52 % w 2023 r.), pomimo wcześniejszego terminu składania sprawozdań rocznych ⁽⁹⁾.

Jakość dostarczonych danych utrzymywała się zasadniczo na tym samym poziomie co w poprzednim okresie sprawozdawczym (2023 r.). Udział sprawozdań zawierających wartości odstające wzrósł jedynie nieznacznie do 0,5 % łącznej liczby, nadal znacznie poniżej średniej wynoszącej 1,1 % w latach 2018–2024.

Kontrole zgodności MRW przeprowadzone podczas inspekcji w ramach kontroli przeprowadzanej przez państwo portu potwierdziły poprawę odnotowaną w poprzednich latach. W 2025 r. tylko 2 % statków poddanych kontroli nie przedstawiło ważnego dokumentu zgodności w celu wykazania zgodności z obowiązkami UE w zakresie monitorowania, raportowania i weryfikacji w poprzednim roku. Dojrzałość wdrożenia unijnego systemu MRW w transporcie morskim odegrała kluczową rolę w zapewnieniu wysokiego poziomu zgodności z obowiązkami w ramach ETS dla transportu morskiego, odzwierciedlając dostosowanie sektora do tych wymogów, ponieważ w 2025 r. przedsiębiorstwa żeglugowe umorzyły uprawnienia w przewidzianym prawem terminie w odniesieniu do ponad 99 % wymogów dotyczących umarzania ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Termin ten przesunięto z 30 kwietnia na 31 marca, począwszy od okresu sprawozdawczego 2024.

⁽¹⁰⁾ Określono na podstawie danych liczbowych zgłoszonych przez przedsiębiorstwa żeglugowe w rejestrze Unii do 1 października 2025 r. w odniesieniu do emisji z 2024 r.