



Bryssel, 29. huhtikuuta 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

SAATE

Lähetäjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	29. huhtikuuta 2026
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2026) 173 final
Asia:	KOMISSION KERTOMUS Euroopan komission vuoden 2025 kertomus meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 173 final.

Liite: COM(2026) 173 final



Bryssel 29.4.2026
COM(2026) 173 final

KOMISSION KERTOMUS

Euroopan komission vuoden 2025 kertomus meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä

{SWD(2026) 119 final}

Euroopan komission vuoden 2025 kertomus meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä

1. Johdanto

Meriliikenteellä on olennainen rooli EU:n taloudessa, ja se erottuu yhtenä energiatehokkaimmista liikennemuodoista. Se on kuitenkin edelleen myös merkittävä kasvihuonekaasupäästöjen lähde.

Tässä kasvihuonekaasupäästöjä koskevassa vuoden 2025 kertomuksessa esitetään Euroopan talousalueen (ETA) satamiin saapuvien ja niistä lähtevien alusten tiedot, jotka on kerätty meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta vuonna 2015 annetun EU:n asetuksen¹ (EU:n meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus) mukaisesti. Kertomus kattaa vuosina 2018–2024 kerätyt tiedot. Siinä esitetään kattava vertailu ja analyysi päästöjen ja energiatehokkuuden kehityssuunnista kyseisellä kaudella sekä selvitetään meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöihin vaikuttavia tekijöitä. Kertomuksessa otetaan huomioon EU:n päästökauppajärjestelmän täytäntöönpano raportointikauteen 2024 asti. Kyseessä on ensimmäinen vuosi, jona järjestelmää sovellettiin meriliikenteeseen.

2. Toimintalinjojen kehittäminen

Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät vuonna 2023 useita toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että meriliikenneala edistää EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamista. Toimenpiteet ovat osa pakettia, jolla toteutetaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa. Näihin kuuluu **EU:n päästökauppajärjestelmän** tarkistus², jonka yhteydessä järjestelmän soveltamisala on laajennettu kattamaan 1. tammikuuta 2024 alkaen kaikkien EU:n satamiin saapuvien suurten alusten hiilidioksidipäästöt riippumatta siitä, minkä lipun alla ne purjehtivat. Lisäksi **FuelEU Maritime -asetuksella**³ on varmistettu vuodesta 2025 alkaen, että aluksilla käytetyn energian kasvihuonekaasuintensiteetti vähenee asteittain ajan mittaan.

Sekä EU:n päästökauppajärjestelmästä että FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien velvoitteiden noudattaminen perustuu **EU:n meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksella**, sellaisena kuin se on tarkistettuna vuonna 2023⁴, perustettuun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään. Vuoden 2024 raportointikausi oli ensimmäinen, jolla sovellettiin tarkistettuja sääntöjä, jotka hyväksyttiin vuonna 2023, jotta päästökauppajärjestelmä voitiin panna täytäntöön meriliikenteessä ja jotta metaanin (CH₄) ja typpioksiduulin (N₂O) päästöt voitiin sisällyttää tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen soveltamisalaan.

Lainsäädäntötoimenpiteiden lisäksi EU tukee edelleen meriliikenteen hiilestä irtautumisen onnistunutta toteuttamista **tukemalla tutkimusta ja innovointia**. Innovaatorahasto, joka käyttää vuoteen 2030 mennessä 20 miljoonaa EU:n päästöoikeutta (1,5 miljardia euroa⁵) meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävien hankkeiden rahoittamiseen, kattaa myös kestävien polttoaineiden tuotannon ja käytön, meriliikenteen sähköistämisen sekä vähäpäästöisten

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

² Direktiivi (EU) 2023/959 (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

³ Asetus (EU) 2023/1805 (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁴ Asetus (EU) 2023/957 (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

⁵ Perustuu hiilen hintaan, joka on 75 euroa tonnilta.

ja päästöttömien alusten rakentamisen ja/tai jälkiasennuksen. Vuoden 2026 alusta lähtien ja vain kahden ehdotuspyynnön jälkeen innovaatorahasto on myöntänyt tukea 21 merenkulkuhankkeelle yhteensä 1,03 miljardia euroa, josta 365,3 miljoonaa euroa on myönnetty vetypohjaisten polttoaineiden huutokaupoissa ja 202,3 miljoonaa euroa alusten rakentamiseen ja/tai jälkiasennuksiin liittyville hankkeille.

