

Bruselj, 29. april 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

SPREMNI DOPIS

| | |
|----------------|--|
| Pošiljatelj: | za generalno sekretarko Evropske komisije: direktorica Martine DEPREZ |
| Datum prejema: | 29. april 2026 |
| Prejemnik: | Thérèse BLANCHET, generalna sekretarka Sveta Evropske unije |
| Št. dok. Kom.: | COM(2026) 173 final |
| Zadeva: | POROČILO KOMISIJE Poročilo Evropske komisije za leto 2025 o emisijah toplogrednih plinov iz pomorskega prometa |

Delegacije prejmejo priloženi dokument COM(2026) 173 final.

Priloga: COM(2026) 173 final



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 29.4.2026
COM(2026) 173 final

POROČILO KOMISIJE

Poročilo Evropske komisije za leto 2025 o emisijah toplogrednih plinov iz pomorskega prometa

{SWD(2026) 119 final}

Poročilo Evropske komisije za leto 2025 o emisijah toplogrednih plinov iz pomorskega prometa

1. Uvod

Pomorski promet je ključen za gospodarstvo EU in izstopa kot eden od energijsko najučinkovitejših načinov prevoza. Še vedno pa je pomemben vir emisij toplogrednih plinov.

V tem poročilu za leto 2025 o emisijah toplogrednih plinov z ladij, ki vstopajo v pristanišča v Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) ali iz njih izstopajo, so predstavljeni podatki, zbrani v skladu z uredbo EU o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju, sprejeto leta 2015 ⁽¹⁾ (v nadaljnjem besedilu: uredba EU o SPP v pomorstvu). V poročilu, ki zajema podatke, zbrane v obdobju 2018–2024, so celovito primerjani in analizirani trendi emisij in energijske učinkovitosti skozi leta ter osvetljeni dejavniki, ki vplivajo na emisije toplogrednih plinov iz pomorskega prometa. V njem se upošteva izvajanje sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS) do obdobja poročanja 2024, tj. prvega leta, ko se je sistem uporabljal za pomorski promet.

2. Razvoj politike

Evropski parlament in Svet sta leta 2023 v okviru svežnja za uresničitev evropskega zelenega dogovora sprejela vrsto ukrepov, da bi sektor pomorskega prometa prispeval k doseganju podnebnih ciljev EU. Med njimi je revizija **EU ETS** ⁽²⁾, s katero se je področje uporabe EU ETS razširilo na emisije CO₂ z velikih ladij, ki vstopijo v pristanišča EU od 1. januarja 2024, ne glede na zastavo, pod katero plujejo. Poleg tega je z **uredbo FuelEU za pomorstvo** ⁽³⁾ od leta 2025 zagotovljeno postopno zmanjšanje intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij.

Izpolnjevanje obveznosti, ki izhajajo iz EU ETS in uredbe FuelEU za pomorstvo, temelji na sistemu spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenem z **uredbo EU o SPP v pomorstvu**, kot je bila revidirana leta 2023 ⁽⁴⁾. Obdobje poročanja 2024 je bilo prvo, v katerem so se uporabljala revidirana pravila, sprejeta leta 2023, na podlagi katerih je mogoče ETS izvajati za ladijski promet ter s katerimi so na področje uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu vključene emisije metana (CH₄) in dušikovega oksida (N₂O).

EU ob zakonodajnih ukrepih še naprej spodbuja uspešno izvajanje razogljičenja ladijskega prometa z zagotavljanjem **podpore za raziskave in inovacije**. Sklad za inovacije, ki bo do leta 2030 črpal iz 20 milijonov pravic EU (1,5 milijarde EUR) ⁽⁵⁾ za financiranje projektov za razogljičenje pomorskega sektorja, zajema tudi proizvodnjo in uporabo trajnostnih goriv, elektrifikacijo sistema pomorskega prometa ter gradnjo in/ali naknadno opremljanje nizko- in brezemisijskih plovil. Iz tega sklada se je od začetka leta 2026 in po samo dveh razpisih za zbiranje

⁽¹⁾ Uredba (EU) 2015/757 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o spremljanju emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prometa, poročanju o njih in njihovem preverjanju ter spremembi Direktive 2009/16/ES (UL L 123, 19.5.2015, str. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

⁽²⁾ Z Direktivo (EU) 2023/959 (UL L 130, 16.5.2023, str. 134) ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

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

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

⁽⁵⁾ Na podlagi cene ogljika v višini 75 EUR/tono.

predlogov zagotovila podpora za 21 pomorskih projektov v skupni vrednosti 1,03 milijarde EUR, vključno s 365,3 milijona EUR prek dražb goriv na osnovi vodika in 202,3 milijona EUR za projekte, povezane z gradnjo in/ali naknadnim opremljanjem plovil.

