



LEHDISTÖTIEDOTE

4 HELMIKUUTA 2025

EU:n meriliikenne: edistystä on tapahtunut, mutta ympäristön kestävyteen liittyy edelleen haasteita

Euroopan merenkulkuala on muuttunut kestävämmäksi, mutta sen on lisättävä ponnistelujaan tulevina vuosina saavuttaakseen EU:n ilmasto- ja ympäristötavoitteet, joilla pyritään vähentämään energiankulutusta, saastumista ja kasvihuonekaasupäästöjä sekä suojelemaan paremmin luonnon monimuotoisuutta. Näin todetaan Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) ja Euroopan ympäristökeskuksen (EEA) tänään julkaisemassa Euroopan meriliikenteen ympäristöraportin toisessa painoksessa.

Meriliikenteellä on ratkaiseva merkitys kaupan, talouskasvun, yhteyksien ja saavutettavuuden ylläpitämisessä. Lisäksi se edistää energiaturvallisuutta ja työpaikkojen luomista. Merenkulkualan liikenteeseen kohdistuva **lisääntynyt kysyntä** lisää kuitenkin ilmakehään ja meriekosysteemeihin kohdistuvia ympäristövaikutuksia. Alan ympäristötehokkuudesta ajantasaista tietoa tarjoavan ja sen kestävyttä parantavia toimia arvioivan [raportin](#) mukaan alalla on tapahtunut jonkin verran **edistystä**, mutta päästöjen vähentämisessä on edelleen haasteita.

Rahtiliikenteeseen, merikontteihin, kaupalliseen kalastukseen, säiliöaluksiin ja risteilyaluksiin sekä satamiin liittyvä toiminta vaikuttaa edelleen merkittävästi **moniin ympäristöhaasteisiin**. Koko alan osuus EU:n kaikista **hiilidioksidipäästöistä** (CO₂) on 3–4 prosenttia, ja osuutta on pienennettävä. Samaan aikaan **metaanikaasupäästöt** (CH₄) ovat vähintään kaksinkertaistuneet vuosina 2018–2023, ja vuonna 2022 niiden osuus kokonaismetaanipäästöistä alalla oli 26 prosenttia. Kasvihuonekaasupäästöjen ohella ongelmia on edelleen **ilman epäpuhtauksien**, kuten rikin ja typen oksidien (NO_x), vähentämisessä.

Meriliikenne myötävaikuttaa myös edelleen **vesien pilaantumiseen** öljyvuotoina ja laivojen jätevesipäästöinä vesistöön sekä vedenalaisena meluna. Kalastuksesta ja laivaliikenteestä aiheutuvan meren roskaantumisen arvioidaan puolittuneen viime vuosikymmenen aikana, mutta siihen on edelleen vaikea puuttua kokonaisvaltaisesti. Myös merikonttien, kuten muovipellettejä sisältävien konttien, katoaminen on edelleen merkittävä merten saastumisen aiheuttaja.

Raportista käy myös ilmi, että **vaihtoehtoisten polttoaineiden** ja teholähteiden käyttö on lisääntynyt, vaikkakin niiden lähtötaso oli ennestään alhainen. Nykytilanteessa joidenkin mahdollisten vaihtoehtoisten polttoaineiden tuotantoa on kuitenkin lisättävä merkittävästi, jotta niiden potentiaaliseen kysyntään voidaan vastata. Lisäksi on kehitettävä **yhdenmukaisia kansainvälisiä ohjeita**, ja merenkulkijoille on tarjottava koulutusta uusista teknologioista, joiden avulla irtaannutaan hiilestä.

Kestävästä liikenteestä ja matkailusta vastaava komission jäsen **Apostolos Tzitzikostas** tiivistä raportin antia: ”Uusi Euroopan meriliikenteen ympäristöraportti on arvokas ohjenuora Euroopan merenkulun kestäväälle, kilpailukykyiselle ja häiriöitä kestäväälle tulevaisuudelle. Raportti myös kannustaa ryhtymään toimeen. Toimimalla yhdessä voimme varmistaa, että meriliikenne pysyy keskeisenä toimijana maailmantaloudessa samalla, kun sen ympäristövaikutuksia pienennetään mahdollisimman paljon ja valtameriä suojellaan tuleville sukupolville.”

