



# SPOROČILO ZA JAVNOST

4. FEBRUAR 2025

## Pomorski promet v EU: napredek je dosežen, a okoljski in trajnostni izzivi ostajajo

**Evropski pomorski sektor napreduje v smeri večje trajnostnosti, vendar bo treba v prihodnjih letih povečati prizadevanja za uresničitev podnebnih in okoljskih ciljev EU, ki so namenjeni zmanjšanju porabe energije, onesnaževanja in emisij toplogrednih plinov ter boljšemu varovanju biotske raznovrstnosti. Tako je navedeno v drugi izdaji poročila o vplivu evropskega pomorskega prometa na okolje, ki sta ga danes objavili Evropska agencija za pomorsko varnost (EMSA) in Evropska agencija za okolje (EEA).**

Pomorski promet ima ključno vlogo pri ohranjanju trgovine, gospodarske rasti, povezljivosti in dostopnosti, hkrati pa prispeva tudi k energetske varnosti in ustvarjanju delovnih mest. Vendar so se zaradi **večjega povpraševanja po prevozu** v pomorskem sektorju okoljski vplivi na ozračje in morske ekosisteme povečali. [Glede na poročilo](#), ki vsebuje najnovejše informacije o okoljski uspešnosti sektorja in oceno prizadevanj za njegovo večjo trajnostnost, je bil dosežen določen **napredek**, vendar zmanjšanje emisij ostaja izziv.

Dejavnosti, kot so prevoz tovora, zabožnikov, komercialni ribolov, tankerji in križarke, ter pristaniške dejavnosti še vedno močno povečujejo **različne okoljske izzive**, pri čemer celoten sektor prispeva 3–4 % vseh emisij **ogljikovega dioksida** (CO<sub>2</sub>) v EU, ta delež pa je treba zmanjšati. Medtem so se emisije **metana** (CH<sub>4</sub>) med letoma 2018 in 2023 vsaj podvojile in so leta 2022 obsegale 26 % vseh emisij metana v sektorju. Poleg emisij toplogrednih plinov so izziv še naprej tudi zmanjševanje ravni **onesnaževalcev zraka**, kot so žveplovi in dušikovi oksidi (NO<sub>x</sub>).

Pomorski promet je še nadalje eden od krivcev za **onesnaževanje vode**, in sicer zaradi razlitij nafte in izpustov odpadne vode z ladij ter podvodnega hrupa. Ocenjuje se, da so se morski odpadki iz ribištva in ladijskega prometa v zadnjem desetletju prepolovili, vendar se je te težave še vedno težko celostno lotiti. Izguba zabožnikov, tudi takimi, ki vsebujejo plastične pelete, je prav tako še vedno pomemben vir onesnaževanja morja.

Poročilo prav tako razkriva, da se je uporaba **alternativnih goriv** in virov energije povečala, čeprav z nizke osnovne ravni. Kot trenutno kaže, bo treba znatno povečati proizvodnjo nekaterih prospektivnih alternativnih goriv, da bo lahko zadoščeno morebitnemu povpraševanju. Poleg tega bo treba pripraviti **usklajene mednarodne smernice** in zagotoviti dovolj pomorščakov, usposobljenih za nove tehnologije razogljčenja.

Komisar za trajnostni promet in turizem **Apostolos Tzitzikostas** je pozdravil poročilo in dejal: „Novo poročilo o vplivu evropskega pomorskega prometa na okolje je dragocen vodnik za prihodnost evropskega ladijskega prometa, ki bo hkrati trajosten, konkurenčen in odporen. To poročilo je tudi poziv k ukrepanju. Le s skupnim delom lahko zagotovimo, da pomorski promet

ostane ključni akter v svetovnem gospodarstvu, hkrati pa čim bolj zmanjšamo njegov vpliv na okolje in zaščitimo oceane za prihodnje generacije.“

Komisarka za okolje, odpornost v zvezi z vodo in konkurenčno krožno gospodarstvo **Jessika Roswall** je dodala: „na naše vode vplivajo podnebne spremembe, izguba biotske raznovrstnosti, slabo upravljanje in onesnaževanje. Zato bom začela izvajati strategijo EU za odpornost na področju voda. Potrebujemo spremembo paradigme o tem, kako cenimo vodo, da bi ohranili njeno kakovost in količino ter povečali konkurenčno prednost naše vodne industrije. Potrebujemo pristop „od vira do morja“, saj so dejavnosti na morju tesno povezane z dejavnostmi na kopnem. Zdaj je čas za korenite spremembe v pomorskem in vodnem sektorju, da bo Evropa postala odporna na izzive v zvezi z vodo.“

„Za pospešitev napredka na poti k bolj trajnostnemu evropskemu pomorskemu prometu v vseh njegovih dejavnostih so potrebni stalni ukrepi in večja inovativnost, da bi dosegli ambiciozne cilje evropskega zelenega dogovora in hkrati ohranili konkurenčnost sektorja. Namen našega skupnega poročila je oblikovalcem politik in državljanom zagotoviti dejansko, z dokazi podprto oceno sedanjih in prihodnjih izzivov na poti razogljichenja sektorja, pa tudi priložnosti, ki jih digitalizacija in napredna tehnologija lahko prineseta zelenemu prehodu na področju pomorstva,“ je dejala izvršna direktorica agencije EMSA **Maja Markovčič Kostelac**.

