



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 12.2.2025
COM(2025) 39 final

POROČILO KOMISIJE

Poročilo Evropske komisije o emisijah CO₂ iz pomorskega prometa za leto 2024

{SWD(2025) 38 final}

Poročilo Evropske komisije o emisijah CO₂ iz pomorskega prometa za leto 2024

1. Uvod

Pomorski promet je ključen za gospodarstvo EU in eden od energijsko najučinkovitejših načinov prevoza, vendar je še vedno pomemben vir emisij toplogrednih plinov. EU je leta 2023 emisije znatno zmanjšala v primerjavi z letom 2022 in tako dosegla precejšen napredek pri doseganju svojih podnebnih ciljev. V tem poročilu je poudarjena pomembnost nadaljnjega spremljanja vpliva pomorskega sektorja na emisije toplogrednih plinov.

To je šesto letno poročilo o podatkih o emisijah ogljikovega dioksida (CO₂) z ladij, ki vstopajo v пристanišča v Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) in iz njih izstopajo, v njem pa 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 2015¹ (v nadaljnjem besedilu: uredba EU o SPP v pomorstvu). Poročilo temelji na podatkih, zbranih med letoma 2018 in 2023. Vključuje celovito primerjavo podatkov ter analizo gibanj emisij in energijske učinkovitosti v preteklih letih.

V poročilu so proučene značilnosti in energijska učinkovitost ladij, ki opravijo postanek v pristaniščih EGP, na podlagi tega pa predstavljeni tudi dejavniki, ki vplivajo na emisije CO₂ iz pomorskega prometa.

2. Razvoj politike

Evropski parlament in Svet sta v okviru svežnja za uresničitev evropskega zelenega dogovora leta 2023 sprejela vrsto ukrepov, da bi zagotovila prispevek sektorja pomorskega prometa k podnebnim ambicijam EU. Med njimi sta revizija **sistema EU za trgovanje z emisijami** (ETS)², ki od 1. januarja 2024 vključuje tudi emisije CO₂ z velikih ladij, ki vstopajo v pristanišča EU, ne glede na zastavo, pod katero plujejo, in **uredbo FuelEU za pomorstvo**³, s katero bo od leta 2025 zagotovljeno postopno zmanjšanje intenzivnosti toplogrednih plinov porabljene energije na krovu ladij.

Izpolnjevanje novih obveznosti, ki izhajajo iz razširitve EU ETS na pomorski promet, se izvršuje s sistemom spremljanja, poročanja in preverjanja, vzpostavljenim z **uredbo EU o SPP v pomorstvu**, ki je bila revidirana maja 2023⁴. Posodobljena pravila o spremljanju in poročanju, na podlagi katerih je mogoče ETS izvajati za ladijski promet ter s katerimi so na področje uporabe SPP vključene emisije metana in dušikovega oksida, so začela veljati 1. januarja 2024.

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/oj>).

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

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

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

Poleg zakonodajnih ukrepov EU spodbuja razogljičenje ladijskega prometa z zagotavljanjem **podpore za raziskave in inovacije**. V okviru razpisa sklada za inovacije, ki se financira iz EU ETS, za leto 2023 je bilo zagotovljeno financiranje za šest pomorskih projektov in en projekt na področju pomorskih goriv s skupnim proračunom v višini več kot 200 milijonov EUR.

Poleg tega so bila v okviru prve vseevropske dražbe vodika za proizvodnjo obnovljivih goriv nebiološkega izvora (RFNBO) na osnovi vodika dodeljena sredstva za šest projektov, vključno z vodilnim projektom na svetu na področju obnovljivega vodika in obnovljivega amoniaka za proizvodnjo pomorskih goriv. Druga dražba vodika se je začela 3. decembra 2024⁵ in vključuje namenski proračun v višini 200 milijonov EUR za projekte, pri katerih je proizvodnja namenjena odjemalcem v pomorskem sektorju.

Sklad za inovacije se osredotoča na višje 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 petih področjih: uporaba alternativnih trajnostnih goriv, elektrifikacija, energijska učinkovitost, zasnova in naknadno opremljanje, pametna in zelena pristanišča.