Innovaatorahastossa keskitytään korkeamman teknologisen valmiuden tason hankkeisiin ja käyttöönottoon, mutta EU on investoinut merenkulualalla myös matalamman teknologisen valmiuden tason hankkeisiin Horisontti Eurooppa -puiteohjelmassa ja erityisesti päästötöntä vesiliikennettä koskevassa kumppanuudessa. Tämän kumppanuuden puitteissa EU investoi vuoteen 2027 saakka enintään 530 miljoonaa euroa kuudella osa-alueella. Nämä osa-alueet ovat i) kestävien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttö, ii) sähköistäminen, iii) energiatehokkuus, iv) suunnittelu ja jälkiasennus sekä v) digitaaliset ja vi) vihreät satamat.

Komissio on myös sitoutunut tukemaan maailmanlaajuisia toimia alan hiilestä irtautumisen edistämiseksi erityisesti **Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO)** kanssa tekemässään työssä. Huhtikuussa 2025 EU ilmaisi tyytyväisyytensä siihen, että IMO hyväksyi nettonollakehyksen kansainvälisen merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Kehykseen sisältyy maailmanlaajuinen standardi meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetin asteittaiseksi vähentämiseksi ja kasvihuonekaasupäästöjen hinnoittelumekanismi. Vahvistamista odottava sopimus on merkityksellinen askel kohti IMO:n vuoden 2023 kasvihuonekaasustrategiassa asetettua tavoitetta, jonka mukaan meriliikenteen nettopäästöt ovat nollassa vuoteen 2050 mennessä tai sen tienoilla. Sopimuksen vahvistamista koskevat neuvottelut on siirretty lokakuuhun 2026.

3. Meriliikenteen päästöt ennätyskorkealla vuonna 2024 Punaisenmeren kriisin vuoksi Raportointivuonna 2024 tarkkailtujen matkojen **hiilidioksidipäästöt** ilmakehään olivat **144,9 miljoonaa tonnia**. Nämä noin 12 700 aluksen osalta raportoidut päästöt olivat suurimmat sitten tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän perustamisen. Ne olivat **12,9 prosenttia suuremmat** kuin vuonna 2023 ja 5,7 prosenttia suuremmat kuin vuonna 2019 ennen covid-19-pandemiaa.⁶ Alukset ilmoittivat ensimmäistä kertaa myös tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän soveltamisalaan kuuluvat muut kuin hiilidioksidipäästöt. Nämä päästöt olivat yhteensä 3,7 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia, josta typpioksiduulin (N₂O) päästöt olivat 2,2 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia ja metaanin (CH₄) päästöt 1,6 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia.

Ilmoitettujen hiilidioksidipäästöjen kasvu tapahtui vuonna, jona EU:n satamissa käsiteltyjen tavaroiden määrä pysyi lähes muuttumattomana (-0,2 % vuoteen 2023 verrattuna), mikä johtui osittain energiatuotteiden tuonnin vähenemisestä. Kuitenkin vuonna 2024 Punaisenmeren kriisin vuoksi kulku Suezin kanavan kautta väheni ja reittejä oli muutettava, minkä takia laivojen kokonaistoiminta kasvoi huomattavasti, ja merkittävää lisäystä oli sekä kuljetussa kokonaismatkassa (9,3 %) että merellä vietetyssä ajassa (8,6 %).

⁶ Lukuun ottamatta päästöjä, jotka johtuvat EU:n meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen soveltamisesta Yhdistyneeseen kuningaskuntaan raportointivuosina 2018–2020.

Suurimmat vaikutukset kohdistuivat **konttialusten** segmenttiin, joka **aiheutti suurimman osan päästöjen kasvusta** (+46 % eli 16,7 miljoonaa hiilidioksiditonnia). Euroopan satamia Kaukoitään yhdistävät vakiintuneet reitit jouduttiin ohjaamaan Hyväntoivonniemen ympäri, mikä vaikutti merkittävästi kyseisen segmentin toimintaan. Tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän soveltamisalaan kuuluvia konttialuksia jouduttiin ottamaan käyttöön lisää (+8 %), jotta voitiin vastata EU:n satamissa kasvaneeseen konttitavaroiden kuljetusten kysyntään (+4,4 %) sekä pidemmistä matkoista (+29 %) ja suuremmista nopeuksista (+2,2 %) johtuviin tarpeisiin.

Konttilaivoja lukuun ottamatta 14 jäljellä olevasta alustyyppistä kahdeksan päästöt kasvoivat vuoteen 2023 verrattuna. Tämä johtui usein siitä, että Punaisenmeren kriisin vuoksi ETA:n ulkopuolisten matkojen päästöt olivat suuremmat, kuten öljysäiliöalusten (+4 %), kemikaalisäiliöalusten (+7 %), yleisten rahtialusten (+8 %) ja ajoneuvojen kuljetusalusten (+4 %) tapauksessa. Ilmoitetut päästöt vähenivät eniten nestekaasusäiliöalusten osalta (-24 %), kun Euroopan nesteytetyn maakaasun tuonti palasi vuotta 2022 edeltäneelle tasolle.

