



LEHDISTÖTIEDOTE

1. syyskuuta 2021

EU:n meriliikenne: ensimmäisessä ympäristövaikutusraportissa annetaan tunnustusta hyvälle etenemiselle kestävyudessa ja vahvistetaan, että kasvavaan kysyntään valmistautumiseksi vaaditaan lisätoimia

Meriliikenteellä on nyt ja tulevaisuudessa olennainen rooli maailman ja Euroopan kaupassa ja taloudessa. Meriliikenteessä on toteutettu viime vuosina merkittäviä toimenpiteitä toimialan ympäristövaikutusten vähentämiseksi. Merenkulun määrän odotetaan kuitenkin kasvavan. Siksi [uudessa raportissa](#) selvitetään ensimmäisen kerran EU:n meriliikennealan kokonaisvaikutusta ympäristöön ja esitellään haasteita, joita kestävyuden saavuttamisessa on.

Meriliikenne on keskeinen osa kansainvälistä toimitusketjua, koska arvolla mitattuna 77 prosenttia Euroopan ulkomaankaupasta ja 35 prosenttia kaikesta kaupasta EU:n jäsenvaltioiden välillä kulkee meritse. Vaikka [merenkulkukin hiljeni vuonna 2020](#) covid-19-pandemian vaikutusten vuoksi, toimialan odotetaan kasvavan voimakkaasti tulevina vuosikymmeninä. Kasvua vauhdittavat raaka-aineiden kysyntä ja konttikuljetukset.

Siksi [Euroopan ympäristökeskus](#) ja [Euroopan meriturvallisuusvirasto](#) ovat laatineet tänään julkaistun [Euroopan meriliikenteen ympäristöraportin](#), joka on toimialan ensimmäinen kattava ympäristöanalyysi. Raportista käy ilmi, että alukset tuottavat 13,5 prosenttia kaikista EU:n liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä. Niitä enemmän päästöjä tulee maantiiliikenteestä (71 %) ja lentoliikenteestä (14,4 %). Euroopan satamissa käyneiden alusten rikkidioksidipäästöt (SO₂) olivat noin 1,63 miljoonaa tonnia vuonna 2019. Määrän odotetaan pienenevän tulevina vuosikymmeninä aiempaa tiukempien ympäristösääntöjen ja -toimenpiteiden vuoksi.

Meriliikenteen arvioidaan vaikuttaneen siihen, että vedenalaisen melun määrä EU:n vesillä on vuosina 2014–2019 yli kaksinkertaistunut. Arvioiden mukaan myös puolet vuodesta 1949 lähtien Euroopan meriin tulleista kaikista vieraslajeista on kulkeutunut meriliikenteen mukana. Vaikka öljyn merikuljetusten määrä on kasvanut tasaisesti, vain kahdeksan koko maailmassa viime vuosikymmenen aikana tapahtuneesta 62 keskisuuresta tai suuresta öljysäiliöalusten vahingosta on tapahtunut EU:n vesillä.

Yhteisessä raportissa arvioidaan meriliikenteen uusien kestävyysratkaisujen nykyistä tilaa. Ratkaisuja ovat muun muassa vaihtoehtoiset polttoaineet, akut ja maissa olevat sähköntuotantojärjestelmät. Raportissa myös kerrotaan kattavasti, miten niitä on otettu EU:ssa käyttöön. Lisäksi siinä hahmotellaan tulevia haasteita, joita ilmastonmuutos toimialalle aiheuttaa. Niihin kuuluu myös merenpinnan nousun mahdollinen vaikutus satamiin.

”Kestävä ja älykästä liikkuvuutta koskevassa strategiassamme tehdään selväksi, että kaikkien liikennemuotojen kestävyyttä, älykkyyttä ja sietokykyä on lisättävä. Tämä koskee myös merenkulkua. Vaikka meriliikenteen ympäristöjalanjälki on viime vuosina parantunut, sillä on edelleen suuria haasteita hiilestä irtautumisessa ja saasteiden vähentämisessä. Uusimpaan näyttöön perustuvilla toimintalinjoillamme pyritään auttamaan toimialaa vastaamaan näihin haasteisiin. Se tehdään hyödyntämällä mahdollisimman hyvin innovatiivisia ratkaisuja ja digitaalitekologioita. Näin meriliikenne voi kasvaa entisestään ja vastata kansalaisten päivittäisiin tarpeisiin sopuosinnussa ympäristön kanssa. Siten se pystyy myös ylläpitämään



kilpailukykyään ja jatkamaan laadukkaiden työpaikkojen luomista”, EU:n liikenneasioista vastaava komission jäsen **Adina Vălean** sanoi.

”Tämä yhteinen raportti on erinomainen katsaus meriliikenteeseen liittyviin nykyisiin ja tuleviin haasteisiin. Viesti on selkeä: meriliikenteen odotetaan lisääntyvän tulevina vuosina, ja jos emme toimi nyt, toimiala tuottaa jatkuvasti enemmän kasvihuonekaasupäästöjä, ilmansaasteita ja vedenalaista melua. Toimialalla on tehtävä sujuva mutta nopea siirtymä, jotta voidaan saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet ja edetä kohti hiilineutraaliutta. Näin Euroopan liikennealalle saadaan myös uusia taloudellisia mahdollisuuksia osana tarvittavaa siirtymää kestävään siniseen talouteen. Haaste on valtava, mutta meillä on teknologioita, resursseja ja tahtoa vastata siihen”, Euroopan komission ympäristö-, valtameri- ja kalastusasioista vastaava komission jäsen **Virginijus Sinkevičius** sanoi.