Komisija je zavezana tudi podpiranju ukrepov na svetovni ravni za spodbujanje razogljičenja sektorja, zlasti v okviru **Mednarodne pomorske organizacije (IMO)**. Julija 2023 je bila sprejeta revidirana strategija IMO za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov z ladij, s katero je bil določen cilj doseganja neto ničelnih emisij z ladij do ali okrog leta 2050, tj. približno leta 2050. Po reviziji strategije je Komisija vse leto 2024 še naprej podpirala razvoj košarice srednjeročnih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za izvajanje takih ciljev, vključno s tehničnim elementom v obliki standarda za ladijska goriva z emisijami toplogrednih plinov in ekonomskim elementom v obliki mehanizma za oblikovanje cen toplogrednih plinov.

3. Ob upadu dejavnosti pomorskega prometa v Evropi zaradi gospodarske in geopolitične negotovosti so se emisije iz pomorskega prometa leta 2023 zmanjšale na ravni, podobne tistim iz leta 2021

Na spremljanih plovbah v letu poročanja 2023 se je v ozračje izpustilo **126,7 milijona ton CO₂**. Te emisije so bile za **7,9 % manjše** od emisij, sporočenih leta 2022, in skoraj enake (–0,1 milijona ton) emisijam, sporočenim za leto 2021, ki so ga zaznamovali dolgotrajni učinki pandemije. V primerjavi z letoma poročanja pred pandemijo COVID-19 (tj. letoma 2018 in 2019), v katerih so se upoštevale tudi emisije, povezane z Združenim kraljestvom, so bile emisije, sporočene za leto 2023, za približno 13 % manjše⁶.

⁵ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund/competitive-bidding_en?prefLang=sl.

⁶ Zaradi zrnatosti podatkov, sporočenih v skladu z uredbo EU o SPP v pomorstvu, podatkov o SPP ni mogoče prilagoditi tako, da bi se za leta poročanja 2018, 2019 in 2020 izključile emisije, ki izhajajo iz uporabe uredbe za Združeno kraljestvo.

Emisije, sporočene za leto 2023, je ustvarila flota skoraj 12 300 ladij, kar je drugo največje evidentirano število doslej (5,4 % manj kot leta 2022, vendar 2,9 % več kot leta 2021).

Emisije, sporočene leta 2023, so bile manjše kot leta 2022 pri veliki večini vrst ladij (12 od 15), kar odraža upad **ravni dejavnosti v večini podsektorjev pomorske industrije**. Ta upad je bil predvsem posledica zmanjšanja količine blaga, pretovorjenega v pristaniščih EU (−3,9 % v primerjavi z letom 2022), predvsem zaradi omejitev prevoza blaga iz Rusije in v Rusijo:

- največje absolutno zmanjšanje emisij CO₂ je bilo sporočeno za **ladje za prevoz razsutega tovora** (−23 % v primerjavi z letom 2022). K temu je prispevalo več dejavnikov, vključno z znatnim zmanjšanjem števila ladij za prevoz razsutega tovora, ki so v letu 2023 opravile postanek v pristaniščih EGP (−12 %), skrajšanjem povprečne prepotovane razdalje na ladjo (−8 %) in manjšo hitrostjo (−4 %);
- ruska vojna agresija proti Ukrajini je še naprej vplivala na **uvoz energije**. Emisije CO₂ s tankerjev za prevoz utekočinjenega zemeljskega plina (UZP) so se v primerjavi z letom 2022 zmanjšale (−11 %), vendar so bile še vedno veliko večje kot v prejšnjih letih (+42 % v primerjavi z letom 2021). Emisije CO₂ s tankerjev za prevoz nafte so se v primerjavi z letom 2022 nekoliko zmanjšale (−2 %);
- emisije CO₂ s **potniških ladij** so se v primerjavi z letom 2022 povečale za 6 % in dosegle najvišjo raven od leta 2018, kar potrjuje, da je sektor popolnoma okreval po letih pandemije COVID-19;
- emisije s **kontejnerskih ladij** so se drugo leto zapored zmanjšale za 6 %, kar odraža splošen upad dejavnosti pretovarjanja zabojnikov v glavnih pristaniščih EU (−3,8 % leta 2023 v primerjavi z letom 2022), skrajšanje povprečne razdalje, ki jo sporočijo kontejnerske ladje (−3 %), in zmanjšanje povprečne hitrosti aktivnih kontejnerskih ladij (−5 %).