„Poročilo odraža nujno potrebo, da se v sektorju pomorskega prometa povečajo prizadevanja za zmanjšanje ogljičnega odtisa in drugih okoljskih vplivov, kot je onesnaževanje voda, ter pospešijo prizadevanja za prehod na čistejša goriva, trajnostne prakse pristanišč in ladijskega prometa, z namenom zmanjšanja vpliva na morske in obalne ekosisteme. Nove inovacije in tehnologije ter boljše upravljanje bodo v prihodnosti pomagali doseči trajnostnost na cenovno dostopen način, zato je zdaj ključno, da se v sektorju pospeši prehod na zelene prakse,“ je dejala izvršna direktorica agencije EEA **Leena Ylä-Mononen**.

### Doseganje trajnostnosti

Pričakuje se lahko, da bodo novi zakonodajni ukrepi EU, možnosti financiranja in naložbe pospešili razogljichenje sektorja. EU je postala prva jurisdikcija, ki je določila ceno ogljika za emisije toplogrednih plinov z ladij, saj je leta 2024 razširila [sistem EU za trgovanje z emisijami](#) (EU ETS) na pomorski promet. S prihodki iz sistema za trgovanje z emisijami se financira sklad za inovacije, ki je eden največjih programov na svetu za inovativne, nizkoogljicne tehnologije, pri čemer je bilo podprtih že več kot 300 projektov, povezanih z ladijskim prometom. Hkrati se z [uredbo o pobudi FuelEU za pomorstvo](#), ki velja od januarja 2025, nizkoogljicna goriva in energetske rešitve spodbujajo z mejnimi vrednostmi intenzivnosti GHG porabljene energije na krovu ladje. Model FuelEU za pomorstvo zagotavlja podlago za standard za goriva z emisijami GHG, ki se predlaga za zmanjšanje emisij na mednarodni ravni prek Mednarodne pomorske organizacije (International Maritime Organisation - IMO).

### Ključni vplivi na okolje, poudarjeni v poročilu

- Emisije metana (CH<sub>4</sub>) so se med letoma 2018 in 2023 vsaj podvojile in so leta 2022 predstavljale 26 % skupnih emisij metana v prometnem sektorju. To se lahko v veliki meri pripiše povečani uporabi utekočinjenega zemeljskega plina (LNG).

- **Onesnaževanje zraka:** emisije žveplovega oksida (SO<sub>x</sub>) v EU so se od leta 2014 zmanjšale za približno 70 %, predvsem zaradi uvedbe območij nadzora nad emisijami SO<sub>x</sub> v severni Evropi. Pričakuje se, da bo sredozemsko območje nadzora nad emisijami SO<sub>x</sub>, ki naj bi začelo veljati 1. maja 2025, skupaj s prihodnjim območjem v severovzhodnem Atlantiku, v okviru katerega bodo nadzorovani SO<sub>x</sub> in NO<sub>x</sub>, prispevalo k nadaljnjim zmanjšanjem. Medtem so se emisije dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>) med letoma 2015 in 2023 v povprečju povečale za 10 % in so leta 2022 obsegale 39 % emisij NO<sub>x</sub>, povezanih s prometom.
- **Onesnaževanje voda:** pomorski promet prispeva k onesnaževanju voda z razlitji nafte in obratovalnimi izpusti, kot je siva voda, izpusti vode iz sistemov čiščenja izpušnih plinov v sistemih odprte zanke, ki se uporabljajo za zmanjšanje emisij žveplovih oksidov (SO<sub>x</sub>) v ozračje, pa obsegajo 98 % dovoljenih izpustov. Sistem odprte zanke čiščenja izpušnih plinov sprošča onesnaževala v vodo, kar kaže na kompromis med zmanjšanjem onesnaževanja zraka in povečanjem onesnaževanja morja. Odvajanje sive vode, ki je v veliki meri posledica obratovanja križark, se je med letoma 2014 in 2023 povečalo za 40 %.
- **Podvodni hrup:** novi vseevropski modeli razkrivajo visoke ravni podvodnega hrupa v regijah Rokavskega preliva, Gibraltarske ožine, Jadranskega morja, Dardanelske ožine in Baltskega morja. Z ukrepi za ublažitev bi se lahko podvodni hrup med letoma 2030 in 2050 zmanjšal za do 70 %.
- **Morski odpadki:** v zadnjem desetletju se je količina morskih odpadkov iz ribištva (11,2 %) in ladijskega prometa (1,8 %) prepolovila. Vendar izzivi ostajajo, zlasti glede onesnaževanja s plastičnimi peleti iz izgubljenih zabojnikov.
- **Prizadeta morska dna:** na približno 27 % evropskega obalnega morskega dna (pri čemer so hude posledice vidne pri 5 %) vplivajo dejavnosti, povezane s pomorskim prometom, kot so širitev pristanišč, poglobljanje morskega dna in sidranje, ki povzročajo fizične motnje in izgubo habitatov.
- **Tujerodne vrste:** z ladijskim prometom se v Evropo vnaša večji del (60 %) neavtohtonih vrst in invazivnih tujerodnih vrst (56 %), je pa od uveljavitve Konvencije o ravnanju z balastno vodo do leta 2023 31 % ladij prejelo certifikat, 23 % sistemov pa je bilo usklajenih z zahtevami.
- **Tveganja za trčenje:** zaradi povečane intenzivnosti ladijskega prometa so se med letoma 2017 in 2022 opazno povečala tveganja za trčenje z živalmi na zavarovanih območjih Natura 2000 v vseh morskih regijah.

## POVEZAVA DO POROČILA IN PREGLEDNIC

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

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

## STIKI Z MEDIJI

- **EMSA:** Ruth McDonald: [Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu](mailto:Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu); mobilni telefon:  
+351 913 151 610
- **EEA:** Constant Brand: [Constant.Brand@eea.europa.eu](mailto:Constant.Brand@eea.europa.eu); mobilni telefon:  
+45 2174 1872