



TLAČOVÁ SPRÁVA

4. FEBRUÁRA 2025

Námorná doprava v EÚ: napriek dosiahnutému pokroku pretrvávajú výzvy v oblasti životného prostredia a udržateľnosti

Európsky námorný sektor smeruje k väčšej udržateľnosti, ale v nasledujúcich rokoch bude musieť zvýšiť svoje úsilie, aby splnil ciele EÚ v oblasti klímy a životného prostredia zamerané na zníženie spotreby energie, znečistenia a emisií skleníkových plynov, ako aj na lepšiu ochranu biodiverzity. Vyplýva to z druhého vydania Správy o životnom prostredí v európskej námornej doprave, ktorú dnes zverejnili Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) a Európska environmentálna agentúra (EEA).

Námorná doprava zohráva kľúčovú úlohu pri udržiavaní obchodu, hospodárskeho rastu, prepojenia a dostupnosti a zároveň prispieva k energetickej bezpečnosti a tvorbe pracovných miest. **Zvýšený dopyt po doprave** v námornom sektore však prináša ďalšie environmentálne vplyvy na atmosféru a morské ekosystémy. [Podľa správy](#), ktorá obsahuje aktuálne informácie o environmentálnych vlastnostiach tohto odvetvia a hodnotenie úsilia o jeho väčšiu udržateľnosť, sa dosiahol určitý **pokrok**, ale znižovanie emisií zostáva výzvou.

Činnosti, ako je nákladná doprava, kontajnerová doprava, komerčný rybolov, tankery a výletné lode, ako aj chod prístavov, predstavujú veľké **environmentálne výzvy**, pričom celé odvetvie sa podieľa 3 – 4 % na celkových emisiách **oxidu uhličitého** (CO₂) v EÚ a tento podiel je potrebné znížiť. Medzitým sa emisie **metánu** (CH₄) v rokoch 2018 až 2023 minimálne zdvojnásobili a v roku 2022 predstavovali 26 % celkových emisií metánu v tomto sektore. Okrem emisií skleníkových plynov pretrváva problém so znižovaním emisií **látok znečisťujúcich ovzdušie**, ako sú oxidy síry a dusíka (NO_x).

Námorná doprava takisto naďalej prispieva k **znečisťovaniu vody** únikmi ropy a vypúšťaním odpadových vôd z lodí, ako aj podmorským hlukom. Síce sa odhaduje, že množstvo morského odpadu pochádzajúceho z rybolovu a lodnej dopravy sa za posledné desaťročie znížilo o polovicu, stále je ťažké ho komplexne riešiť. Straty kontajnerov najmä tých, ktoré obsahujú plastové pelety, sú tiež veľkým zdrojom znečistenia morí.

Zo správy tiež vyplýva, že sa zvýšilo využívanie **alternatívnych palív** a energie z alternatívnych zdrojov, hoci len v malej miere. Na pokrytie potenciálneho dopytu pod niektorých perspektívnych alternatívnych palivách však bude nutné výrazne zvýšiť výrobu. Bude potrebné vypracovať aj **harmonizované medzinárodné usmernenia** a vycvičiť námorníkov v oblasti nových dekarbonizačných technológií.

Komisár pre udržateľnú dopravu a cestovný ruch **Apostolos Tzitzikostas** poukázal na správu a povedal: „Nová správa o životnom prostredí v európskej námornej doprave je cenným sprievodcom pre budúcnosť európskej námornej dopravy, aby bola udržateľná,

konkurencieschopná a odolná. Táto správa zároveň vyzýva k ďalším krokom. Spoločnou prácou môžeme zabezpečiť, aby námorná doprava zostala kľúčovým hráčom v našom globálnom hospodárstve a zároveň minimalizovať jej vplyv na životné prostredie a chrániť naše oceány pre budúce generácie.“

Komisárka pre životné prostredie, odolnosť v oblasti vody a konkurencieschopné obehové hospodárstvo **Jessika Roswall** dodala: „Naše vody sú pod tlakom vyplývajúcim zo zmeny klímy, straty biodiverzity, zlého riadenia a znečistenia. V tejto súvislosti preto čoskoro predstavím stratégiu EÚ pre odolnosť v oblasti vody. Potrebujeme zmeniť náš prístup k tomu, ako si ceníme vodu, aby sme zachovali jej kvalitu a kvantitu a zvýšili konkurenčnú výhodu nášho vodohospodárskeho priemyslu. Potrebujeme prístup „od zdroja do mora“, pretože činnosti na mori sú úzko spojené s činnosťami na súši. Nastal čas na transformáciu v námornom a vodnom sektore tak, aby sme posilnili odolnosť vodných zdrojov v Európe.“

„Na urýchlenie pokroku smerom k udržateľnejšej námornej doprave v Európe vo všetkých oblastiach sú potrebné nepretržité opatrenia a zvýšená miera inovácií, aby sa dosiahli ambiciózne ciele Európskej zelenej dohody a zároveň sa zachovala konkurencieschopnosť tohto odvetvia. Cieľom našej spoločnej správy je poskytnúť tvorcom politik a občanom vecné, na dôkazoch založené posúdenie súčasných a budúcich výziev na ceste k dekarbonizácii sektora, ako aj príležitostí, ktoré digitalizácia a pokročilé technológie môžu priniesť pre zelenú transformáciu námornej dopravy,“ uviedla **Maja Markovčić Kostelac**, výkonná riaditeľka EMSA.