Kontejnerske ladje, tankerji za prevoz nafte in ladje za prevoz razsutega tovora so bili leta 2023 še naprej glavni viri emisij. Odgovorni so bili za približno 52 % vseh sporočenih emisij leta 2023. Samo kontejnerske ladje so prispevale 28 % emisij CO₂. Razčlenitev večine vrst ladij po sporočenih emisijah je bila v obdobju 2018–2023 na splošno stabilna, delež emisij potniških ladij, ro-ro potniških ladij in tankerjev za prevoz UZP pa se je še naprej povečeval. Ta trend je opazen od leta 2020, spodbujata pa ga dinamika trga z energijo in okrevanje potniškega prometa po pandemiji COVID-19.

Razčlenitev skupnih emisij CO₂ flote glede na vrsto plovbe in med privezom leta 2023 ni bila bistveno drugačna kot leta 2021 po izstopu Združenega kraljestva iz EU. Večino emisij CO₂ (približno dve tretjini) so še naprej predstavljale plovbe, ki so se začele ali končale zunaj EGP. To se je skladalo z obsegom uvoznih in izvoznih trgovinskih tokov, ki ga je ugotovil Eurostat, čeprav se je delež plovb leta 2023 nekoliko zmanjšal zaradi nižjih ravni dejavnosti podsektorjev flote, ki so najbolj dejavni na trgovskih poteh zunaj EGP (ladje za prevoz razsutega tovora in tankerji za prevoz UZP).

Kar zadeva **porabo goriva**, so ladje, ki so bile spremljane, v letu 2023 porabile 41 milijonov ton goriva. V obdobju 2018–2023 so pri porabi goriva prevladovala konvencionalna fosilna ladijska goriva (težko kurilno olje, lahko kurilno olje, plinsko olje, dizelsko olje), ki so predstavljala 91 % skupne mase goriv, sporočene leta 2023. Podatki o gorivih, sporočeni leta 2023, so potrdili ugotovljene trende porabe goriv, sporočene od leta 2021, tj. zmanjševanje deleža lahkega kurilnega olja (ki je leta 2023 predstavljalo 15,6 % sporočenega goriva) in ustrezno povečevanje uporabe težkega kurilnega olja (ki je leta 2023 doseglo 55,3 %).

Leta 2023 je bila ugotovljena najvišja raven porabe UZP v floti (približno 11 % več kot leta 2022, pri čemer je delež UZP leta 2023 znašal več kot 8 % sporočenega goriva). To je posledica vse pogostejše uporabe UZP na ladjah, ki niso tankerji za prevoz UZP, pri čemer največji delež predstavljajo kontejnerske ladje, ro-ro potniške ladje in potniške ladje. Poraba nefosilnih ladijskih goriv je tako kot v prejšnjih letih ostala zanemarljiva.

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

Po podatkih Eurostata se je skupni **obseg uvoznih trgovinskih tokov** leta 2023 zmanjšal za 3,7 %. V primerjavi z letom 2022 se je uvoz iz Združenih držav (vzhodna obala), Norveške, Brazilije, Egipta, Nigerije, Libije in Alžirije leta 2023 povečal, uvoz iz Združenega kraljestva, Rusije, Turčije in Kitajske pa se je zmanjšal. Skupni obseg **izvoznih trgovinskih tokov** se je leta 2023 zmanjšal za 1,7 %. Izvoz v štiri glavne partnerje (Združeno kraljestvo, Združene države Amerike, Turčijo in Kitajsko) se v primerjavi z ravnmi iz leta 2022 ni bistveno spremenil, glavni cilj izvoznih tokov pa je bilo tako kot v prejšnjih letih Združeno kraljestvo.

