



V Bruselu dne 8.4.2024  
COM(2024) 151 final

## **ZPRÁVA KOMISE**

**Zpráva Evropské komise o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy za rok 2023**

{SWD(2024) 87 final}

# Zpráva Evropské komise o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy za rok 2023

## 1. Úvod

Námořní doprava hraje v hospodářství EU zásadní úlohu a je jedním z energeticky nejučinnějších druhů dopravy. Je však také významným a rostoucím zdrojem emisí skleníkových plynů. Tato zpráva je pátou výroční zprávou o emisích CO<sub>2</sub> z lodí, které připlouvají do přístavů v Evropském hospodářském prostoru (EHP) nebo z nich odplouvají, vypracovaná na základě údajů shromážděných podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy přijatého v roce 2015<sup>1</sup> (dále jen nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy). Toto nařízení je zásadní součástí opatření EU, která se v námořním odvětví přijímají k řešení změny klimatu.

Zpráva se týká prvních pěti cyklů zajišťování souladu (tj. vychází z údajů shromážděných za období 2018–2022) a navazuje na předchozí zprávy<sup>2</sup>. Umožňuje provést srovnání údajů a posoudit tendence v oblasti emisí a energetické účinnosti v průběhu let. Zpráva obsahuje také analýzu charakteristik lodí a jejich energetické účinnosti, čímž napomáhá lepšímu porozumění tendencím v oblasti emisí CO<sub>2</sub> z námořní dopravy.

## 2. Vývoj politiky

V roce 2023 přijaly Evropský parlament a Rada v rámci balíčku pro dosažení závazků Zelené dohody pro Evropu řadu regulačních opatření, která mají zajistit příspěvek odvětví námořní dopravy k ambicím EU v oblasti klimatu:

- revize **systemu EU pro obchodování s emisemi (ETS)**<sup>3</sup> rozšířila oblast působnosti tohoto systému tak, aby od 1. ledna 2024 zahrnoval emise CO<sub>2</sub> z velkých lodí, které vplouvají do přístavů EU, bez ohledu na to, pod kterou vlajkou plují,
- **nařízení o námořních palivech FuelEU**<sup>4</sup> zajistí, aby se intenzita emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubách lodí postupně snižovala, a od roku 2030 budou osobní a kontejnerové lodě vyvážané u hrany nábreží v hlavních přístavech EU povinny využívat dodávky elektřiny z pevniny,

---

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/757 ze dne 29. dubna 2015 o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy a o změně směrnice 2009/16/ES, Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 55.

<sup>2</sup> Sdělení C(2020) 3184 final, Výroční zpráva Evropské komise o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy za rok 2019, [https://climate.ec.europa.eu/document/download/676175fd-f8db-40fb-b37a-cc7323c680a2\\_en?filename=c\\_2020\\_3184\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/document/download/676175fd-f8db-40fb-b37a-cc7323c680a2_en?filename=c_2020_3184_en.pdf), sdělení C(2021) 6022 final, Výroční zpráva Evropské komise o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy za rok 2020, [8cd736dc-d508-408c-8cf7-9317048d1ff0\\_en](https://climate.ec.europa.eu/document/download/8cd736dc-d508-408c-8cf7-9317048d1ff0_en) (europa.eu), sdělení C(2022) 5759 final, Třetí výroční zpráva Evropské komise o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy (za období 2018–2020), [https://climate.ec.europa.eu/document/download/06c406a8-df93-4e38-b7ca-9a6929d5bddd\\_en?filename=c\\_2022\\_5759\\_en.pdf](https://climate.ec.europa.eu/document/download/06c406a8-df93-4e38-b7ca-9a6929d5bddd_en?filename=c_2022_5759_en.pdf), a sdělení C(2023) 1585 final, Čtvrtá výroční zpráva Evropské komise o emisích CO<sub>2</sub> z námořní dopravy (za období 2018–2021), [01688bd2-e5a5-48cd-97b7-415fb99666fa\\_en](https://climate.ec.europa.eu/document/download/01688bd2-e5a5-48cd-97b7-415fb99666fa_en) (europa.eu).

