

V Bruseli 29. apríla 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od: Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie

Dátum doručenia: 29. apríla 2026

Komu: Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.: COM(2026) 173 final

Predmet: SPRÁVA KOMISIE
Správa Európskej komisie o emisiách skleníkových plynov z námornej dopravy za rok 2025

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 173 final.

Príloha: COM(2026) 173 final



V Bruseli 29. 4. 2026
COM(2026) 173 final

SPRÁVA KOMISIE

Správa Európskej komisie o emisiách skleníkových plynov z námornej dopravy za rok 2025

{SWD(2026) 119 final}

Správa Európskej komisie o emisiách skleníkových plynov z námornej dopravy za rok 2025

1. Úvod

Námorná doprava má zásadný význam pre hospodárstvo EÚ a vyniká ako jeden z energeticky najefektívnejších druhov dopravy. Stále však zostáva významným zdrojom emisií skleníkových plynov.

V tejto správe o emisiách skleníkových plynov z lodí, ktoré vstupujú do prístavov v Európskom hospodárskom priestore (EHP) a odchádzajú z nich, za rok 2025, 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 v námornej doprave“). Správa zahŕňa údaje zozbierané za obdobie 2018 – 2024. Poskytuje sa v nej komplexné porovnanie a analýza trendov v oblasti emisií a energetickej efektívnosti v priebehu rokov a objasňujú sa faktory ovplyvňujúce emisie skleníkových plynov z námornej dopravy. Zohľadňuje sa v nej vykonávanie systému EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) do obdobia nahlasovania za rok 2024, teda do prvého roku, keď sa systém uplatnil na námornú dopravu.

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 dosiahnutiu ambícií EÚ v oblasti klímy. Medzi ne patrí revízia systému EU ETS ⁽²⁾, ktorou sa od 1. januára 2024 rozširuje rozsah pôsobnosti systému EU ETS o emisie CO₂ z veľkých lodí vstupujúcich do prístavov EÚ, a to bez ohľadu na vlajku, pod ktorou sa plavia. Navyše sa **nariadením FuelEU Maritime** ⁽³⁾ od roku 2025 zabezpečuje, aby sa intenzita emisií skleníkových plynov pri spotrebe energie na palube lodí postupne znižovala.

Súlad s povinnosťami, ktoré vyplývajú zo systému EU ETS a z nariadenia FuelEU Maritime, vychádza zo systému monitorovania, nahlasovania a overovania zriadeného **nariadením EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy**, ktoré bolo revidované v máji 2023 ⁽⁴⁾. Obdobie nahlasovania za rok 2024 bolo prvým obdobím, v ktorom sa uplatňovali revidované pravidlá, ktoré boli prijaté v roku 2023 s cieľom umožniť vykonávanie ETS v lodnej doprave a zahrnúť emisie metánu (CH₄) a oxidu dusného (N₂O) do rozsahu pôsobnosti nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní.

Okrem legislatívnych opatrení EÚ ďalej podporuje úspešné vykonávanie dekarbonizácie lodnej dopravy prostredníctvom **podpory výskumu a inovácií**. Inovačný fond, ktorý bude do roku 2030

⁽¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/757 z 29. apríla 2015 o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií skleníkových plynov 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/2015/757/2025-01-01>.

⁽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>.

čerpať 20 miliónov kvót EÚ (1,5 miliardy EUR) ⁽⁵⁾ na financovanie projektov na dekarbonizáciu námorného odvetvia, zahŕňa aj výrobu a používanie udržateľných palív, elektrifikáciu systému námornej dopravy a výstavbu a/alebo dodatočnú modernizáciu plavidiel s nízkymi a nulovými emisiami. Od začiatku roka 2026 a po dvoch výzvach na predkladanie návrhov poskytol Inovačný fond podporu 21 námorným projektom v celkovej výške 1,03 miliardy EUR vrátane 365,3 milióna EUR prostredníctvom aukcií na palivá na základe vodíka a 202,3 milióna EUR na projekty súvisiace s výstavbou a/alebo dodatočnou modernizáciou plavidiel.