Ympäristöstä, vesialan häiriönsietokyvystä ja kilpailukykyisestä kiertotaloudesta vastaava EU-komissaari **Jessika Roswall** lisäsi: ”Ilmastonmuutos, biologisen monimuotoisuuden köyhtyminen, huono hoito ja saastuminen aiheuttavat vesistöillemme paineita. Tämän vuoksi aion käynnistää EU:n vesialan selviytymis- ja palautumisstrategian. Meidän on muutettava ajattelutapaamme sen suhteen, miten arvostamme vettä, jotta voimme säilyttää veden laadun ja määrän ja parantaa vesiteollisuutemme kilpailuetua. ”Source to sea” -lähestymistapaa tarvitaan, koska merellä harjoitettava toiminta liittyy läheisesti maalla harjoitettavaan toimintaan. Nyt on aika tehdä muutos meri- ja vesialoilla, jotta voimme tehdä Euroopasta vesikestävän.”

”Nopeampi kehitys kohti kestävämpää meriliikennettä Euroopassa – kaikkien toimintojen osalta – edellyttää jatkuvia toimia ja innovoinnin lisäämistä, jotta voidaan saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman kunnianhimoiset tavoitteet ja samalla säilyttää alan kilpailukyky. Yhteisen raportin tarkoituksena on tarjota poliittisille päättäjille ja kansalaisille tosiasioihin ja näyttöön perustuva arvio merenkulun hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen liittyvistä nykyisistä ja tulevista haasteista sekä mahdollisuuksista, joita digitalisaatio ja huipputeknologia voivat tarjota alan vihreä siirtymälle”, totesi EMSA pääjohtaja **Maja Markovčić Kostelac**.

”Raportti osoittaa, että meriliikenteen alalla on akuutti tarve lisätä ponnistuksia hiilijalanjäljen ja muiden ympäristövaikutusten, kuten vesien pilaantumisen, vähentämiseksi sekä nopeutettava toimia, joilla pyritään siirtymään puhtaampiin polttoaineisiin ja kestäviin satama- ja kuljetuskäytäntöihin, jotta voidaan vähentää alan vaikutusta meri- ja rannikkoekosysteemeihin. Uudet innovaatiot ja teknologiat sekä parempi hallinta auttavat saavuttamaan kestävä tulevaisuuden kohtuuhintaan. Siksi nyt on tärkeää, että alan siirtymistä vihreisiin käytäntöihin nopeutetaan entisestään”, sanoi **Leena Ylä-Mononen**, EEA:n pääjohtaja.

Kestävyyden saavuttaminen

Uusien EU:n lainsäädäntötoimenpiteiden, rahoitusmahdollisuuksien ja investointien voidaan odottaa edistävän merenkulkualan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. EU:sta tuli ensimmäinen lainkäyttöalue, jossa laivojen kasvihuonekaasupäästöjen hiilelle annettiin hinta, kun vuonna 2024 [EU:n päästökauppajärjestelmää](#) laajennettiin koskemaan meriliikennettä. Päästökauppajärjestelmän tuloilla rahoitetaan innovaatorahastoa, joka on yksi maailman suurimmista innovatiivisia ja vähähiilisiä teknologioita koskevista ohjelmista ja jonka kautta on tuettu jo yli 300 merenkulun hanketta. Samalla tammikuussa 2025 voimaan astuva [FuelEU Maritime -asetus](#) kannustaa ottamaan käyttöön vähähiilisiä polttoaineita ja sähköön liittyviä ratkaisuja ja rajoittaa laivoilla käytettävän energian kasvihuonekaasuintensiteettiä. Meriliikenteen FuelEU-malli tarjoaa perustan päästöjen vähentämiseen tarkoitettu kasvuhiilikaasustandardille, jota on ehdotettu kansainvälisellä tasolla Kansainvälisen merenkulujärjestön (IMO) kautta.



