



PRESSITEADE

1. september 2021

ELi meretransport: esimene keskkonnamõju aruanne tunnustab kestlikkuse head arengut ja kinnitab vajadust tõhustada pingutusi valmistudes nõudluse kasvuks

Meretranspordil on nii praegu kui ka tulevikus oluline roll ülemaailmses ja Euroopa kaubanduses ja majanduses. Viimastel aastatel on merendussektor võtnud olulisi meetmeid, et leevendada oma keskkonnamõju. Enne ülemaailmse laevandusmahu prognoositavat suurenemist avaldatakse [uues aruandes](#) esimest korda ELi meretranspordisektori keskkonnamõju täielik ulatus ja tehakse kindlaks kestlikkuse saavutamist takistavad probleemid.

Et 77% Euroopa väliskaubandusest ja 35% kogu ELi liikmesriikide vahelisest kaubandusest toimub meritsi, on meretransport rahvusvahelise tarneahela oluline osa. Vaatamata [laevandustegevuse vähenemisele 2020. aastal](#) COVID-19 pandeemia mõju tõttu, eeldatakse, et järgmistel kümnenditel kasvab sektor kiiresti, mida süvendab kasvav nõudlus esmaste ressursside ja konteinervedude järele.

Selles kontekstis tähistab [Euroopa meretranspordi keskkonnanaruanne](#), mille avaldasid täna [Euroopa Keskkonnaamet](#) ja [Euroopa Meresõiduohutuse Amet](#), sektori n-ö esimest põhjalikku tervisekontrolli. Aruandest nähtub, et ELi transpordisektori kasvuhoonegaaside koguheitest tekitavad laevad 13,5%, seega vähem kui maanteetransport (71%) ja lennundus (14,4%). Euroopa sadamaid külastavate laevade vääveldioksiidi (SO₂) heitkogused olid 2019. aastal ligikaudu 1,63 miljonit tonni ning peaksid tulevastel kümnenditel vähenema rangemate keskkonnanäeskirjade ja -meetmete tõttu.

Hinnangute kohaselt on meretranspordi tõttu enam kui kahekordistunud veealuse müra tase ELi vetes aastatel 2014–2019 ning meretranspordi tõttu on Euroopa meredesse jõudnud pool kõigist alates 1949. aastast sissetoodud võõrliikidest. Kuigi nafta meretranspordi maht on pidevalt kasvanud, on viimasel kümnendil ELi vetes tankerite tõttu toimunud ainult kaheksa keskmise suurusega või suurt juhuslikku naftareostust kogu maailmas toimunud 62 reostusest.

Ühisaruandes hinnatakse meretranspordi kestlikkuse uute lahenduste (sh alternatiivkütused, akud ja kaldaäärne elektritoide) praegust olukorda ning antakse põhjalik ülevaade nende kasutuselevõtust ELis. Selles kirjeldatakse ka kliimamuutustest tulenevaid tulevase valdkonna probleeme, sealhulgas meretaseme tõusu võimalikku mõju sadamatele.

„Meie säästva ja aruka liikuvuse strateegias selgitatakse, et kõik transpordiliigid – sealhulgas laevandus – peavad muutuma kestlikumaks, arukamaks ja säilenõtkemaks. Kuigi viimastel aastatel on meretransport parandanud oma keskkonnanälgajälge, vajavad ikka veel lahendamist suured probleemid seoses CO₂-heite ning saaste vähendamise. Tuginedes uusimatele tõenditele, on meie poliitika eesmärk aidata sektoril nende probleemidega toime tulla, kasutades maksimaalselt ära uuenduslikke lahendusi ja digitehnoloogiat. Sel viisil saab meretranspordi kasv jätkuda ja täita meie kodanike igapäevaseid vajadusi kooskõlas keskkonnaga, säilitades samas oma konkurentsivõime ja jätkates kvaliteetsete töökohtade loomist,“ ütles ELi transpordivolinik **Adina Vălean**.

„Käesolev ühisaruanne annab suurepärase ülevaate meretranspordi praegustest ja tulevastest ülesannetest. Sõnum on selge: lähiaastatel oodatakse meretranspordi kasvu ning kui me ei tegutse kohe, tekitab sektor üha rohkem kasvuhoonegaaside heiteid, õhusaastet ja veealust müra. Sektori sujuv, kuid kiire muutumine on äärmiselt oluline, et täita Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärgid ja liikuda CO₂-neutraalsuse suunas. Kestlikule sinisele majandusele vajaliku ülemineku osana loob see uusi majandusvõimalusi Euroopa transpordisektorile. Ülesanne on tohutu, kuid meil on olemas tehnoloogiad, ressursid ja tahe sellega tegelda,“ ütles Euroopa Komisjoni keskkonna, ookeanide ja kalanduse volinik **Virginijus Sinkevičius**.

