



# PRESSITEADE

4 VEEBRUAR 2025

## ELi meretranspordis on tehtud edusamme, kuid keskkonna ja kestlikkusega seotud probleemid püsivad

**Euroopa merendussektor teeb edusamme suurema kestlikkuse suunas, kuid peab lähiaastatel suurendama jõupingutusi, et saavutada ELi kliima- ja keskkonnaeesmärgid, st vähendada energiakasutust, saastet ja kasvuhoonegaaside heitkoguseid ning paremini kaitsta elurikkust. Seda rõhutati Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) ja Euroopa Keskkonnaameti (EEA) täna avaldatud Euroopa meretranspordi teises keskkonnaaruandes.**

Meretranspordil on oluline roll kaubanduse, majanduskasvu, transpordiühenduste ja juurdepääsetavuse säilitamisel, aga ka energiajulgeolekus ja töökohtade loomises. Meretranspordisektori **suurenenud transpordinõudlusega** kaasneb aga täiendav keskkonnamõju atmosfäärile ja mere ökosüsteemidele. [Vastavalt aruandele](#), milles antakse ajakohastatud ülevaade sektori keskkonnatoimest ja hinnang selle kestlikumaks muutmisel tehtavatele jõupingutustele, on toimunud teatav **edasimine**, kuid heitkoguste vähendamine on endiselt probleem.

Sellised tegevused nagu kaubavedu, konteinerid, töenduslik kalapüük, tankerid ja kruisilaevad ning sadamategevus on endiselt **paljude keskkonnaprobleemide** olulised põhjustajad, kusjuures kogu sektor tekitab 3–4% ELi **süsinikdioksiidi** (CO<sub>2</sub>) koguheitest, mida on vaja vähendada. Samas on **metaani** (CH<sub>4</sub>) heide aastatel 2018–2023 vähemalt kahekordistunud, moodustades 2022. aastal 26% sektori metaani koguheitest. Lisaks kasvuhoonegaaside heitele on endiselt probleemiks **õhusaasteainete**, nt väävlü ja lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) vähendamine.

Meretransport suurendab jätkuvalt ka **veereostust** naftareostuse ja laevadelt reovee merreheitmise ning veealuse müra kaudu. Kalandusest ja laevandusest pärit mereprügi on hinnangute kohaselt viimase kümnendi jooksul vähenenud poole võrra, kuid seda probleemi on endiselt raske terviklikult käsitleda. Konteinerite, sealhulgas plastgraanuleid sisaldavate konteinerite kaotsimine on samuti oluline merereostuse allikas.

Aruandest selgub ka, et **alternatiivsete kütuste** ja energiaallikate kasutamine on kasvanud, kuigi madalalt tasemelt. Praeguse seisuga tuleb oluliselt suurendada mõne tulevase alternatiivkütuse tootmist, et vastata potentsiaalsele nõudlusele. Lisaks tuleb välja töötada **ühtlustatud rahvusvahelised suunised** ja pakkuda meremeestele koolitusi uute CO<sub>2</sub> heite vähendamise tehnoloogiate alal.

Aruannet tunnustades märkis kestliku transpordi ja turismi volinik **Apostolos Tzitzikostas**: „Uus Euroopa meretranspordi keskkonnaaruanne on väärtuslik juhend Euroopa laevanduse tulevikuks, mis on nii säästev, konkurentsivõimeline kui ka vastupidav. See aruanne on ühtlasi üleskutse tegutseda. Koostööd tehes tagame, et meretransport jääb meie maailmamajanduses



oluliseks osalejaks, minimeerides samal ajal selle keskkonnamõju ja kaitstes meie ookeane tulevaste põlvkondade jaoks.“

Keskkonna, veemajanduse kriisivalmiduse ja konkurentsivõimelise ringmajanduse volinik **Jessika Roswall** lisas: „Meie veed on kliimamuutusest, elurikkuse vähenemisest, halvast juhtimisest ja saastest tingitud surve all. Selle lahendamiseks esitan ELi esimese veemajanduse kerksuse strateegia. Vajame paradigma muutust seoses vee väärtustamisega, et säilitada vee kvaliteet ning turgutada meie veesektori konkurentsivõimet. Me vajame lähenemist „allikast mereni“, sest merel asetleidvad tegevused on tihedalt seotud maismaal toimuvaga. Praegu on aeg teha see ümberkujundav muutus merendus- ja veesektoris, et saaksime muuta Euroopa veemajanduse kerksaks.“

„Selleks et kiirendada kestlikuma meretranspordi saavutamisel Euroopas tehtavaid kõivõimalikke edusamme, on vaja jätkata tegevust ja suurendada innovatsiooni, et saavutada Euroopa rohelepele ambitsioonikad eesmärgid, säilitades samal ajal sektori konkurentsivõime. Meie ühisaruande eesmärk on anda poliitikakujundajatele ja kodanikele faktiline ja tõendus põhine hinnang sektori süsinikdioksiidi heite vähendamise teekonnal ettetulevate praeguste ja tulevaste probleemide ja võimaluste kohta, mida digipööre ja kõrgtehnoloogia võivad merenduse rohepöörde raames pakkuda,“ ütles EMSA tegevdirektor **Maja Markovčić Kostelac**.

