

# SAJTÓKÖZLEMÉNY

2025. FEBRUÁR 4

## Tengeri szállítás az EU-ban: történt előrelépés, de maradtak környezeti és fenntarthatósági kihívások

**Az európai tengerhasznosítási ágazat folyamatosan halad a nagyobb fenntarthatóság felé, de az elkövetkező években fokoznia kell az erőfeszítéseit, hogy elérje az energiafelhasználás, a szennyezés és az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentésére, valamint a biológiai sokféleség jobb védelmére irányuló uniós éghajlat-politikai és környezetvédelmi célokat. Ez derül ki az európai tengeri szállítási környezetvédelmi jelentés második kiadásából, amelyet az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) és az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) ma tett közzé.**

A tengeri szállítás kulcsfontosságú szerepet játszik a kereskedelem, a gazdasági növekedés, az összekapcsoltság és a hozzáférhetőség fenntartásában, ugyanakkor az energiabiztonsághoz és a munkahelyteremtéshez is hozzájárul. A tengeri ágazat esetében azonban a **megnövekedett szállítási igény** további környezeti hatásokat gyakorol a légkörre és a tengeri ökoszisztémákra. A [jelentés](#) naprakész tájékoztatást nyújt az ágazat környezeti teljesítményéről, és értékeli az ágazat fenntarthatóbbá tételére irányuló erőfeszítéseket; ezek szerint történt **némi előrelépés**, de a kibocsátások csökkentése továbbra is kihívást jelent.

A teheráru-szállítás, a konténerszállítás, a kereskedelmi halászat, a tartályhajók és az üdülőhajók és hasonlóak, valamint a kikötői tevékenységek továbbra is jelentős mértékben hozzájárulnak a **környezeti kihívások széles köréhez**, és az ágazat egésze az EU teljes **széndioxid-kibocsátásának** (CO<sub>2</sub>) 3–4%-át teszi ki, amely arányt csökkenteni kell. Eközben a **metángáz** (CH<sub>4</sub>) kibocsátása 2018 és 2023 között legalább kétszeresére emelkedett, így 2022-ben az ágazat teljes metánkibocsátásának 26%-át tette ki. Az üvegházhatású gázok kibocsátásán kívül még mindig probléma a **légszennyező anyagok**, például a kén és a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) visszaszorítása.

A tengeri szállítás a hajók olajszivárgása és szennyvízkibocsátása, valamint a víz alatti zaj révén továbbra is hozzájárul a **vízszennyezéshez**. A halászatból és a hajózásból származó tengeri hulladék mennyisége a becslések szerint az elmúlt évtizedben a felére csökkent, de az átfogó kezelése még most sem egyszerű. A tengeri szennyezésnek ugyancsak fontos forrása a konténervesztés, beleértve a műanyag pelletet tartalmazókat is.

A jelentésből az is kiderül, hogy nőtt az **alternatív tüzelőanyagok** és energiaforrások használata, bár a kiinduló szint alacsony volt. A jelenlegi állapot alapján azonban az ígéretes alternatív tüzelőanyagok némelyike esetében jelentősen növelni kell a termelést ahhoz, hogy ki lehessen elégíteni a potenciális keresletet. Emellett **harmonizált nemzetközi iránymutatásokat** kell kidolgozni, és az új dekarbonizációs technológiákra kiképzett tengerészeket kell biztosítani.

A jelentés méltatása során a fenntartható közlekedésért és a turizmusért felelős biztos, **Apostolos Tzitzikostas** így nyilatkozott: „Az új európai tengeri szállítási környezetvédelmi jelentés értékes útmutatást ad az európai hajózás jövőjére nézve, amely egyszerre lesz fenntartható, versenyképes és rugalmas. A jelentés egyúttal a cselekvésre is felszólít. Közös munkával biztosíthatjuk, hogy a tengeri szállítás továbbra is a globális gazdaság kulcsfontosságú szereplője maradjon, miközben minimálisra csökkentjük a környezeti hatásait, és megőrizzük óceánjainkat a jövő generációk számára.”