”Muutos, joka merenkulussa pystytään saamaan aikaan innovaatiovetoisen kestävyuden avulla, on samaa luokkaa kuin purjeiden korvaaminen höyryllä. Merenkulun uudessa vallankumouksessa tarvitaan kehittyneen teknologian ja digitaalisten ratkaisujen avulla kehitettyjä aluksia mutta myös monitasoista ja kokonaisvaltaisesti osallistavaa prosessia. Sen täytyy tapahtua kansallisella, EU:n ja kansainvälisellä tasolla, jotta voidaan ottaa huomioon sekä turvallisuuteen ja yhteiskuntaan että ympäristöön liittyvät näkökohdat. Ratkaisevan tärkeä on kuitenkin myös merenkulun rooli rajatylittävän logistiikkaketjun lenkinä. Se tarkoittaa, että tuon ketjun kaikkien osien – satamista laivanrakennusalaan, rahdinantajista yksityisiin ja julkisiin rahoitussektoreihin – on oltava mukana, kun etenemme kestävyystavoitettamme kohti”, Euroopan meriturvallisuusviraston pääjohtaja **Maja Markovčić Kostelac** sanoi.

”Euroopan meriliikennealan asema taloudellisessa hyvinvoinnissamme on ratkaisevan tärkeä. Tästä raportista käy kuitenkin selkeästi ilmi, että Euroopan meriliikenteen ja koko kansainvälisen merenkulku-yhteisön on kiireellisesti tehostettava toimiaan toimialan ympäristöjalanjäljen pienentämiseksi. Vaikka EU:n ja kansainvälisten toimintalinjojen pohjalta on jo ryhdytty toimenpiteisiin, on tehtävä paljon enemmän, jotta meriliikennealalla pystytään saamaan aikaan perusteellinen muutos. Niin pystytään varmistamaan herkimpien ekosysteemiemme ja rannikkoalueidemme tuleva hyvinvointi ja selviytyminen sekä eurooppalaisten hyvinvointi”, Euroopan ympäristökeskuksen pääjohtaja **Hans Bruyninckx** sanoi.

Keskeiset ympäristövaikutukset

- **Kasvihuonekaasupäästöt:** EU:n ja Euroopan talousalueen satamissa vuonna 2018 käyneet alukset tuottivat yhteensä noin 140 miljoonaa tonnia hiilidioksidipäästöjä (noin 18 prosenttia kaikista meriliikenteen tuona vuonna maailmassa tuottamista hiilidioksidipäästöistä).
- **Ilman saastuminen:** Vuonna 2019 Euroopan satamissa käyneiden alusten rikkidioksidipäästöt (SO₂) olivat noin 1,63 miljoonaa tonnia. Se on noin 16 prosenttia kansainvälisen merenkulun maailmanlaajuisista rikkidioksidipäästöistä.
- **Vedenalainen melu:** Alukset saavat aikaan melua, joka voi vaikuttaa meriympäristön lajeihin eri tavoin. Vedenalaisen meluenergian kokonaismäärän arvellaan yli kaksinkertaistuneen EU:n vesillä vuosina 2014–2019. Suurimmat meluenergiapäästöt syntyvät potkureita käyttävistä konttialuksista, matkustaja-aluksista ja säiliöaluksista.
- **Vieraslajit:** Meriliikenteen mukana on kulkeutunut EU:n meriin vuodesta 1949 lähtien eniten vieraslajeja – lähes 50 prosenttia kaikista lajeista. Eniten niitä on Välimerellä. Yhteensä 51 lajilla luokitellaan olevan suuri vaikutus eli ne voivat vaikuttaa ekosysteemeihin ja kotoperäisiin lajeihin. Raportissa huomautetaan myös, että saatavilla ei ole riittävästi tietoa, jotta voitaisiin arvioida koko vaikutusta luontotyyppeihin ja lajeihin.
- **Öljysaaste:** Vuodesta 2010 lähtien maailmassa tapahtuneesta 18 suuresta öljyvahingosta vain kolme tapahtui EU:ssa (17 %): seurannan, valvonnan ja tietoisuuden parantaminen on auttanut



vähentämään öljyvahinkoja, vaikka merellä kuljetettavan öljyn määrä on kasvanut tasaisesti 30:n viime vuoden aikana.

Kurssi kohti kestävyyttä

EU:n meriliikenteellä on edessään ratkaiseva vuosikymmen, jonka aikana sen on kehityttävä talouden, yhteiskunnan ja ympäristön kannalta kestäväksi toimialaksi. Useimmat EU:ssa käyvät alukset ovat jo nyt laskeneet nopeuttaan 20 prosenttia vuoteen 2008 verrattuna, mikä vähentää raportin mukaan myös päästöjä.

Myös muista kuin tavanomaisista polttoaineista ja energialähteistä, kuten biopolttoaineista, akuista, vedystä tai ammoniakista, on kehittymässä mahdollisia vaihtoehtoja merenkulkuun. Niiden avulla alalla voidaan irtautua hiilestä ja päästä eroon päästöistä. Maissa olevista sähköntuotantojärjestelmistä (joissa alusten moottori sammutetaan, ja ne liitetään maalla olevaan sähkölähteeseen, kun ne ovat ankkurissa satamassa) voidaan saada puhdas energialähde meri- ja sisävesisatamiin.

LINKKI RAPORTTIIN JA TIETOKOOSTEISIIN

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

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

YHTEYSTIEDOT TIEDOTUSVÄLINEILLE

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu; puhelinnumero +351 913 151 610
- **EEA:** Antti Kaartinen: Antti.Kaartinen@eea.europa.eu; puhelinnumero: +45 2336 1381
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; puhelinnumero: +45 2174 1872