„V správe sa premieta naliehavá potreba, aby odvetvie námornej dopravy zvýšilo svoje úsilie o zníženie uhlíkovej stopy a iných vplyvov na životné prostredie, ako je napríklad znečistenie vody, ako aj urýchlenie úsilia o prechod na čistejšie palivá, udržateľné prístavné a lodné postupy s cieľom znížiť svoj vplyv na morské a pobrežné ekosystémy. Nové inovácie a technológie a lepšie riadenie pomôžu dosiahnuť budúcu udržateľnosť cenovo dostupným spôsobom, preto je teraz kľúčové, aby sa tento sektor posunul k ekologickým postupom,“ povedala **Leena Ylä-Mononen**, výkonná riaditeľka EEA.

Dosiahnutie udržateľnosti

Možno očakávať, že nové legislatívne opatrenia EÚ, možnosti financovania a investície prispievajú k dekarbonizácii tohto odvetvia. EÚ sa stala prvou jurisdikciou, ktorá stanovila cenu uhlíka na emisie skleníkových plynov z lodí rozšírením [systému EÚ na obchodovanie s emisiami](#) (EU ETS) na námornú dopravu v roku 2024. Z príjmov z ETS sa financuje Inovačný fond, jeden z najväčších svetových programov pre inovatívne nízkouhlíkové technológie, v rámci ktorého už bolo podporených viac ako 300 projektov súvisiacich s lodnou dopravou. Zároveň sa [nariadením EÚ o námornej doprave](#), ktoré je účinné od januára 2025, stimulujú nízkouhlíkové palivá a energetické riešenia s limitmi intenzity skleníkových plynov na energiu využívanú na palube lodí. Námorný model FuelEU je základom pre normu pre emisie skleníkových plynov z palív navrhnutú na zníženie emisií na medzinárodnej úrovni prostredníctvom Medzinárodnej námornej organizácie (IMO).

Kľúčové vplyvy na životné prostredie zdôraznené v správe

- **Emisie metánu (CH₄)** sa v rokoch 2018 až 2023 minimálne zdvojnásobili a v roku 2022 predstavovali 26 % celkových emisií metánu v sektore dopravy. To sa vo veľkej miere pripisuje zvýšenému využívaniu skvapalneného zemného plynu (LNG).
- **Znečisťovanie vzduchu:** Emisie oxidov síry (SO_x) v EÚ klesli od roku 2014 približne o 70 %, najmä vďaka zavedeniu kontrolných oblastí emisií síry (SECA) v severnej Európe. Očakáva sa, že stredomorská dohoda SECA, ktorá má nadobudnúť účinnosť 1. mája 2025, prispeje k ďalšiemu zníženiu spolu s pripravovanou dohodou v severovýchodnom Atlantickom oceáne, ktorou sa budú regulovať emisie SO_x aj NO_x. Emisie oxidov dusíka (NO_x) medzi rokmi 2015 a 2023 vzrástli v priemere o 10 % a v roku 2022 tvorili 39 % emisií NO_x z dopravy.
- **Znečistenie vody:** Námorná doprava prispieva k znečisťovaniu vody únikmi ropy, prevádzkovým vypúšťaním napríklad sivej vody, ako aj vypúšťaním vody z otvorených systémov čistenia výfukových plynov (EGCS), ktoré sa používajú na zníženie emisií oxidov síry (SO_x) do atmosféry, čo predstavuje 98 % povolených vypúšťaní. EGCS uvoľňuje znečisťujúce látky do vody, čo poukazuje na kompromis medzi znížením znečistenia ovzdušia a zvýšením znečistenia morí. Vypúšťanie sivej vody, ktoré je do veľkej miery spôsobené prevádzkou výletných lodí, sa v rokoch 2014 až 2023 zvýšilo o 40 %.
- **Podmorský hluk:** Nové celoeurópske modely odhaľujú vysoké úrovne podmorského vyžarovaného hluku (URN) v Lamanšskom prielive, Gibraltárskom prielive, Jadranskom mori, Dardanelskom prielive a Baltskom mori. Zmierňujúcimi opatreniami by sa mohol v rokoch 2030 až 2050 znížiť URN až o 70 %.
- **Morský odpad:** Množstvo morského odpadu z rybolovu (11,2 %) a lodnej dopravy (1,8 %) sa za posledné desaťročie znížilo o polovicu. Problémy však pretrvávajú, najmä v súvislosti so znečistením plastovými peletami zo stratených kontajnerov.
- **Narušené morské dno:** Približne 27 % európskeho pobrežného morského dna je ovplyvnených činnosťami súvisiacimi s námornou dopravou (5 % čelí vážnym vplyvom), ako sú rozširovanie prístavov, bagrovanie a kotvenie, ktoré vedú k fyzickému narušeniu a strate biotopov.
- **Cudzie druhy:** Lodná doprava prináša do Európy väčšinu (60 %) nepôvodných druhov a invázných nepôvodných druhov (56 %). Dohovor o riadení záťažovej vody však viedol k tomu, že do roku 2023 bude certifikovaných 31 % lodí a 23 % systémov bude vyhovovať predpisom.
- **Riziká kolízií:** Zvýšená intenzita lodnej dopravy spôsobila v rokoch 2017 až 2022 výrazný nárast rizík kolízií so zvieratami v chránených oblastiach sústavy Natura 2000 vo všetkých morských regiónoch.

ODKAZ NA SPRÁVU A PREHĽAD

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

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

KONTAKTNÉ OSOBY PRE MÉDIÁ

- **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