Podatki o SPP za obdobje 2018–2023 ne kažejo strukturnega **zmanjšanja hitrosti** za floto, za katero se je v tem obdobju izvajalo SPP. Leta 2023 so bile pri desetih vrstah ladij od 15 evidentirane večje povprečne hitrosti kot leta 2018, pri čemer so bile pri nekaterih vrstah, kot so kombinirane tovarne ladje (+32 %), tankerji za prevoz plina (+20 %), druge ladje (+19 %), tankerji za prevoz nafte in kemikalij (+14 %) ter potniške ladje (+13 %), ugotovljene precej večje hitrosti. Ladje za prevoz razsutega tovora in kontejnerske ladje, pri katerih je bilo leta 2023 ugotovljeno največje zmanjšanje emisij, so bile med redkimi vrstami ladij, pri katerih so se hitrosti v primerjavi z letom 2022 še naprej zmanjševale, in sicer so se zmanjšale za 4 % oziroma 5 %.

Grafična analiza ključnih kazalnikov **tehnične in operativne učinkovitosti** kaže, da v obdobju 2018–2023 ni bilo večjih sprememb. V tem obdobju se je povprečna velikost aktivnih ladij najbolj povečala pri kontejnerskih ladjah, ro-ro potniških ladjah in tankerjih za prevoz nafte.

Popolnost in točnost sporočenih podatkov sta se v obdobju poročanja izboljšali. To potrjuje povečanje vrednosti korelacije podatkov med ključnimi kazalniki tehnične in operativne učinkovitosti⁷ ter velikostjo ladij, ki poročajo v skladu z uredbo EU o SPP v pomorstvu.

5. Izvajanje uredbe EU o SPP v pomorstvu v letu 2023

Kar zadeva izvajanje uredbe EU o SPP v pomorstvu, rezultati kažejo, da se kakovost in popolnost predloženih podatkov stalno izboljšujeta. Vendar je bilo leta 2023 več podatkov predloženih z zamudo kot leta 2022, kar je mogoče pojasniti z dodatno delovno obremenitvijo ladjarskih družb in preveriteljev zaradi razširitve EU ETS na pomorski promet ter uporabe novih pravil o spremljanju in poročanju.

6. Splošni vpliv pomorskega prometa na globalno podnebje in okolje

Četrta študija IMO o toplogrednih plinih⁸ je pokazala, da so se emisije toplogrednih plinov (vključno z ogljikovim dioksidom, metanom in dušikovim oksidom) iz ladijskega prometa med letoma 2012 in 2018 povečale za 9,6 % (z 977 milijonov ton na 1 076 milijonov ton). Poleg tega naj bi se emisije CO₂ po napovedih na podlagi različnih verjetnih dolgoročnih gospodarskih in energetskih scenarijev med letoma 2018 in 2050 povečale s približno 90 % v primerjavi z ravnmi iz leta 2008 na 90–130 % v primerjavi z ravnmi iz leta 2008. Nedavne študije o trendih v mednarodnem ladijskem prometu za obdobje 2018–2022 so pokazale, da se emisije leta 2022 niso zmanjšale, ampak so ostale približno na ravneh iz leta 2008. Podatki, sporočeni za leto 2023 v okviru sistema IMO za zbiranje podatkov, kažejo, da se je poraba goriva svetovne flote, ki poroča, v primerjavi z letom 2022 le malo zmanjšala (–1 %).

V četrti študiji o toplogrednih plinih je bila izpostavljena tudi pomembnost emisij črnega ogljika, za katere je bilo ugotovljeno, da predstavljajo približno 7 % emisij toplogrednih plinov iz mednarodnega ladijskega prometa.

⁷ Pri tehnični učinkovitosti ladij se ocenita projektni indeks energijske učinkovitosti (EEDI) in ocenjena indeksna vrednost (EIV). Pri njihovi operativni učinkovitosti se ocenita operativni kazalnik energijske učinkovitosti (EEOI) in letno razmerje učinkovitosti (AER).

⁸ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx>.