Kuten kaikkina aiempina raportointivuosina vuodesta 2018 lähtien, **konttialukset, öljysäiliöalukset ja irtolastialukset olivat suurimpia päästöjen aiheuttajia myös vuonna 2024**. Konttialusten päästöjen merkittävä kasvu nosti niiden osuuden ilmoitetuista kokonaispäästöistä ennätyskellisen korkealle tasolle (37 %, kun vuosien 2018–2023 keskiarvo oli 30 %). Useimpien alustyyppien suhteellinen osuus pysyi vakaana lukuun ottamatta nestekaasusäiliöaluksia, joiden osuus laski 5 prosenttiin kokonaispäästöistä ja palasi tasolle, joka vallitsi ennen Venäjän vuonna 2022 käynnistämää täysimittaista hyökkäystä Ukrainaan.

Punaisenmeren kriisi vaikutti merkittävästi laivojen kokonaishiilidioksidipäästöjen jakautumiseen eri matkatyyppien välillä ja satamien sisällä. Pidemmät matkaetäisyydet ETA:n ulkopuolisilla kauppareiteillä kasvattivat **ETA:n ulkopuolisten matkojen päästöjen suhteellisen osuuden 65,7 prosentista vuonna 2023 aina 70,6 prosenttiin vuonna 2024**, mikä on suurin osuus sitten vuoden 2018. Tämä suuntaus on yhdenmukainen sen kanssa, että ETA:n ulkopuolisilla kauppareiteillä aktiivisimpien laivastonosien toiminta lisääntyi.

Tarkkailun kohteena olevien alusten **polttoaineenkulutus** oli vuonna 2024 yhteensä 46,8 miljoonaa tonnia. Vuosina 2018–2024 kulutettiin edelleen lähinnä tavanomaisia fossiilisia meripolttoaineita (raskas polttoöljy, kevyt polttoöljy, kaasuöljy ja dieselöljy), joiden osuus vuonna 2024 raportoidusta polttoaineiden kokonaismäärästä oli yli 91 prosenttia. Kuten aiempinakin vuosina, järjestelmässä kirjattiin raskaan polttoöljyn kulutuksen kasvu, joka kompensoitui lähes kokonaan kevyen polttoöljyn kulutuksen vähenemisellä. Vähenemiseen vaikutti pakokaasujen puhdistusjärjestelmien käytön lisääntyminen aluksissa.

Vuonna 2024 aluskannan nesteytetyn maakaasun kulutus oli ennätyskellisen suurta (noin 1 % enemmän kuin vuonna 2023, ja sen osuus vuonna 2024 raportoidusta polttoaineen kokonaiskulutuksesta oli 7,5 %). Tämä kasvu johtui siitä, että nesteytettyä maakaasua käyttävät yhä enemmän muut alukset kuin nestekaasusäiliöalukset. Eniten nesteytettyä maakaasua käyttävät konttialukset, ro-ro-matkustaja-alukset ja muut matkustaja-alukset. Nestekaasun ja metanolin kulutus kasvoi huomattavasti vuoteen 2023 verrattuna (+38 % nestekaasun ja +428 % metanolin osalta), mutta niiden osuus tarkkailun kohteena olevien alusten kokonaiskulutuksesta on edelleen

vähäinen (0,1 %). Muiden epätyypillisten polttoaineiden osuus ilmoitetusta kokonaispolttoainekulutuksesta oli 0,9 prosenttia (0,42 miljoonaa tonnia), josta 0,22 miljoonaa tonnia ilmoitettiin biodieseliksi.

4. Tarkkailun kohteena olevat alukset: laivareitit, nopeus sekä tekninen ja operatiivinen tehokkuus

Meriliikennevirtojen osalta Eurostatin tiedot⁷ osoittavat, että EU:n satamissa käsiteltyjen meriteitse kuljetettavien tavaroiden kokonaisbruttopaino laski hieman eli 0,2 prosenttia vuonna 2024.

Vuoteen 2023 verrattuna kauppavirrat esimerkiksi Ukrainasta, Kanadasta, Turkista ja Kiinasta kasvoivat vuonna 2024, mikä kasvatti **saapuvien kauppavirtojen** kokonaismäärää 1,2 prosenttia. **Lähtevien kauppavirtojen** kokonaismäärä laski 3,2 prosenttia vuonna 2024. Merkittävimmät lähteviin virtoihin vaikuttavat laskut koskivat Yhdysvaltoja (itärannikko) ja Kiinaa.