<sup>3</sup> Prostřednictvím směrnice (EU) 2023/959, Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

<sup>4</sup> Nařízení (EU) 2023/1805, Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

- **nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva**<sup>5</sup> vyžaduje, aby námořní přístavy, do nichž připlouvá určitý minimální počet velkých osobních nebo kontejnerových lodí, začaly do roku 2030 poskytovat těmto lodím elektřinu z pevniny,
- revize **směrnice o obnovitelných zdrojích energie**<sup>6</sup> zavedla v odvětví dopravy ambicióznější odvětvové cíle, včetně dílčích cílů pro pokročilá biopaliva a obnovitelná paliva nebiologického původu pro toto odvětví<sup>7</sup>.

Program **Horizont Evropa**<sup>8</sup> podporuje úspěšné provádění politických cílů výše uvedených opatření prostřednictvím výzkumu a inovací. V této souvislosti bylo zřízeno Partnerství pro bezemisní lodní dopravu<sup>9</sup> s rozpočtem ve výši 3,8 miliardy EUR, které má do roku 2030 předvést řešení s nulovými emisemi pro všechny hlavní typy lodí a služeb.

Dodržování nových povinností, které vyplývají z rozšíření EU ETS na oblast námořní dopravy a z nařízení o námořních palivech FuelEU, bude navazovat na systém monitorování, vykazování a ověřování zavedený **nařízením EU o monitorování, vykazování a ověřování** revidovaným v květnu 2023<sup>10</sup>. Revize mění pravidla v míře, která je nutná pro rozšíření ETS na námořní dopravu a proto, aby do systému byly zahrnuty i jiné emise než emise CO<sub>2</sub> (methan (CH<sub>4</sub>) a oxid dusný (N<sub>2</sub>O)). Nová pravidla pro monitorování a vykazování se použijí od vykazovaného období 2024.

Komise je rovněž odhodlána podporovat globální opatření na podporu dekarbonizace tohoto odvětví, zejména v rámci Mezinárodní námořní organizace (IMO), kde EU podpořila a uvítala výsledek revize původní strategie IMO v oblasti snižování emisí skleníkových plynů z července 2023, která stanovila cíl nulových čistých emisí z lodí do roku 2050 nebo kolem něj.

Kromě toho Komise jménem EU na mezinárodní úrovni spolupracovala v rámci iniciativy „Mise inovací“ s 23 zeměmi mimo EU na urychlení inovací v oblasti čisté energie, včetně mise v oblasti bezemisní lodní dopravy.

### **3. Emise CO<sub>2</sub> v roce 2022 oproti roku 2021: totální invaze Ruska na Ukrajinu a hospodářské oživení po pandemii COVID-19**

V rámci monitorovaných plaveb bylo v roce vykazování 2022 do atmosféry vypuštěno **135,5 milionu tun CO<sub>2</sub>**. Tyto emise byly o **7,1 % vyšší** než emise vykázané v roce 2021 a o 7,9 % nižší než emise vykázané před pandemií COVID-19 v roce 2019 (údaje za rok 2019 však zahrnovaly emise související se Spojeným královstvím<sup>11</sup>). Emise vykázané za rok 2022 pocházely z loďstva s

<sup>5</sup> Nařízení (EU) 2023/1804, Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

<sup>6</sup> Směrnice (EU) 2023/2413, Úř. věst. L 2023/2413, 31.10.2023, ELI: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202302413](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202302413).

<sup>7</sup> Návrh Komise na přezkum směrnice o zdanění energie (směrnice Rady 2003/96/ES ze dne 27. října 2003) je v době vypracovávání tohoto dokumentu stále projednáván spolunormotvůrci.

<sup>8</sup> Nařízení (EU) 2021/695, Úř. věst. L 170, 12.5.2021, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/695/oj>.

<sup>9</sup> Rozhodnutí Komise C(2021) 4113 ze dne 14. června 2021 o schválení a podpisu jedenácti memorand o porozumění pro společně plánovaná evropská partnerství pro výzkum a inovace.

<sup>10</sup> Nařízení (EU) 2023/957, Úř. věst. L 130, 16.5.2023, s. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

<sup>11</sup> Historické údaje z doby před rokem 2021 nebylo možné přepočítat tak, aby nezahrnovaly údaje o emisích, které byly započteny kvůli použití nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní

téměř 12 800 plavidly, což je nejvyšší počet dosud zaznamenaný za jedno období vykazování (o 6,5 % více než v roce 2021).