Zatiaľ čo Inovačný fond sa zameriava na projekty na vyššej úrovni technologickej pripravenosti a zavádzanie, EÚ investuje aj do projektov s nižšou úrovňou technologickej pripravenosti v námornom odvetví, a to prostredníctvom programu Horizont Európa, a najmä partnerstva pre vodnú dopravu s nulovými emisiami. V rámci tohto partnerstva EÚ do roku 2027 investuje až 530 miliónov EUR do šiestich oblastí: i) využívanie udržateľných alternatívnych palív; ii) elektrifikácia; iii) energetická efektívnosť; iv) dizajn a dodatočná modernizácia; v) digitálne a vi) ekologické prístavy.

Komisia sa takisto zaviazala podporovať celosvetové opatrenia na podporu dekarbonizácie tohto odvetvia, najmä v rámci spolupráce s **Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO)**. V apríli 2025 EÚ uvítala, že IMO schválila rámec pre nulovú bilanciu emisií s cieľom znížiť emisie skleníkových plynov z medzinárodnej lodnej dopravy. Rámec zahŕňa globálnu normu na postupné znižovanie intenzity emisií skleníkových plynov v lodných palivách a mechanizmus stanovovania cien emisií skleníkových plynov. V prípade prijatia dohody pôjde o zmysluplný krok k dosiahnutiu cieľa nulovej bilancie emisií z námornej dopravy do roku 2050 alebo približne v tom období, t. j. okolo roku 2050, ako sa stanovuje v stratégii IMO na zníženie emisií skleníkových plynov z lodí z roku 2023. Rokovania o prijatí dohody boli odložené na október 2026.

3. Rekordné emisie z námornej dopravy v roku 2024 v dôsledku krízy v Červenom mori

V roku nahlasovania 2024 sa pri monitorovaných plavbách vypustilo do atmosféry **144,9 milióna ton CO₂**. Tieto emisie, ktoré nahlásila flotila približne 12 700 lodí, boli najvyššie zaznamenané od zavedenia systému monitorovania, nahlasovania a overovania. Boli **o 12,9 % vyššie** ako emisie, ktoré boli nahlásené v roku 2023, a o 5,7 % vyššie ako emisie, ktoré boli nahlásené v období pred pandémiou ochorenia COVID-19 ⁽⁶⁾. Po prvýkrát lode nahlásili v rámci systému monitorovania, nahlasovania a overovania aj emisie iných látok než CO₂. Tieto emisie predstavovali ďalších 3,7 milióna ton ekvivalentu CO₂, pričom emisie oxidu dusného (N₂O) predstavovali 2,2 milióna ton ekvivalentu CO₂ a emisie metánu (CH₄) 1,6 milióna ton ekvivalentu CO₂.

K nárastu nahlásených emisií CO₂ došlo v roku, keď sa objem tovaru spracovaného v prístavoch EÚ takmer nezmenil (-0,2 % v porovnaní s rokom 2023), čiastočne v dôsledku poklesu dovozu energetického tovaru. V roku 2024 však došlo k výraznému nárastu celkovej aktivity flotily v dôsledku krízy v Červenom mori a následného poklesu tranzitov cez Suezský prieplav

⁽⁵⁾ Na základe ceny uhlíka vo výške 75 EUR za tonu.

⁽⁶⁾ S výnimkou emisií vyplývajúcich z uplatňovania nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní v námornej doprave na Spojené kráľovstvo za roky nahlasovania 2018 – 2020.

a presmerovania, čo výrazne zvýšilo celkovú precestovanú vzdialenosť a čas strávený na mori (o 9,3 %, resp. 8,6 %).

Najviac postihnutý bol segment **kontajnerových lodí**, na ktorý pripadá **väčšina nárastu emisií** (+46 %, čo zodpovedá 16,7 milióna ton CO₂). Zavedené trasy spájajúce európske prístavy s Ďalekým východom museli byť presmerované okolo Mysu dobrej nádeje, čo podstatne ovplyvnilo prevádzkové správanie tohto segmentu. Bolo potrebné nasadiť viac kontajnerových lodí v rámci systému monitorovania, nahlasovania a overovania (+8 %), aby sa uspokojil zvýšený dopyt po preprave kontajnerového tovaru v prístavoch EÚ (+4,4 %) a potreba dlhších prepravných vzdialeností (+29 %) a vyšších rýchlostí (+2,2 %).

