



PRIOPĆENJE ZA MEDIJE

4. VELJAČE 2025

Pomorski promet EU: ostvaren je napredak, ali i dalje postoje izazovi u području okoliša i održivosti

Europski pomorski sektor ostvaruje napredak prema većoj održivosti, no tijekom sljedećih godina morat će uložiti veće napore kako bi se ostvarili klimatski i ekološki ciljevi EU usmjereni na smanjenje potrošnje energije, onečišćenja i emisija stakleničkih plinova te bolju zaštitu bioraznolikosti. To je u skladu s drugim izdanjem izvješća o utjecaju europskog pomorskog prometa na okoliš, kojeg su danas objavile Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA) i Europska agencija za okoliš (EEA).

Pomorski promet ima ključnu ulogu u održavanju trgovine, gospodarskog rasta, povezanosti i pristupačnosti te ujedno pridonosi energetske sigurnosti i stvaranju radnih mjesta. Međutim, **povećana potražnja za prijevozom** u pomorskom sektoru ima i dodatne ekološke učinke na atmosferu i morske ekosustave. [Prema izvješću](#), u kojem se iznose najnovije informacije o ekološkoj učinkovitosti sektora i procjeni napora za postizanje njegove održivosti. Postignut je određeni **napredak**, ali smanjenje emisija i dalje predstavlja izazov.

Aktivnosti kao što su pomorski prijevoz tereta, kontejnera, komercijalni ribolov, tankeri i brodovi za kružna putovanja, kao i lučke djelatnosti i dalje znatno pridonose **širokom rasponu ekoloških izazova**, pri čemu cijeli sektor čini 3 – 4% ukupnih emisija **ugljkova dioksida (CO₂)** EU, što čini udio koji je potrebno smanjiti. U međuvremenu su se emisije **metana (CH₄)** od 2018. do 2023. barem udvostručile, što čini 26% ukupnih emisija metana tog sektora u 2022. Osim emisija stakleničkih plinova, smanjenje **onečišćujućih tvari u zraku** kao što su sumpor i dušikovi oksidi (NO_x) i dalje predstavljaju problem.

Pomorski promet i dalje doprinosi **onečišćenju voda** izlivanjem nafte i ispuštanjem otpadnih voda s brodova te podvodnom bukom. Procijenjeno je da se morski otpad iz ribarstva i pomorskog prometa u posljednjem desetljeću prepolovio, ali ga se i dalje teško riješiti na sveobuhvatan način. Gubitak kontejnera, uključujući one koji sadržavaju plastične pelete, i dalje predstavlja značajan izvor onečišćenja mora.

U izvješću je navedeno da se upotreba **alternativnih goriva** i izvora energije povećala, iako im je početna razina bila niska. Međutim, prema trenutnom stanju, trebat će znatno povećati proizvodnju nekih potencijalnih alternativnih goriva kako bi se mogla zadovoljiti potencijalna potražnja. Osim toga, morat će se izraditi **usklađene međunarodne smjernice** te će se dio pomoraca osposobiti za nove tehnologije dekarbonizacije.

Povjerenik Europske komisije za održivi promet i turizam, **Apostolos Tzitzikostas**, pohvalio je izvješće i izjavio: „Novo Izvješće o utjecaju europskog pomorskog prometa na okoliš vrijedan je vodič za budućnost europskog pomorskog prometa, koji je održiv, konkurentan i otporan. Ovo je izvješće poziv na djelovanje. Zajedničkim radom možemo osigurati da pomorski promet i dalje



bude ključan čimbenik u globalnom gospodarstvu, dok istodobno smanjujemo njegov utjecaj na okoliš i štitimo oceane za buduće generacije.”

Jessika Roswall, povjerenica Europske komisije za okoliš, otpornost vodoopskrbe i konkurentno kružno gospodarstvo, dodala je: „Naše su vode pod pritiskom klimatskih promjena, gubitka bioraznolikosti, lošeg upravljanja i onečišćenja. Zato ću pokrenuti strategiju EU za otpornost voda. Potrebna nam je promjena paradigme o tome kako cijesimo vodu, kako bismo očuvali kvalitetu i kvantitetu vode te povećali konkurentsku prednost naše industrije vode. Potreban nam je pristup „*source-to-sea*” jer su aktivnosti na moru usko povezane s aktivnostima na kopnu. Sada je vrijeme za korjenite promjene u pomorskom i vodnom sektoru kako bismo Europu učinili otpornom na vodu.”

„Potrebno je kontinuirano djelovanje i povećanje inovacija kako bi se ubrao napredak prema održivijem pomorskom prometu u Europi – u svim njegovim djelatnostima – kako bi se postigli ambiciozni ciljevi europskog zelenog plana uz istodobno očuvanje konkurentnosti sektora. Svrha našeg zajedničkog izvješća je pružiti kreatorima politika i građanima činjeničnu i na dokazima utemeljenu procjenu trenutanih i budućih izazova povezanih s dekarbonizacijom tog sektora, kao i mogućnosti koje digitalizacija i napredna tehnologija mogu donijeti zelenoj tranziciji pomorstva”, rekla je **Maja Marković Kostelac**, izvršna direktorica EMSA-e.