Sklad za inovacije se osredotoča na projekte na višji ravni tehnološke pripravljenosti in njihovo uvajanje, EU pa je vlagala tudi v projekte z nižjimi ravni tehnološke pripravljenosti v pomorskem sektorju, in sicer v okviru programa Obzorje Evropa, zlasti partnerstva za brezemisijski vodni promet. EU bo v okviru tega partnerstva do leta 2027 vložila do 530 milijonov EUR na šestih področjih: (i) uporaba alternativnih trajnostnih goriv, (ii) elektrifikacija, (iii) energijska učinkovitost, (iv) zasnova in naknadno opremljanje, (v) digitalizirana in (vi) zelena pristanišča.

Komisija je zavezana tudi podpiranju ukrepov na svetovni ravni za spodbujanje razogljičenja sektorja, zlasti v okviru sodelovanja z **Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO)**. EU je aprila 2025 pozdravila dejstvo, da je IMO odobrila okvir za neto ničelne emisije za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega ladijskega prometa. Vanj sta vključena svetovni standard za postopno zmanjševanje intenzivnosti toplogrednih plinov v gorivih za plovila in mehanizem oblikovanja cen za emisije toplogrednih plinov. Sporazum, ki še čaka na sprejetje, je pomemben korak k cilju neto ničelnih emisij iz pomorskega prometa do ali okrog leta 2050, tj. približno leta 2050, kot je določeno v strategiji IMO o toplogrednih plinih iz leta 2023. Razprave o sprejetju sporazuma so bile preložene na oktober 2026.

3. Rekordne emisije iz pomorskega prometa leta 2024 zaradi krize v Rdečem morju

Na spremljanih plovbah v letu poročanja 2024 se je v ozračje izpustilo **144,9 milijona ton CO₂**. Te emisije, o katerih je poročala flota skoraj 12 700 ladij, so bile najvišje, odkar je bil vzpostavljen sistem SPP. Bile so za **12,9 % višje** od emisij, o katerih se je poročalo leta 2023, in za 5,7 % višje od emisij, o katerih se je poročalo pred pandemijo COVID-19 ⁽⁶⁾. Ladje so v okviru sistema SPP prvič poročale tudi o emisijah, ki niso emisije CO₂. Te so znašale dodatnih 3,7 milijona ton ekvivalenta CO₂, od tega so emisije dušikovega oksida (N₂O) predstavljale 2,2 milijona ton ekvivalenta CO₂, emisije metana (CH₄) pa 1,6 milijona ton ekvivalenta CO₂.

Povečanje sporočenih emisij CO₂ se je zgodilo v letu, ko je količina blaga, pretovorjenega v pristaniščih EU, ostala skoraj nespremenjena (-0,2 % v primerjavi z letom 2023), deloma zaradi zmanjšanja uvoza energetskega blaga. Vendar je leto 2024 zaznamovalo znatno povečanje skupne dejavnosti flote zaradi krize v Rdečem morju ter posledičnega zmanjšanja tranzita skozi Sueški prekop in preusmeritve, zaradi česar sta se znatno povečala skupna prevožena razdalja in čas, preživet na morju (za 9,3 % oziroma 8,6 %).

Najbolj prizadet je bil segment **kontejnerskih ladij**, ki je predstavljal **večino povečanja emisij** (+46 %, kar ustreza 16,7 milijona ton CO₂). Vzpostavljene poti, ki povezujejo evropska pristanišča in Daljni vzhod, je bilo treba preusmeriti okoli Rta dobrega upanja, kar je bistveno vplivalo na operativno delovanje tega segmenta. Da bi zadostili večjemu povpraševanju po prevozu blaga v

⁽⁶⁾ Brez emisij, ki izhajajo iz uporabe uredbe EU o SPP v pomorstvu za Združeno kraljestvo za leta poročanja 2018–2020.

zabojnikih v pristaniščih EU (+4,4 %) ter potrebi po daljših preplutih razdaljah (+29 %) in višjih hitrostih (+2,2 %), je bilo treba v okviru sistema SPP uporabiti več kontejnerskih ladij (+8 %).