Toto celkové zvýšení emisí CO<sub>2</sub> v období 2021–2022 skrývá významné rozdíly mezi různými typy lodí, které odrážejí hlavní hospodářské tendence v roce 2022, především důsledky totální invaze Ruska na Ukrajinu. V roce 2022 vykázalo devět z 15 typů lodí vyšší emise než v roce 2021.

- Pokud jde o skupiny typu lodí, zaznamenaly největší nárůst emisí oproti roku 2021 **osobní lodě** (+172 %), **lodě přepravující zkapalněný zemní plyn (LNG)** (+59 %) a **lodě pro dopravu volně loženého nákladu** (+13 %). Důvodem byl nárůst počtu vykazujících lodí a vyšší úroveň činnosti.
- Zvýšení emisí z **osobních lodí** je důsledkem (úplného nebo částečného) oživení tohoto odvětví po letech pandemie COVID-19. Nárůst lodí pro převoz LNG odráží rekordní množství LNG dovezeného do EU v roce 2022.
- Činnost **lodí pro dopravu volně loženého nákladu** byla ovlivněna zejména dopadem sankcí a geopolitickými riziky, které ovlivnily globální tendence v lodní dopravě a zvýšily vzdálenosti pro přepravu mnoha komodit, včetně energetických produktů.
- Naopak nejvýraznější snížení emisí CO<sub>2</sub> bylo zaznamenáno u **kontejnerových lodí**, které v roce 2022 vypustily zhruba o 2,9 milionu tun CO<sub>2</sub> méně emisí než v roce 2021 (–7,6 %) poté, co došlo k poklesu činnosti v přístavech EU pro kontejnerové lodě, ke snížení průměrné ujeté vzdálenosti (–3,9 %) a snížení průměrné rychlosti aktivních kontejnerových lodí (–4,7 %).
- Emise CO<sub>2</sub> z **rovných tankerů** rovněž v roce 2022 klesly na nejnižší úroveň od roku 2018, především v důsledku dopadu sankcí.

Relativní příspěvek většiny typů lodí k celkovým vykázaným emisím zůstal v letech 2018–2022 celkově stabilní, a to i v prvním roce pandemie COVID-19 (2020) a v letech následujících po vystoupení Spojeného království z EU (2021 a 2022).

**V roce 2022 byly jako největší producenti emisí potvrzeny kontejnerové lodě, ropné tankery a lodě pro dopravu volně loženého nákladu.** V roce 2022 byly zdrojem přibližně 55 % celkových vykázaných emisí. Kategorie kontejnerových lodí byla zdrojem 28 % celkových emisí CO<sub>2</sub>. Dva typy lodí (**osobní lodě a lodě pro přepravu LNG**) se odlišují, protože v posledních třech vykazovaných obdobích vykazovaly značné roční rozdíly.

Rozdělení celkových emisí CO<sub>2</sub> z lodí mezi různé druhy plaveb a v kotvišti, které bylo zaznamenáno v roce 2022, bylo téměř stejné jako v roce 2021. Podstatnou část (přibližně dvě

---

dopravy na Spojené království. Důvodem je skutečnost, že právní předpisy nevyžadují, aby rejdářské společnosti vykazovaly emise na úrovni plavby. V celé této zprávě jsou proto údaje předložené pro roky vykazování v období po roce 2020 založeny na vykázaných údajích, tedy bez použití nařízení na Spojené království (ale pouze s použitím na státy EHP, včetně EU složené z 27 států). Oproti tomu údaje za roky vykazování 2018, 2019 a 2020 zahrnují použití nařízení na Spojené království, které je v těchto letech započteno jako součást EHP (EU složená z 28 států).

třetiny) emisí CO<sub>2</sub> představovaly plavby, které začínaly nebo končily mimo EHP. Plavby mezi dvěma přístavy v EHP představovaly přibližně čtvrtinu všech emisí CO<sub>2</sub>, což odpovídá podílu zaznamenanému v roce 2021 po vystoupení Spojeného království z EU. Emise CO<sub>2</sub>, k nimž docházelo v době, kdy byly lodě v kotvišti v přístavech EHP, představovaly zhruba 6 % celkových emisí. Tyto podíly jsou v souladu s objemem příchozích a odchozích toků zaznamenaných v údajích Eurostatu.

