

Bryssel den 3 mars 2025
(OR. en)

6533/25

ENV 99
CLIMA 44
MARE 5
TRANS 44

FÖLJENOT

från: Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av
Martine DEPREZ, direktör

inkom den: 12 februari 2025

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Komm. dok. nr: COM(2025) 39 final

Ärende: RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN
Europeiska kommissionens rapport för 2024 om koldioxidutsläpp från
sjötransporter

För delegationerna bifogas dokument – COM(2025) 39 final.

Bilaga: COM(2025) 39 final



Bryssel den 12.2.2025
COM(2025) 39 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

Europeiska kommissionens rapport för 2024 om koldioxidutsläpp från sjötransporter

{SWD(2025) 38 final}

Europeiska kommissionens rapport för 2024 om koldioxidutsläpp från sjötransporter

1. Inledning

Sjötransporter är viktiga för EU:s ekonomi och är ett av de mest energieffektiva transportsätten. Sjötransporterna är emellertid fortfarande en stor källa till utsläpp av växthusgaser. EU har under 2023 gjort betydande framsteg mot sina klimatmål och markant minskat sina utsläpp jämfört med 2022. I denna rapport betonas vikten av att fortsätta att övervaka sjötransportsektorns påverkan på utsläppen av växthusgaser.

Detta är den sjätte årsrapporten om koldioxidutsläpp från fartyg som anlöper och lämnar hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). I rapporten presenteras data som samlats in enligt EU-förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter som antogs 2015¹. Rapporten bygger på data som samlats in mellan 2018 och 2023. Den innehåller omfattande jämförelser av data och en analys av trender när det gäller utsläpp och energieffektivitet genom åren.

Rapporten granskar de fartyg som anlöper hamnar i EES-området och deras energieffektivitet och belyser därmed också de faktorer som påverkar koldioxidutsläppen från sjötransporter.

2. Regelutveckling

Som en del i den europeiska gröna given antog Europaparlamentet och rådet 2023 en rad åtgärder för att säkerställa att sjötransportsektorn bidrar till EU:s klimatinsatser. Dessa bestod bland annat av en översyn av **EU:s system för handel med utsläppsrätter**², som sedan den 1 januari 2024 även omfattar koldioxidutsläpp från stora fartyg som anlöper EU:s hamnar, oavsett vilken flagg de för, och **FuelEU Maritime-förordningen**³, som från och med 2025 kommer att säkerställa att växthusgasintensiteten för ett fartygs energianvändning ombord gradvis minskar med tiden.

Efterlevnaden av de nya skyldigheter som följer av utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att även omfatta sjötransporter säkerställs genom det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom **EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter**, som reviderades i maj 2023⁴. De uppdaterade reglerna om övervakning och rapportering trädde i kraft den 1 januari 2024. De gör det möjligt att genomföra utsläppshandelssystemet för sjöfart och låta utsläppen av metan och dikväveoxid ingå i tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

Utöver lagstiftningsåtgärder främjar EU utfasningen av fossila bränslen inom sjöfarten genom att **stödja forskning och innovation**. I 2023 års ansökningsomgång beviljade innovationsfonden,

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

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

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

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

som finansieras av EU:s utsläppshandelssystem, finansiering till sex sjöfartsprojekt och ett projekt för marint bränsle med en total budget på mer än 200 miljoner euro.

I den första EU-omfattande vätgasauktionen för produktion av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung baserad på vätgas anslogs dessutom finansiering till sex projekt, däribland ett världsledande projekt för förnybar vätgas och förnybar ammoniak för att producera marina bränslen. En andra vätgasauktion inleddes den 3 december 2024⁵, bland annat med en särskild budget på 200 miljoner euro för projekt som levererar sin produktion till köpare inom sjötransportsektorn.

Innovationsfonden är inriktad på projekt som har en högre teknisk mognadsgrad och som är närmare lansering. EU har dock även investerat i projekt med en lägre teknisk mognadsgrad inom sjöfartssektorn genom Horisont Europa, särskilt partnerskapet för vattenvägstransporter med nollutsläpp. Inom ramen för detta partnerskap kommer EU fram till 2027 att investera upp till 530 miljoner euro på fem områden: användning av hållbara alternativa bränslen, elektrifiering, energieffektivitet, utformning och eftermontering, digitala och gröna hamnar.