**Jessika Roswall**, a környezetért, a vízügyi rezilienciáért és a versenyképes körforgásos gazdaságért felelős uniós biztos hozzátette: „Vizeinkre nyomás nehezedik az éghajlatváltozás, a biológiai sokféleség csökkenése, a nem megfelelő gazdálkodás és a szennyezés miatt. Ezért elindítom a vízzel szembeni rezilienciára vonatkozó uniós stratégiát. Paradigmaváltásra van szükségünk azzal kapcsolatban, hogy miként értékeljük a vizet, hogy megőrizzük a víz minőségét és mennyiségét, valamint hogy fellendítsük víziparunk versenyelőnyét. A „forrástól a tengerig” megközelítésre van szükségünk, mivel a tengeri tevékenységek szorosan kapcsolódnak a szárazföldi tevékenységekhez. Itt az ideje, hogy átalakítsuk a tengerhasznosítási és a vízügyi ágazatot, hogy Európát ellenállóképessé tegyessük a vízzel szemben.”

„Folyamatos cselekvésre és fokozott innovációra van szükség ahhoz, hogy felgyorsítsuk a fenntarthatóbb tengeri szállítás felé tett előrehaladást Európában – minden működési területen –, hogy elérjük az európai zöld megállapodás ambiciózus célkitűzéseit, ugyanakkor megőrizzük az ágazat versenyképességét. Együttes jelentésünk célja, hogy a politikai döntéshozók és a polgárok számára tényszerű, megalapozott értékelést nyújtson az ágazat dekarbonizációjának útjával kapcsolatos jelenlegi és jövőbeli kihívásokról, valamint azokról a lehetőségekről, amelyeket a digitalizáció és a fejlett technológia jelenthet a tengeri szállítás zöld átmenetére” – mondta **Maja Markovčić Kostelac**, az EMSA ügyvezető igazgatója.

„A jelentés tükrözi, hogy a tengeri szállítási ágazatnak sürgősen fokoznia kell a karbonlábnyoma és más környezeti hatásai, például a vízszennyezés csökkentése érdekében tett erőfeszítéseit, és fel kell gyorsítania a tisztább üzemanyagokra, fenntartható kikötői és hajózási gyakorlatokra való áttérésre irányuló erőfeszítéseket, hogy mérsékelje a tengeri és part menti ökoszisztémákra gyakorolt hatást. Az új innovációk, technológiák és a jobb irányítás hozzá fognak segíteni a jövőbeli fenntarthatóság megfizethető eléréséhez, ezért most kulcsfontosságú, hogy az ágazat fokozza a zöld módszerekre való áttérését” – jelentette ki **Leena Ylä-Mononen**, az EEA ügyvezető igazgatója.

### A fenntarthatóság elérése

Az új uniós jogalkotási intézkedések, a finanszírozási lehetőségek és a beruházások várhatóan elő fogják mozdítani az ágazat dekarbonizációját. Az EU lett az első olyan joghatóság, amely a hajókból származó üvegházhatású gázok kibocsátására szén-dioxid-árat állapított meg, amikor [az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszert](#) (EU ETS) 2024-ben kiterjesztette a tengeri szállításra. Az ETS-ből származó bevételekből finanszírozzák az Innovációs Alapot, a világ egyik legnagyobb innovatív, alacsony szén-dioxid-kibocsátású technológiákat fejlesztő programját, amely már 300-nál is több hajózással kapcsolatos projektet támogatott. Ugyanakkor a 2025 januárjától hatályos [FuelEU tengerészeti rendelet](#) ösztönzi az alacsony kibocsátású tüzelőanyagokat és villamosenergia-megoldásokat azzal, hogy ÜHG-intenzitási határértékeket

állapít meg a hajók fedélzeti energiafelhasználására vonatkozóan. A FuelEU tengerészeti kezdeményezés képezi az alapját a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által a kibocsátás csökkentésére nemzetközi szinten javasolt GHG tüzelőanyag-szabványnak (GFS).