Poleg emisij kontejnerskih ladij so se v primerjavi z letom 2023 povečale tudi emisije osmih preostalih vrst ladij od skupno 14. K temu so pogosto prispevale višje emisije pri plovbah zunaj EGP zaradi krize v Rdečem morju, kot v primeru tankerjev za prevoz nafte (+4 %), tankerjev za prevoz kemikalij (+7 %), ladij za prevoz kosovnega tovora (+8 %) in ladij za prevoz vozil (+4 %). Največje zmanjšanje sporočenih emisij je bilo evidentirano pri tankerjih za prevoz utekočinjenega zemeljskega plina (UZP) (-24 %), saj se je evropski uvoz tega plina vrnil na raven pred letom 2022.

Kontejnerske ladje, tankerji za prevoz nafte in ladje za prevoz razsutega tovora so bili tudi leta 2024, tako kot v vseh prejšnjih letih poročanja od leta 2018, **potrjeni kot največji onesnaževalci**. Zaradi znatnega povečanja emisij iz kontejnerskih ladij se je njihov delež skupnih sporočenih emisij povečal na najvišjo evidentirano raven (37 %, kar je več od 30-odstotnega letnega povprečja v obdobju 2018–2023). Relativni delež prispevka večine vrst ladij je ostal stabilen, razen za tankerje za prevoz UZP, katerih prispevek se je zmanjšal na 5 % skupnih emisij in se tako vrnil na raven pred obsežno rusko invazijo na Ukrajino leta 2022.

Kriza v Rdečem morju je močno vplivala na porazdelitev skupnih emisij CO₂ flote med različne vrste plovb in v pristaniščih. Zaradi daljših preplutih razdalj na trgovskih poteh zunaj EGP se je povečal relativni **delež emisij pri plovbah zunaj EGP, in sicer s 65,7 % leta 2023 na 70,6 % leta 2024**, kar je najvišja raven od leta 2018. Ta trend je skladen s povečanjem dejavnosti segmentov flote, najbolj dejavnih na trgovskih poteh zunaj EGP.

Kar zadeva **porabo goriva**, so ladje, ki so bile spremljane, leta 2024 porabile 46,8 milijona ton goriva. V obdobju 2018–2024 so pri porabi goriva prevladovala konvencionalna fosilna ladijska goriva (težko kurilno olje, lahko kurilno olje, plinsko olje, dizelsko olje), ki so predstavljala več kot 91 % skupne mase goriv, sporočene leta 2024. V sistemu se je tako kot v prejšnjih letih povečala poraba težkega kurilnega olja, kar se je skoraj v celoti izravnalo z zmanjšanjem porabe lahkega kurilnega olja, pri čemer je to zmanjšanje posledica vse večje uporabe sistemov za čiščenje izpušnih plinov v floti.

Leta 2024 je flota evidentirala najvišjo raven porabe UZP (približno 1 % več kot leta 2023, kar je 7,5 % celotne porabe goriva, sporočene leta 2024). To povečanje je posledica uporabe UZP na ladjah, ki niso tankerji za prevoz UZP, pri čemer je delež največji pri kontejnerskih ladjah, ro-ro potniških ladjah in potniških ladjah. Poraba utekočinjenega naftnega plina in metanola se je v primerjavi z letom 2023 znatno povečala (+38 % in +428 %), vendar še vedno pomeni manjši delež skupne porabe (vsaka po 0,1 %) flote, ki se je spremljala. Druga nestandardna goriva so predstavljala 0,9 % celotne sporočene porabe goriva (0,42 milijona ton), od tega je bilo 0,22 milijona ton sporočenih kot biodizel.

4. Flota, ki se je spremljala: plovne poti, hitrost ter tehnična in operativna učinkovitost

Po podatkih Eurostata ⁽⁷⁾ glede tokov pomorskega prometa se je skupna bruto teža blaga, ki se prevaža po morju, pretovorjenega v pristaniščih EU, leta 2024 nekoliko zmanjšala, in sicer za 0,2 %.