Okrem kontajnerových lodí zaznamenalo 8 zo 14 ostatných typov lodí nárast emisií v porovnaní s rokom 2023. Často to bolo spôsobené vyššími emisiami z plavieb mimo EHP v dôsledku krízy v Červenom mori, ako v prípade ropných tankerov (+4 %), tankerov na prepravu chemikálií (+7 %), lodí na kusový náklad (+8 %) a prepravných lodí na vozidlá (+4 %). Najvýraznejší pokles nahlásených emisií bol zaznamenaný v prípade tankerov na prepravu skvapalneného zemného plynu (LNG) (-24 %), keďže európsky dovoz LNG sa vrátil na úroveň pred rokom 2022.

Potvrdilo sa, že kontajnerové lode, ropné tankery a lode na hromadný náklad boli v roku 2024 najväčšími znečisťovateľmi, rovnako ako vo všetkých predchádzajúcich rokoch nahlasovania od roku 2018. Výrazný nárast emisií z kontajnerových lodí zvýšil ich podiel na celkových nahlásených emisiách na najvyššiu zaznamenanú úroveň (37 %, oproti 30 % ročného priemeru za obdobie 2018 – 2023). Relatívny podiel väčšiny typov lodí zostal stabilný s výnimkou tankerov na prepravu LNG, ktorých podiel na celkových emisiách klesol na 5 %, čím sa vrátil na úroveň pred komplexnej invázie Ruska na Ukrajinu v roku 2022.

Rozloženie celkových emisií CO₂ flotily medzi jednotlivé typy plavieb a v rámci prístavov výrazne ovplyvnila kríza v Červenom mori. Dlhšie cestovné vzdialenosti na obchodných trasách mimo EHP zvýšili relatívny **podiel emisií z ciest mimo EHP zo 65,7 % v roku 2023 na 70,6 % v roku 2024**, čo je najvyššia hodnota zaznamenaná od roku 2018. Tento trend je v súlade s nárastom aktivity segmentov flotily, ktoré sú najaktívnejšie na obchodných trasách mimo EHP.

Pokiaľ ide o **spotrebu paliva**, v roku 2024 monitorované lode spotrebovali 46,8 milióna ton paliva. Spotrebe palív v období 2018 – 2024 naďalej dominovali konvenčné fosílné lodné palivá (ťažký vykurovací olej, ľahký vykurovací olej, plynový olej, motorová nafta), ktoré predstavovali viac ako 91 % celkovej hmotnosti palív nahlásenej v roku 2024. Rovnako ako v predchádzajúcich rokoch systém zaznamenal nárast spotreby ťažkého vykurovacieho oleja, ktorý bol takmer úplne kompenzovaný poklesom spotreby ľahkého vykurovacieho oleja, čo bolo spôsobené rastúcim využívaním systémov čistenia výfukových plynov vo flotile.

V roku 2024 flotila zaznamenala najvyššiu úroveň spotreby LNG (približne o 1 % vyššiu ako v roku 2023, čo predstavuje 7,5 % celkovej spotreby paliva nahlásenej v roku 2024). Tento nárast bol spôsobený tým, že LNG sa využíval na iných lodiach ako na tankeroch na prepravu LNG, pričom najväčší podiel tvorili kontajnerové lode, ro-pax lode a osobné lode. Spotreba skvapalneného ropného plynu a metanolu sa v porovnaní s rokom 2023 výrazne zvýšila (+38 % a +428 %), ale stále predstavuje len malý podiel na celkovej spotrebe (po 0,1 %) monitorovanej

flotily. Ostatné neštandardné palivá predstavovali 0,9 % celkovej nahlásenej spotreby palív (0,42 milióna ton), pričom 0,22 milióna ton bolo nahlásených ako bionafta.

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

Pokiaľ ide o toky námornej dopravy, z údajov Eurostatu ⁽⁷⁾ vyplýva, že celková hrubá hmotnosť tovaru prepravovaného po mori, s ktorým sa manipuluje v prístavoch EÚ, sa v roku 2024 mierne znížila o 0,2 %.

V porovnaní s rokom 2023 sa v roku 2024 zvýšil prílev z krajín ako Ukrajina, Kanada, Turecko a Čína, čo prispelo k 1,2 % nárastu celkového objemu **vnútorných obchodných tokov**. Celkový objem **vonkajších obchodných tokov** v roku 2024 sa znížil o 3,2 %. Najvýznamnejšie poklesy ovplyvňujúce vonkajšie toky sa týkali Spojených štátov (východné pobrežie) a Číny.