„Innovatsioonipõhine kestlikkus annab laevandusele võimaluse muutuseks, mille ulatus on võrreldav sellega, mis toimus, kui purjed asendati aurujõuga. See uus revolutsioon merenduses sõltub laevadest, mis on loodud uudse tehnoloogia ja digilahenduste abil, kuid ka mitmekihilisest ja täielikult kaasavast protsessist riiklikul, Euroopa ja rahvusvahelisel tasandil, mis hõlmab ohutuse ja julgeoleku ning ühiskonna ja keskkonna aspekte. Kuid oluline on ka laevanduse roll riikidevahelise logistikaahela lülina. See tähendab, et kõik selle ahela osad – sadamatest laevaehitussektorini, kaubasaatjatest era- ja avaliku finantssektorini – tuleb kaasata meie liikumisel kestlikkuse poole,“ ütles EMSA tegevdirektor **Maja Markovčić Kostelac**.

„Kuigi Euroopa meretranspordisektoril on oluline roll meie majanduslikus heaolus, tõendab käesolev aruanne selgelt, et meretranspordil Euroopas ja kogu rahvusvahelisel laevanduskogukonnal on kiireloomuline ülesanne tõhustada tegevusi, mis vähendavad sektori ökoloogilist jalajälge. Kuigi Euroopa ja rahvusvahelise poliitika alusel on juba võetud meetmeid, on vaja teha palju rohkem, et minna üle kestlikule meretranspordisektorile, mis aitab tagada meie kõige tundlikumate ökosüsteemide ja rannikualade tulevase heaolu ja püsijäämise ning eurooplaste heaolu,“ ütles Euroopa keskkonnaameti tegevdirektor **Hans Bruyninckx**.

Peamised keskkonnamõjud

- **Kasvuhoonegaaside heide.** ELi ja Euroopa majanduspiirkonna sadamatesse sisenenud laevad tekitasid 2018. aastal kokku ligikaudu 140 miljonit tonni CO₂ (ligikaudu 18% kogu maailma meretranspordi CO₂-heitest 2018. aastal).
- **Õhusaaste.** 2019. aastal oli Euroopa sadamaid külastavate laevade vääveldioksiidi (SO₂) heide ligikaudu 1,63 miljonit tonni ehk ligikaudu 16% rahvusvahelise laevanduse ülemaailmsest SO₂-heitest.
- **Veealune müra.** Laevad tekitavad müra, mis võib mereliike mitmeti mõjutada. Hinnanguliselt kasvas ELi vetes veealuse müra koguerenergia aastatel 2014–2019 üle kahe korra. Kõige suuremat mürasaastet tekitavad konteineri- ja reisilaevade ning tankerite sõukruvid.
- **Võõrliigid.** Alates 1949. aastast on meretransport olnud peamine võõrliikide sissetooja ELi meredesse – ligi 50% kõigist liikidest, enamik Vahemeres. Kokku 51 liiki on liigitatud suure mõjuga võõrliigiks, mis tähendab, et need võivad kahjustada ökosüsteeme ja pärismaiseid liike. Aruandes märgitakse ka, et elupaikadele ja liikidele avalduva täieliku mõju hindamiseks on vähe andmeid.
- **Naftareostus.** Alates 2010. aastast maailmas toimunud 18 suurest juhuslikust naftareostusest ainult kolm juhtus ELis (17%); parem järelevalve, jõustamine ja teadlikkuse suurendamine aitab vähendada naftareostuse juhtumeid, kuigi viimase 30 aasta jooksul on meritsi transporditav naftakogus pidevalt kasvanud.

Liikumine kestlikkuse poole

ELi meretranspordil on ees oluline kümnend, kui tuleb muutuda majanduslikult, sotsiaalselt ja keskkondlikult kestlikumaks sektoriks. Juba praegu on enamik ELi külastavaid laevu vähendanud kiirust 2008. aastaga võrreldes kuni 20% võrra, vähendades seega aruande kohaselt ka heitkoguseid.



Peale selle on laevanduse jaoks võimaliku alternatiivina tekkimas sellised uudsed kütused ja energiaallikad nagu biokütus, akud, vesinik või ammoniaak, millega saaks vähendada sektori CO₂-heitekoguseid nullini. Kaldaäärne elektritoide (sadamas seisvad laevad saavad elektri kaldalt, mitte ei genereeri seda laevamootoriga) võib samuti olla puhas energiaallikas mere- ja siseveesadamates.



ARUANDE JA TEABELEHTEDE LINGID

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

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

PRESSIKONTAKTID

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