Prilivi iz držav, kot so Ukrajina, Kanada, Turčija in Kitajska, so se leta 2024 v primerjavi z letom 2023 povečali, zaradi česar se je skupni obseg **uvoznih trgovinskih tokov** povečal za 1,2 %. Skupni obseg **izvoznih trgovinskih tokov** se je leta 2024 zmanjšal za 3,2 %. Največja zmanjšanja, ki so vplivala na izvozne tokove, so se nanašala na Združene države Amerike (vzhodna obala) in Kitajsko.

Podatki o SPP za obdobje 2018–2024 **ne kažejo strukturnega zmanjšanja hitrosti** za floto, za katero se je izvajalo SPP. Leta 2024 so bile pri desetih vrstah ladij od 15 evidentirane večje povprečne hitrosti kot leta 2018. Pri nekaterih vrstah, kot so kombinirane tovorne ladje (+32 %), tankerji za prevoz plina (+16 %), druge ladje (+16 %) in tankerji za prevoz nafte (+13 %), so bila evidentirana precejšnja povečanja hitrosti. V primerjavi z letom 2023 pa se je leta 2024 povprečna hitrost zmanjšala pri 11 vrstah ladij od 15. Kontejnerske ladje in tankerji za prevoz UZP so jo znatno povečali, in sicer za 2,2 % oziroma 2,4 %.

Z grafično analizo ključnih kazalnikov **tehnične in operativne učinkovitosti** se je potrdilo postopno povečanje vrednosti korelacije podatkov med ključnimi kazalniki tehnične in operativne učinkovitosti ⁽⁸⁾ ter velikostjo ladij, ki poročajo v skladu z uredbo EU o SPP v pomorstvu, kar kaže na večjo zrelost okvira SPP. Trendi učinkovitosti so na splošno ostali stabilni, zlasti med največjimi onesnaževalci v floti, v nekaterih segmentih (npr. kontejnerske ladje) pa so razvidne izboljšave pri sporočeni tehnični učinkovitosti.

5. Izvajanje uredbe EU o SPP v pomorstvu

Rezultati v zvezi z izvajanjem uredbe EU o SPP v pomorstvu potrjujejo zanesljivost in popolnost sporočenih podatkov. Ladjarske družbe in akreditirani preveritelji so uspešno obvladovali nove zahteve glede poročanja, uvedene, da bi se podprla razširitev ETS na pomorski promet od leta 2024. To dokazujejo kazalniki **izboljšane točnosti** (69 % v primerjavi z 52 % leta 2023), čeprav je bil rok za predložitev letnih poročil krajši ⁽⁹⁾.

Kakovost predloženih podatkov je na splošno ostala skladna s prejšnjim obdobjem poročanja (leto 2023). Delež poročil z odstopanji se je le nekoliko povečal na 0,5 % vseh poročil, kar je še vedno precej manj od povprečja v višini 1,1 % za obdobje 2018–2024.

Pri **preverjanjih skladnosti s SPP**, izvedenih med inšpekcijskimi pregledi države pristanišča, so se potrdile izboljšave, evidentirane v prejšnjih letih. Leta 2025 le za 2 % pregledanih ladij ni bil predložen veljaven dokument o skladnosti, da bi se dokazalo izpolnjevanje obveznosti EU glede SPP v predhodnem letu. Zrelost izvajanja sistema SPP EU v pomorstvu je bila ključna pri

⁽⁷⁾ Eurostat (2024) *Maritime transport of goods – annual data (Pomorski prevoz blaga – letni podatki)*; https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data.

⁽⁸⁾ Pri tehnični učinkovitosti ladij se ocenijo projektni indeks energijske učinkovitosti, ocenjena indeksna vrednost in indeks energijske učinkovitosti za obstoječe ladje. Pri njihovi operativni učinkovitosti se ocenita operativni kazalnik energijske učinkovitosti in letno razmerje učinkovitosti.

⁽⁹⁾ Rok je bil s 30. aprila prestavljen na 31. marec, kar velja od obdobja poročanja 2024.

zagotavljanju visoke skladnosti s pomorskimi obveznostmi ETS, kar kaže, da se je sektor prilagodil tem zahtevam, saj so ladjarske družbe leta 2025 do zakonskega roka predale pravice za več kot 99 % zahtev za predajo ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Določeno na podlagi podatkov, ki so jih ladjarske družbe v zvezi z emisijami za leto 2024 sporočile v registru Unije do 1. oktobra 2025.