„Aruanne kajastab tungivat vajadust, et meretranspordisektor suurendaks jõupingutusi oma süsinikujalajälje ja muu keskkonnamõju, näiteks veereostuse vähendamiseks ning kiirendaks jõupingutusi üleminekuks puhtamatele kütustele ja kestlikele sadama- ja laevandustavadele, et vähendada mõju mere- ja rannikualade ökosüsteemidele. Uuendused ja uued tehnoloogiad ning parem juhtimine aitavad tulevikus saavutada kestlikkust taskukohasel viisil, seega on oluline, et sektor kiirendaks praegu üleminekut keskkonnahoidlikele tavadele,“ ütles EEA tegevdirektor **Leena Ylä-Mononen**.

### **Kestlikkuse saavutamine**

ELi uued seadusandlikud meetmed, rahastamisvõimalused ja investeeringud edendavad eeldatavalt süsinikdioksiidi heite vähendamist sektoris. EList sai esimene jurisdiktsioon, kus kehtestati 2024. aastal laevade kasvuhoonegaaside heite süsinikuhind, laiendades [ELi heitkogustega kauplemise süsteemi](#) meretranspordile. Heitkogustega kauplemise süsteemi tuludest rahastatakse innovatsioonifondi, mis on üks maailma suurimaid uuenduslike ja vähese süsinikuheitega tehnoloogiate programme ning mille raames on juba toetatud üle 300 laevandusprojekti. Samal ajal hoogustab [algatust „FuelEU Maritime“ käsitlev määrus](#), mis jõustub 2025. aasta jaanuarist, vähese süsinikuheitega kütuste ja energialahenduste kasutamist koos kasvuhoonegaaside heite piirangutega energiakasutusele laevade pardal. Algatuse „FuelEU Maritime“ mudel on aluseks kasvuhoonegaaside kütusestandardile, mille Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) pakkus rahvusvahelisel tasandil välja heitkoguste vähendamiseks.

### **Aruandes esiletoodud peamised keskkonnamõjud**



- Metaani (CH<sub>4</sub>) heide on aastatel 2018–2023 vähemalt kahekordistunud, moodustades 2022. aastal 26% transpordisektori metaani koguheitest. See on suures osas tingitud veeldatud maagaasi (LNG) suurenenud kasutusest.
- **Õhusaaste:** Vääveloksiidi (SO<sub>x</sub>) heide on ELis alates 2014. aastast vähenenud ligikaudu 70%, mis on peamiselt tingitud vääveloksiidide heite vähendamise piirkondade kasutuselevõtust Põhja-Euroopas. Vääveloksiidide heite vähendamise Vahemere piirkond, mis hakkab kehtima 1. mail 2025, peaks aitama heidet veelgi vähendada, samuti Atlandi ookeani kirdeosas kavandatud heite vähendamise piirkond, mis hakkab reguleerima nii SO<sub>x</sub> kui ka NO<sub>x</sub> heidet. Samas kasvas lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) heide aastatel 2015–2023 keskmiselt 10%, moodustades 2022. aastal 39% transpordiga seotud NO<sub>x</sub> heitkogustest.
- **Veereostus:** Meretransport suurendab veereostust naftareostuse ja töö käigus tekkivate heitmete, näiteks hallvee ning vääveloksiidide (SO<sub>x</sub>) heitkoguste vähendamiseks kasutatavate avatud ahelaga heitgaasipuhastussüsteemide (EGCS) heitvee merreheitmise kaudu, mis moodustab 98% lubatud heitest. Heitgaasipuhastussüsteemide kaudu satuvad vette saasteained, mis on kompromiss õhusaaste vähendamise ja merereostuse suurendamise vahel. Hallvee heide, mis on suuresti tingitud kruisilaevade tegevusest, suurenes aastatel 2014–2023 40% võrra.
- **Veealune müra:** Uued üleeuroopalised mudelid näitavad kõrgeid veealuse müra tasemeid La Manche'i väinas, Gibraltari väinas, Aadria meres, Dardanellides ja Läänemere piirkonnas. Leevendusmeetmed võivad aastatel 2030–2050 vähendada veealust müra kuni 70%.
- **Mereprügi:** Kalandusest (11,2%) ja laevandusest (1,8%) tulenev mereprügi on viimase kümne aasta jooksul vähenenud poole võrra. Siiski esineb endiselt probleeme, eelkõige seoses kaotatud konteineritest tuleneva plastgraanulireostusega.
- **Mõjutatud merepõhjad:** Ligikaudu 27% Euroopa rannikulähedasest merepõhjast on mõjutatud (5% on oluliselt mõjutatud) meretranspordiga seotud tegevustest, näiteks sadamate laiendamine, süvendamine ja ankurdamine, mis põhjustavad füüsilisi häireid ja elupaikade kadumist.
- **Võõrliigid:** Laevanduse kaudu tuuakse Euroopasse suurem osa võõrliikidest (60%) ja invasiivsetest võõrliikidest (56%). Ballastvee käitlemise konventsiooniga saavutati siiski 2023. aastaks 31% sertifitseeritud laevade ja 23% nõuetele vastavate süsteemide osakaal.
- **Kokkupõrkeoht:** Mereliikluse intensiivsuse suurenemine põhjustas aastatel 2017–2022 loomadega kokkupõrke ohu märkimisväärse suurenemise Natura 2000 kaitsealadel kõigis merepiirkondades.

## ARUANDE JA TEABELEHTEDE LINGID

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

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

#### **PRESSIKONTAKTID**

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