

TISKOVÁ ZPRÁVA

4. ÚNORA 2025

Námořní doprava v EU: Pokrok byl dosažen, ale výzvy v oblasti životního prostředí a udržitelnosti přetrvávají

Evropské námořní odvětví sice dosahuje pokroku, pokud jde o zvyšování udržitelnosti, ale aby splnilo cíle EU v oblasti klimatu a životního prostředí týkající se snížení spotřeby energie, znečištění a emisí skleníkových plynů a lepší ochrany biologické rozmanitosti, bude muset v nadcházejících letech své úsilí zesílit. Vyplývá to z druhého vydání zprávy o dopadu evropské námořní dopravy na životní prostředí, kterou dnes zveřejnily Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA) a Evropská agentura pro životní prostředí (EEA).

Námořní doprava má zásadní význam pro udržení obchodu, hospodářského růstu, propojení a dostupnosti a zároveň přispívá k energetické bezpečnosti a tvorbě pracovních míst. **Zvýšená poptávka po námořní dopravě** však zvyšuje také negativní dopady na atmosféru a mořské ekosystémy. [Podle zprávy](#), která uvádí aktuální informace o dopadu tohoto odvětví na životní prostředí a vyhodnocuje úsilí o jeho větší udržitelnost, sice bylo dosaženo určitého **pokroku**, ale snižování emisí je nadále výzvou.

Aktivity, jako je přeprava nákladu a kontejnerů, komerční rybolov, provoz tankerů a výletních lodí či činnosti v přístavech, jsou významnými zdroji **různorodých ekologických problémů**. Námořní doprava se podílí na 3 až 4% celkových emisí **oxidu uhličitého (CO₂)** v EU, což je podíl, který je třeba snížit. Oproti tomu emise **metanu (CH₄)** se mezi lety 2018 a 2023 přinejmenším zdvojnásobily a v roce 2022 představovaly 26% celkových emisí metanu v tomto odvětví. Vedle emisí skleníkových plynů je i nadále problémem snižování emisí **látek znečišťujících ovzduší**, jako jsou oxidy síry a oxidy dusíku (NO_x).

Námořní doprava se také podílí na **znečištění vod** prostřednictvím ropných skvrn, vypouštěním odpadních vod z lodí a taktéž hlukem pod mořskou hladinou. Odhaduje se, že množství odpadu v mořích pocházejícího z rybolovu a lodní dopravy se za poslední desetiletí snížilo na polovinu, nadále je však obtížné řešit tento problém komplexně. Významným zdrojem znečištění moří zůstávají také ztracené kontejnery, včetně kontejnerů obsahujících plastové pelety.

Podle zprávy se rovněž zvýšilo využívání **alternativních paliv** a zdrojů energie, i když z velmi nízké výchozí úrovně. Za stávajícího stavu však k pokrytí potenciální poptávky bude nutné u některých perspektivních alternativních paliv výrazně zvýšit produkci. Dále bude třeba vypracovat **harmonizované mezinárodní pokyny** a vyškolit námořníky v oblasti nových dekarbonizačních technologií.

Komisař pro udržitelnou dopravu a cestovní ruch **Apostolos Tzitzikostas** zprávu uvítal a uvedl: „Nová zpráva o dopadu evropské námořní dopravy na životní prostředí je cenným vodítkem pro budoucnost evropské námořní dopravy, aby bylo udržitelné, konkurenceschopné a odolné. Je také výzvou k akci. Společnými silami můžeme zajistit, aby námořní doprava zůstala klíčovým hráčem v naší globální ekonomice, a zároveň minimalizovat její dopad na životní prostředí a chránit naše oceány pro budoucí generace.“

Jessika Roswall, komisařka pro životní prostředí, vodohospodářskou odolnost a konkurenceschopné oběhové hospodářství, k tomu dodala: „Naše vodstva jsou vystavena tlaku v důsledku změny klimatu, úbytku biologické rozmanitosti, špatného hospodaření a znečištění. A proto brzy zahájím strategii EU pro vodohospodářskou odolnost. Potřebujeme změnit náš přístup k tomu, jak si ceníme vodu, abychom zachovali její kvalitu i množství a posílili konkurenceschopnost našeho vodohospodářství. Je zapotřebí, abychom zaujali přístup „od pramene až po moře“, jelikož činnosti na moři úzce souvisí s činnostmi na souši. Nastal čas na transformační změnu v námořním a vodohospodářském odvětví, abychom dokázali zajistit vodohospodářsky odolnou Evropu.

„K urychlení pokroku na cestě k udržitelnější námořní dopravě v Evropě – ve všech jejích oblastech – je zapotřebí neutuchající úsilí a podpora inovací, díky čemuž bude možné dosáhnout ambiciózních cílů Zelené dohody pro Evropu a zároveň zachovat konkurenceschopnost námořního odvětví. Cílem naší společné zprávy je poskytnout tvůrcům politik a občanům věcné a na důkaze založené posouzení současných a budoucích výzev na cestě k dekarbonizaci námořního odvětví, jakož i příležitostí, které digitalizace a pokročilé technologie mohou představovat pro ekologickou transformaci v námořní dopravě,“ uvedla **Maja Markovčić Kostelac**, výkonná ředitelka agentury EMSA.