### A jelentésben kiemelt legfontosabb környezeti hatások

- A metán (CH<sub>4</sub>) kibocsátása 2018 és 2023 között legalább kétszeresére emelkedett, és így a közlekedési ágazat teljes 2022. évi metánkibocsátásának 26%-át tette ki. Ez nagyrészt a cseppfolyósított földgáz (LNG) megnövekedett használatának tulajdonítható.
- **Légszennyezés:** A kén-oxid (SO<sub>x</sub>) kibocsátása az EU-ban körülbelül 70%-kal csökkent 2014 óta, nagyrészt a SECA-k (kénkibocsátás-szabályozási területek) észak-európai bevezetésének köszönhetően. A 2025. május 1-jén érvénybe lépő földközi-tengeri SECA várhatóan további csökkentéseket fog eredményezni, az Atlanti-óceán északkeleti térségében a SO<sub>x</sub>-ot és a NO<sub>x</sub>-ot egyaránt szabályozó tervezett SECA-val együtt. Eközben a nitrogén-oxidok (NO<sub>x</sub>) kibocsátása 2015 és 2023 között átlagosan 10%-kal nőtt, ami által 2022-ben a közlekedéshez kapcsolódó NO<sub>x</sub>-kibocsátások 39%-át tette ki.
- **Vízszennyezés:** A tengeri szállítás az olajkiömlések és az olyan üzemi kibocsátások révén, mint a szürkevíz, hozzájárul a vízszennyezéshez, a légkörbe kibocsátott kén-oxidok (SO<sub>x</sub>) csökkentésére használt nyitott rendszerű kipufogógáz-tisztító rendszerekből (EGCS) származó vízkibocsátások pedig a megengedett kibocsátások 98%-át teszik ki. Az EGCS-ek szennyező anyagokat bocsátanak ki a vízbe, ami felhívja a figyelmet a légszennyezés csökkentése és a tengerszennyezés növekedése közötti kompromisszumra. A szürkevíz kibocsátása 2014 és 2023 között 40%-kal nőtt, nagyrészt az üdülőhajók üzemeltetésének tulajdoníthatóan.
- **Víz alatti zaj:** Az új páneurópai modellek nagy víz alatti kisugárzott zajszinteket (URN) mutatnak ki a La Manche csatorna, a Gibraltári-szoros, az Adriai-tenger, a Dardanellák tengerszoros és a Balti-tenger régióiban. A zajt mérséklő intézkedések 2030 és 2050 között akár 70%-kal is csökkenthetik az URN-t.
- **Tengeri hulladék:** A halászatból (11.2%) és a hajózásból (1.8%) származó tengeri hulladék mennyisége az elmúlt évtized folyamán a felére csökkent. Problémák azonban így is maradtak, különösen az elveszett konténerekből származó műanyagpellet-szennyezés miatt.
- **Érintett tengerfenékek:** Európa partközeli tengerfenekének mintegy 27%-át érintik a tengeri szállításhoz kapcsolódó tevékenységek (5%-a súlyos hatásokkal szembeesül), például a kikötők bővítése, a kotrás és a lehorgonyzás, amelyek fizikai zavarokhoz és élőhelyvesztéshez vezetnek.
- **Idegen fajok:** A nem őshonos fajok (60%) és az invazív idegen fajok (56%) nagyobb része a hajózással került be Európába. A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény nyomán azonban 2023-ra a hajók 31%-át tanúsították, és a rendszerek 23%-a is megfelelt.
- **Összeütközési kockázatok:** A megnövekedett hajózási intenzitás 2017 és 2022 között valamennyi tengeri régióban jelentősen megnövelte az állatokkal való ütközés kockázatát a Natura 2000 védett területeken.



## A JELENTÉS ÉS A TÁJÉKOZTATÓK LINKJEI

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

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

## SAJTÓKAPCSOLATOK

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