Vuosia 2018–2024 koskevissa tarkkailu-, raportointi- ja todentamistiedoissa **ei ole viitteitä siitä, että** tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään kuuluvien alusten **nopeus olisi laskenut rakenteellisesti**. Kymmenellä alustyyppillä 15:stä keskinopeus oli vuonna 2024 suurempi kuin vuonna 2018. Nopeus kasvoi huomattavasti joillakin alustyypeillä, kuten yhdistelmäaluksilla (+32 %), kaasusäiliöaluksilla (+16 %), muilla aluksilla (+16 %) ja öljysäiliöaluksilla (+13 %). Vuoteen 2023 verrattuna 15 alustyyppistä 11 alensi kuitenkin keskinopeuttaan vuonna 2024. Nopeutta kasvattivat huomattavasti sekä konttialukset (+2,2 %) että nestekaasusäiliöalukset (+2,4 %).

Keskeisten **teknisen ja operatiivisen tehokkuuden** indikaattoreiden graafinen analyysi vahvisti tietojen korrelaatiota koskevien arvojen asteittaisen kasvun keskeisten teknisen ja operatiivisen tehokkuuden indikaattoreiden⁸ ja EU:n meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaisesti raportoivien alusten koon välillä, mikä korostaa tarkkailu-, raportointi- ja todentamiskehityksen kehittymistä. Tehokkuuden suuntaukset pysyivät yleisesti ottaen vakaina, etenkin laivakannan suurimpien päästöjen aiheuttajien osalta, kun taas joillakin alaryhmillä (esimerkiksi konttilaivat) ilmoitettu tekninen tehokkuus parani.

5. EU:n meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen täytäntöönpano

EU:n meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen täytäntöönpanon osalta tulokset vahvistavat raportoitujen tietojen luotettavuuden ja kattavuuden. Sekä laivayhtiöt että akkreditoidut todentajat selviytyivät hyvin uusista raportointivaatimuksista, joilla tuettiin päästökauppajärjestelmän laajentamista meriliikenteeseen vuodesta 2024 alkaen. Tästä ovat osoituksena **täsmällisyyden** indikaattorien **paraneminen** (69 %, kun osuus oli 52 % vuonna 2023), vaikka vuosikertomusten toimittamisen määräaika oli aiemmin.⁹

⁷ Eurostat (2024), *Maritime transport of goods – annual data* (https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data).

⁸ Alusten teknistä tehokkuutta arvioidaan energiatehokkuutta mittaavalla suunnitteluindeksillä, arvioidulla indeksi-arvolla ja olemassa olevien aluksen saavutetulla energiatehokkuusindeksillä, kun taas operatiivista tehokkuutta arvioidaan energiatehokkuuden operatiivisella indikaattorilla ja vuotuisella tehokkuussuhteella.

⁹ Määräaika siirrettiin 30. päivästä huhtikuuta 31. päivään maaliskuuta vuoden 2024 raportointikaudesta alkaen.

Toimitettujen tietojen laatu pysyi yleisesti ottaen samanlaisena kuin edellisellä raportointikaudella (2023). Niiden ilmoitusten osuus, joissa oli poikkeavia havaintoja, kasvoi vain hieman 0,5 prosenttiin kokonaismäärästä, mikä on edelleen huomattavasti vähemmän kuin vuosien 2018–2024 keskiarvo, joka oli 1,1 prosenttia.

Satamavaltiotarkastusten aikana tehdyt **tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän vaatimustenmukaisuustarkastukset** vahvistivat aiempina vuosina todetut parannukset. Vuonna 2025 vain 2 prosenttia tarkastetuista aluksista ei toimittanut voimassa olevaa vaatimustenmukaisuusasiakirjaa, joka olisi osoittanut EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisvelvoitteiden noudattamisen edellisenä vuonna. EU:n meriliikenteen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmän täytäntöönpanon valmiusaste oli keskeisessä asemassa varmistettaessa, että meriliikenteen päästökauppajärjestelmän velvoitteita noudatetaan laajasti. Se kuvastaa alan mukautumista näihin vaatimuksiin, sillä laivayhtiöt palauttivat vuonna 2025 päästöoikeuksia yli 99 prosenttia päästöoikeuksien palauttamista koskevista vaatimuksista lakisääteiseen määräaikaan mennessä.¹⁰

¹⁰ Määritettynä unionin rekisteriin 1. lokakuuta 2025 mennessä ilmoitettujen, laivayhtiöiden toimittamien vuoden 2024 päästöjä koskevien lukujen perusteella.