Údaje z monitorovania, nahlasovania a overovania za obdobie 2018 – 2024 **nenaznačujú žiadne štrukturálne zníženie rýchlosti** monitorovanej, nahlasovanej a overovanej flotily. V roku 2024 bola vyššia priemerná rýchlosť ako v roku 2018 nahlásená v prípade 10 z 15 typov lodí. Niektoré typy zaznamenali výrazné zvýšenie rýchlosti, ako napríklad kombinované prepravné lode (+32 %), tankery na prepravu plynu (+16 %), ostatné lode (+16 %) a ropné tankery (+13 %). V porovnaní s rokom 2023 sa však priemerná rýchlosť v roku 2024 znížila u 11 z 15 typov lodí. Kontajnerové lode aj tankery na prepravu LNG ju výrazne zvýšili, a to o 2,2 %, resp. 2,4 %.

Grafickou analýzou kľúčových **ukazovateľov technickej a prevádzkovej efektívnosti** sa potvrdil postupný nárast hodnôt korelácie údajov medzi kľúčovými ukazovateľmi technickej a prevádzkovej efektívnosti ⁽⁸⁾ a veľkosťou lodí, ktoré nahlasujú údaje podľa nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, čím sa zdôraznila zvýšená vyspelosť rámca monitorovania, nahlasovania a overovania. Trendy v oblasti efektívnosti zostali vo všeobecnosti stabilné, najmä medzi najväčšími znečisťovateľmi vo flotile, zatiaľ čo v niektorých segmentoch (napr. kontajnerové lode) sa zaznamenalo zlepšenie technickej efektívnosti.

5. Vykonávanie nariadenia EÚ o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy

Pokiaľ ide o vykonávanie nariadenia o monitorovaní, nahlasovaní a overovaní emisií z námornej dopravy, výsledky potvrdzujú spoľahlivosť a úplnosť nahlásených údajov. Lodné spoločnosti aj akreditovaní overovatelia sa dobre vyrovnali s novými požiadavkami na nahlasovanie, ktoré boli zavedené na podporu rozšírenia ETS na námornú dopravu od roku 2024. Svedčí o tom **zlepšenie**

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

(8) V prípade technickej efektívnosti lodí sa hodnotí index energetickej účinnosti konštrukčného riešenia, odhadovaná indexová hodnota a dosiahnutá hodnota indexu energetickej účinnosti existujúcej lode. Index prevádzkovej energetickej účinnosti a ročný koeficient efektívnosti sa používajú na posúdenie ich prevádzkovej efektívnosti.

ukazovateľov **presnosti** (69 %, oproti 52 % v roku 2023), a to aj napriek skoršej lehote na predloženie výročných správ ⁽⁹⁾.

Kvalita predložených údajov zostala vo všeobecnosti rovnaká ako v predchádzajúcom období nahlasovania (2023). Podiel správ s odľahlými hodnotami sa len mierne zvýšil na 0,5 % z celkového počtu, čo je stále výrazne menej ako priemer 1,1 % za obdobie 2018 – 2024.

Kontroly zhody v oblasti monitorovania, nahlasovania a overovania vykonané počas inšpekcií štátnej prístavnej kontroly potvrdili zlepšenia zaznamenané v predchádzajúcich rokoch. V roku 2025 len 2 % kontrolovaných lodí nepredložili platný dokument o zhode, ktorým by preukázali splnenie povinností EÚ v oblasti monitorovania, nahlasovania a overovania v predchádzajúcom roku. Vysoká úroveň vykonávania systému EÚ na monitorovanie, nahlasovanie a overovanie emisií z námornej dopravy zohrala kľúčovú úlohu pri zabezpečení vysokej miery plnenia povinností v oblasti námornej dopravy v rámci ETS, čo odráža prispôsobenie sa tohto odvetvia týmto požiadavkám, keďže v roku 2025 lodné spoločnosti odovzdali kvóty v zákonnej lehote v prípade viac ako 99 % povinností odovzdávania kvót ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ Lehota bola posunutá z 30. apríla na 31. marca, počnúc obdobím nahlasovania 2024.

⁽¹⁰⁾ Stanovené na základe údajov nahlásených lodnými spoločnosťami do registra Únie do 1. októbra 2025 v súvislosti s emisiami za rok 2024.