Pokud jde o **spotřebu paliva**, v roce 2022 spotřebovaly monitorované lodě více než 43 milionů tun paliva. Údaje o spotřebě paliva za rok 2022 potvrdily zavedené trendy pro období 2018–2021 – konkrétně přechod na lehký topný olej, LNG a motorovou naftu, který následoval po zavedení mezní hodnoty IMO pro obsah síry v topném oleji používaném na palubách lodí z roku 2020. Složení palivové skladby z roku 2022 ve srovnání s rokem 2021 poukazuje na snížení podílu lehkého topného oleje (z 26 % na 22 %) a zvýšení používání těžkého topného oleje (z 48 % na 50 %). V roce 2022 byla zaznamenána nejvyšší úroveň spotřeby LNG v lodní dopravě (přibližně o 32 % vyšší než v roce 2021) v důsledku nárůstu činností lodí pro přepravu LNG v kombinaci s rychlejším zaváděním využívání LNG kontejnerovými loděmi. Spotřeba nefosilních topných paliv zůstala stejně jako ve všech předchozích letech zanedbatelná.

#### 4. Sledované loďstvo: přepravní trasy, rychlost plavby a doba strávená na moři

Podle údajů Eurostatu se celkový objem **příchozích obchodních toků** v roce 2022 zvýšil o 2,5 % a byl téměř stejný jako v roce 2019. Ve srovnání s rokem 2021 se v roce 2022 zvýšil tok z USA (východní pobřeží), Egypta, Norska, Číny, Spojeného království, Brazílie a Kanady (východní pobřeží), zatímco tok z Ruska (Černé moře a Baltské moře), Nigérie a Turecka se snížil. Celkový objem odchozích toků v roce 2022 se snížil o 1,4 % a byl téměř stejný jako v roce 2019. V roce 2022 se snížil především tok do Číny a Spojeného království, ale celkovému toku stále dominuje tok směrem do Spojeného království.

Údaje o monitorování, vykazování a ověřování za období 2018–2022 poukazují na skutečnost, že u většiny typů lodí byla **změna rychlosti** nepatrná. Je však třeba poznamenat, že po zvýšení průměrné rychlosti v letech 2020 a 2021 zaznamenaly kontejnerové lodě v roce 2022 pokles průměrné rychlosti o 4,7 % ve srovnání s rokem 2021. To bylo hlavní hnací silou snížení celkových emisí u tohoto typu lodí v roce 2022 (–7,6 % oproti roku 2021).

Mezi lety 2021 a 2022 se **průměrná doba strávená na moři** snížila u 6 z 15 typů lodí, ale u 8 typů lodí se zvýšila. V případě typů lodí, které v roce 2022 strávily delší průměrnou dobu na moři, trávily na moři nejdelší celkovou dobu od roku 2018 osobní lodě, lodě na LNG a lodě pro dopravu volně loženého nákladu. To naznačuje, že po krizi COVID-19 došlo k oživení a že úsilí EU o diverzifikaci dovozu energie bylo alespoň částečně úspěšné.

#### 5. Technická a provozní účinnost sledovaného loďstva

Grafická analýza klíčových ukazatelů technické a provozní účinnosti ukazuje, že v letech 2018–2022 nedošlo k žádným významným změnám. Úplnost a správnost vykazovaných údajů, která se

v daném období zlepšila, je navíc potvrzena zvýšením hodnot korelace údajů mezi klíčovými technickými a provozními ukazateli účinnosti<sup>12</sup> a velikostí lodí, které podávají zprávy podle nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy.

Lodě vykázaly v roce 2022 **lepší index energeticky účinného designu** při kumulaci na úrovni loďstva (zlepšení o 5,6 % oproti roku 2021) a jejich průměrná velikost se ve srovnání s obdobím 2018–2021 zvýšila o 5,7 %.

## **6. Provádění nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy v roce 2022**

Pokud jde o provádění nařízení EU o monitorování, vykazování a ověřování emisí oxidu uhličitého z námořní dopravy, výsledky z roku 2022 potvrzují, že se kvalita údajů i nadále zlepšuje. Dochvilnost při předkládání údajů se však po značných zlepšeních v prvních čtyřech letech vykazování zhoršila.

---

<sup>12</sup> Index energeticky účinného designu (EEDI) a odhadovaná hodnota indexu (EIV) se posuzují z hlediska technické účinnosti lodí. Provozní ukazatel energetické účinnosti (EEOI) a roční poměr účinnosti (AER) se posuzují z hlediska jejich provozní účinnosti.