„Zpráva poukazuje na to, že je naléhavě třeba, aby odvětví námořní dopravy zvýšilo své úsilí o snížení uhlíkové stopy a dalších dopadů na životní prostředí, jako je znečištění vody, a aby urychlilo úsilí o přechod na čistší paliva a udržitelné postupy v oblasti přístavních činností a lodní dopravy a snížilo tak svůj dopad na mořské a pobřežní ekosystémy. Nové inovace a technologie a lepší řízení pomohou dosáhnout budoucí udržitelnosti cenově dostupným způsobem, proto je nyní klíčové, aby odvětví zintenzivnilo přechod na ekologické postupy,“ uvedla **Leena Ylä-Mononen**, výkonná ředitelka agentury EEA.

Dosažení udržitelnosti

Lze očekávat, že k dekarbonizaci námořního odvětví přispějí nová legislativní opatření EU, možnosti financování a investice. EU se stala první jurisdikcí, která stanovila cenu uhlíku pro emise skleníkových plynů z lodí, když v roce 2024 rozšířila [systém EU pro obchodování s emisemi](#) (EU ETS) na námořní dopravu. Z příjmů ze systému obchodování s emisemi se financuje Inovační fond, což je jeden z největších světových programů pro inovativní nízkouhlíkové technologie, v rámci kterého již byla poskytnuta podpora více než 300 projektům v oblasti lodní dopravy. K nízkouhlíkovým palivům a energetickým řešením založeným na mezních hodnotách intenzity emisí skleníkových plynů z energie spotřebované na palubách lodí motivuje také [nařízení o iniciativě pro námořní paliva FuelEU](#), které je účinné od ledna 2025. Model Iniciativy pro námořní paliva FuelEU je základem normy pro emise skleníkových plynů z paliv navrhované pro snížení emisí na mezinárodní úrovni Mezinárodní námořní organizací (IMO).

Klíčové dopady na životní prostředí, na něž zpráva poukazuje

- Emise metanu (CH_4) se mezi lety 2018 a 2023 přinejmenším zdvojnásobily a v roce 2022 představovaly 26% celkových emisí metanu v odvětví dopravy. To je z velké části způsobeno zvýšeným využíváním zkapalněného zemního plynu (LNG).
- **Znečištění ovzduší:** Emise oxidů síry (SO_x) v EU klesly od roku 2014 přibližně o 70%, a to zejména díky zavedení oblastí regulace emisí oxidů síry v severní Evropě. Očekává se, že k dalšímu snížení emisí přispěje středomořská oblast regulace emisí oxidů síry, která má vstoupit v platnost 1. května 2025, stejně jako oblast, která má být zavedena v severovýchodním Atlantiku a která

bude regulovat jak oxidy síry, tak oxidy dusíku. Emise oxidů dusíku (NO_x) vzrostly v letech 2015 až 2023 v průměru o 10% a v roce 2022 tvořily 39% emisí NO_x z dopravy.

- **Znečištění vody:** Námořní doprava se podílí na znečištění vod prostřednictvím ropných skvrn, například šedé vody, v rámci provozu lodí, přičemž vypouštění vody ze systémů čištění spalin s otevřeným cyklem, které se používají ke snižování emisí oxidů síry (SO_x) do atmosféry, představuje 98% povoleného vypouštění. Systém čištění spalin vypouští znečišťující látky do vody, což poukazuje na konflikt mezi snižováním znečištění ovzduší a zvyšováním znečištění moří. Množství vypouštěné šedé vody, z velké části v rámci provozu výletních lodí, se mezi lety 2014 a 2023 zvýšilo o 40%.
- **Hluk pod mořskou hladinou:** Nové celoevropské modely poukazují na vysoké hladiny hluku šířícího se pod mořskou hladinou v oblasti Lamanšského průlivu, Gibraltarského průlivu, Jaderského moře, Dardanelské úžiny a Baltského moře. Zmírňující opatření by mohla v letech 2030 až 2050 snížit hluk šířící se pod mořskou hladinou až o 70%.
- **Odpad v mořích:** Množství odpadu v mořích pocházejícího z rybolovu (11.2%) a lodní dopravy (1.8%) se za posledních deset let snížilo na polovinu. Problémy však přetrvávají, zejména pokud jde o znečištění plastovými peletami ze ztracených kontejnerů.
- **Zasažené mořské dno:** Přibližně 27% evropského pobřežního mořského dna (5% čelí vážným dopadům) je zasaženo činnostmi souvisejícími s námořní dopravou, jako je rozšiřování přístavů, bagrování pod vodou a kotvení, které vedou k fyzickému narušení a k úbytku přírodních stanovišť.
- **Nepůvodní druhy:** Převážná část nepůvodních druhů (60%) a invazních nepůvodních druhů (56%) se do Evropy dostává lodní dopravou. Úmluva o nakládání s balastní vodou však vedla k tomu, že do roku 2023 bylo certifikováno 31% lodí a požadavky splňovalo 23% systémů.
- **Rizika kolize:** Zvýšená intenzita lodní dopravy vedla v letech 2017 až 2022 k výraznému nárůstu rizik kolize se zvířaty v chráněných oblastech sítě Natura 2000 ve všech mořských oblastech.

LINK TIL RAPPORT OG FAKTAARK

EEA: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/maritime-transport-2025>

EMSA: <http://www.emsa.europa.eu/emter>

PRESSEKONTAKTER

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; mobil: +351 913 151 610
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; mobil: +45 2174 1872