„Izvješće odražava hitnu potrebu da sektor pomorskog prometa poveća svoje napore za smanjenje svojeg ugljičnog otiska i drugih učinaka na okoliš, primjerice onečišćenje vode, te da ubra napore za prelazak na čišća goriva, održive lučke i pomorske prakse kako bi se smanjio utjecaj na morske i obalne ekosustave. Nove inovacije i tehnologije te bolje upravljanje pridonijet će postizanju buduće održivosti na pristupačan način, što je ključno sada kada se u sektoru potiče prelazak na zelene prakse”, izjavila je **Leena Ylä-Mononen**, izvršna direktorica Europske agencije za okoliš.

Postizanje održivosti

Može se očekivati da će se novim zakonodavnim mjerama EU, mogućnostima financiranja i ulaganjima unaprijediti dekarbonizacija sektora. EU postala je prva nadležnost u kojoj je 2024. utvrđena cijena ugljika za emisije stakleničkih plinova s brodova proširenjem sustava [EU za trgovanje emisijama](#) (EU ETS) na pomorski promet. Prihodima iz ETS-a financira se Inovacijski fond, jedan od najvećih svjetskih programa za inovativne niskougljične tehnologije, unutar čega je podržano više od 300 projekata povezanih s pomorskim prometom. Istodobno, [Pomorska uredba FuelEU](#), koja je stupila na snagu u siječnju 2025., potiče niskougljična goriva i energetska rješenja s ograničenjima intenziteta stakleničkih plinova u pogledu energije koja se upotrebljava na brodovima. Pomorski model FuelEU temelj je za normu za goriva koja se odnosi na stakleničke plinove (GFS) predloženu za smanjenje emisija na međunarodnoj razini u okviru Međunarodne pomorske organizacije (IMO).

Ključni učinci na okoliš istaknuti u izvješću

- **Emisije metana** (CH₄) barem su se udvostručile između 2018. i 2023., što čini 26% ukupnih emisija metana u prometnom sektoru u 2022. To se u velikoj mjeri pripisuje povećanoj upotrebi ukapljenog prirodnog plina (LNG).



- **Onečišćenje zraka:** Emisije sumporovih oksida (SO_x) u EU smanjile su se za oko 70% od 2014., uglavnom zbog uvođenja SECA područja (područja kontrole emisija sumpora) u sjevernoj Europi. Očekuje se da će SECA područje za Mediteran, koje bi trebalo stupiti na snagu 1. svibnja 2025., pridonijeti daljnjim smanjenjima zajedno s onim koji će se provesti u sjeveroistočnom Atlantskom oceanu, kojim će se kontrolirati SO_x i NO_x. U međuvremenu su se emisije dušikovih oksida (NO_x) u razdoblju od 2015. do 2023. povećale u prosjeku za 10%, što je 2022. činilo 39% emisija NO_x povezanih s prometom.
- **Onečišćenje vode:** Pomorski promet pridonosi onečišćenju vode izlivanjem nafte i operativnim ispuštanjima, kao što su otpadna voda, te ispuštanjem vode iz sustava za pročišćavanje ispušnih plinova otvorenog kruga, koji se upotrebljavaju za smanjenje emisija sumporovih oksida (SO_x) u atmosferu, što čini 98% dopuštenih ispuštanja. Sustav za pročišćavanje ispušnih plinova otvorenog kruga ispušta onečišćujuće tvari u vodu, čime se naglašava ravnoteža između smanjenja onečišćenja zraka i povećanja onečišćenja mora. Ispuštanje otpadnih voda, uglavnom potaknuto brodovima za kružna putovanja, povećalo se za 40% u razdoblju od 2014. do 2023.
- **Podvodna buka:** Novi paneuropski modeli otkrivaju visoke razine podvodne buke (URN) u regijama Engleskog kanala, Gibraltarskog tjesnaca, Jadranskog mora, Dardanelskog tjesnaca i Baltičkog mora. Mjerama ublažavanja moglo bi se smanjiti do 70% podvodne buke u razdoblju od 2030. do 2050.
- **Morski otpad:** Morski otpad iz ribarstva (11,2%) i pomorskog prometa (1,8%) prepolovio se tijekom posljednjeg desetljeća. No, i dalje postoje izazovi, posebno kad je riječ o onečišćenju plastičnim peletima iz izgubljenih kontejnera.
- **Utjecaj na podmorje:** Aktivnosti povezane s pomorskim prometom, kao što su širenje luka, jaružanje i sidrenje, utječu na otprilike 27% europskog podmorja u blizini obale (5% suočeno je s ozbiljnim posljedicama), što dovodi do poremećaja i gubitka staništa.
- **Invazivne vrste:** Pomorski promet unosi najveći dio (60%) neautohtonih vrsta i invazivnih stranih vrsta (56%) u Europi. Međutim, Međunarodna konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima dovela je do 31% certificiranih brodova i 23% usklađenih sustava do 2023.
- **Rizici od sudara:** Povećani intenzitet pomorskog prometa uzrokovao je znatni porast opasnosti od sudara sa životinjama u zaštićenim područjima mreže Natura 2000 u svim morskim regijama od 2017. do 2022.

POVEZNICA NA IZVJEŠĆE I INFORMATIVNE ČLANKE

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

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



KONTAKTI ZA MEDIJE

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