Raportissa esiin nostetut keskeiset ympäristövaikutukset

- Metaanipäästöt (CH₄) ovat vähintään kaksinkertaistuneet vuosina 2018–2023, ja vuonna 2022 niiden osuus kuljetusalan kokonaismetaanipäästöistä oli 26 prosenttia. Tämä on suurelta osin seurausta nesteytetyn maakaasun (LNG) käytön lisääntymisestä.
- **Ilman saastuminen:** Rikkioksidipäästöt (SO_x) ovat vähentyneet EU:ssa noin 70 prosenttia vuodesta 2014, mikä on suurelta osin Pohjois-Euroopassa käyttöön otettujen rikkioksidipäästöjen valvonta-alueiden (SECA) ansiota. Välimeren SECA:n, joka on määrä ottaa käyttöön 1. toukokuuta 2025, odotetaan vähentävän päästöjä edelleen yhdessä Koillis-Atlantin SECA:n kanssa, jolla valvotaan sekä SO_x- että NO_x-päästöjä. Samaan aikaan typpioksidipäästöt (NO_x) lisääntyivät keskimäärin 10 prosenttia vuosina 2015–2023, ja vuonna 2022 niiden osuus liikenteen NO_x-päästöistä oli 39 prosenttia.
- **Vesien pilaantuminen:** Meriliikenne aiheuttaa osaltaan vesien pilaantumista öljyvuotojen ja toimintaan liittyvän, esimerkiksi harmaan veden vesistöön päästämisen kautta. Lisäksi ilmakehään päätyvien rikkioksidipäästöjen vähentämiseen käytettävistä avoimen kierron pakokaasujen puhdistusjärjestelmistä (EGCS) peräisin olevat päästöt vesistöön muodostavat 98 prosenttia sallituista päästöistä. EGCS vapauttavat epäpuhtauksia veteen, mikä tuo esiin kompromissin ilman saastumisen vähentämisen ja meren pilaantumisen lisäämisen välillä. Harmaan veden päästöt lisääntyivät 40 prosenttia vuosina 2014–2023, mikä oli merkittävältä osin seurausta risteilyalusten toiminnasta.
- **Vedenalainen melu:** Uudet yleiseurooppalaiset mallit osoittavat, että vedenalaista säteilymelua on paljon Englannin kanaalissa, Gibraltarinsalmessa, Adrianmerellä, Dardanelleilla ja Itämerellä. Lieventämistoimin vedenalaista säteilymelua voitaisiin vähentää jopa 70 prosenttia vuosina 2030–2050.
- **Merensäastuminen:** Kalastuksesta (11.2 prosenttia) ja merenkulusta (1.8 prosenttia) peräisin olevan meriroskan määrä on puolittunut viime vuosikymmenen aikana. Haasteita on kuitenkin edelleen erityisesti kadonneista konteista peräisin olevien muovipellettien aiheuttaman saastumisen osalta.
- **Vaikutus merenpohjaan:** Meriliikenteeseen liittyvät toimet, kuten satamien laajentaminen, ruoppaus ja ankkurointi, vaikuttavat noin 27 prosenttiin Euroopan rantojen lähellä olevasta merenpohjasta (josta 5 prosenttiin kohdistuu vakavia vaikutuksia). Nämä toimet aiheuttavat fyysisiä häiriöitä ja elinympäristöjen häviämistä.
- **Vieraslajit:** Suurin osa (60 prosenttia) Eurooppaan kulkeutuvista alkuperäiseen lajistoon kuulumattomista lajeista ja haitallisista vieraslajeista (56 prosenttia) on peräisin merenkulusta. Painolastivesiyleissopimuksen ansiosta kuitenkin vuoteen 2023 mennessä laivoista 31 prosenttia on sertifioitu ja järjestelmistä 23 prosenttia on muutettu vaatimustenmukaisiksi.
- **Törmäysriskit:** Lisääntynyt merenkulku lisäsi vuosina 2017–2022 huomattavasti törmäysriskiä eläimiin kaikkien merialueiden Natura 2000 -suojelualueilla.

LINKKI RAPORTTIIN JA TIETOKOOSTEISIIN

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

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

YHTEYSTIEDOT TIEDOTUSVÄLINEILLE

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