Kommissionen har också åtagit sig att stödja globala åtgärder för att uppmuntra utfasningen av fossila bränslen i sektorn, särskilt inom **Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)**. I juli 2023 antogs en reviderad IMO-strategi för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg, där målet om nettonollutsläpp från fartyg fastställdes till eller omkring, dvs. nära, 2050. Efter översynen av strategin fortsatte kommissionen under 2024 att stödja utvecklingen av en uppsättning åtgärder för att minska växthusgasutsläppen på medellång sikt för att genomföra dessa mål. Dessa innehöll både en teknisk del, i form av en standard för växthusgaser från marina bränslen, och en ekonomisk del, i form av en prissättningsmekanism för växthusgaser.

3. Under 2023 minskade utsläppen från sjöfarten till nivåer nära 2021 års nivå i takt med att sjötransportverksamheten i Europa minskade till följd av den ekonomiska och geopolitiska osäkerheten

De resor som omfattas av övervakningen för rapporteringsåret 2023 orsakade utsläpp på **126,7 miljoner ton koldioxid** till atmosfären. Dessa utsläpp var **7,9 % lägre** än de som rapporterades för 2022 och var nästan samma (-0,1 miljoner ton) som de som rapporterades för 2021, ett år som präglades av pandemins kvardröjande effekter. Jämfört med rapporteringsåren före covid-19-pandemin (dvs. 2018 och 2019), som omfattade utsläpp för Förenade kungariket, var de rapporterade utsläppen för 2023 omkring 13 % lägre⁶.

⁵ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund/competitive-bidding_sv.

⁶ Detaljnivån i de uppgifter som rapporteras enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter gör att det inte går att justera övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifterna för att utesluta utsläpp till följd av förordningens tillämpning på Förenade kungariket för rapporteringsåren 2018, 2019 och 2020.

De utsläpp som rapporterades för 2023 genererades av en flotta på nästan 12 300 fartyg, vilket är det näst största antal som hittills registrerats (5,4 % lägre än 2022 men 2,9 % högre än 2021).

Under 2023 rapporterades lägre utsläpp än 2022 för de allra flesta fartygstyper (12 av 15), vilket återspeglar de minskade **verksamhetsnivåerna i de flesta av sjöfartsindustrins delsektorer**. Denna minskning berodde till stor del på en minskning av den varuvolym som hanterades i EU:s hamnar (-3,9 % jämfört med 2022), främst på grund av restriktionerna för varutransporter till och från Ryssland:

- Den största absoluta minskningen av koldioxidutsläppen rapporterades för **bulkfartyg** (-23 % jämfört med 2022). Detta berodde på flera faktorer, bland annat en betydande minskning av antalet bulkfartyg som anlöpte hamnar i EES under 2023 (-12 %), en minskning av den genomsnittliga transportsträckan per fartyg (-8 %) och en långsammare hastighet (-4 %).
- Rysslands anfallskrig mot Ukraina fortsatte att påverka **energiimporten**. Även om koldioxidutsläppen från fartyg för flytande naturgas (LNG) minskade (-11 %) jämfört med 2022 var de fortfarande mycket högre än under tidigare år (+42 % jämfört med 2021). Koldioxidutsläppen från oljetankfartyg minskade något (-2 %) jämfört med 2022.
- Koldioxidutsläppen från **passagerarfartyg** ökade med 6 % jämfört med 2022 och nådde den högsta nivån sedan 2018, vilket bekräftar att sektorn helt har återhämtat sig efter åren med covid-2019.
- För **containerfartyg** registrerades en minskning av utsläppen med 6 % för andra året i rad. Detta återspeglar en allmän minskning av containerhanteringen i EU:s viktigaste hamnar (-3,8 % under 2023 jämfört med 2022), en minskning av den rapporterade genomsnittliga transportsträckan för containerfartyg (-3 %) och en minskning av de aktiva containerfartygens genomsnittliga hastighet (-5 %).

Containerfartyg, oljetankfartyg och bulkfartyg fortsatte att vara de största utsläppskällorna under 2023. De genererade omkring 52 % av alla rapporterade utsläpp 2023. Bara containerfartygen stod i sig för 28 % av koldioxidutsläppen. På det hela taget förblev uppdelningen av rapporterade utsläpp per fartygstyp i de flesta fall relativt oförändrad under 2018–2023, men för passagerarfartyg, ro-pax-fartyg och LNG-fartyg fortsatte deras respektive andel av utsläppen att öka. Denna trend har varit tydlig sedan 2020 till följd av dynamiken på energimarknaden och passagerartrafikens återhämtning efter covid-19.

2023 års fördelning av flottans totala koldioxidutsläpp per typ av resa och i hamn förblev i stort sett oförändrad jämfört med 2021, efter Förenade kungarikets utträde ur EU. Merparten av koldioxidutsläppen (omkring två tredjedelar) fortsatte att komma från resor som startade eller slutade utanför EES. Detta var i linje med volymen av ingående och utgående handelsflöden som registrerats av Eurostat, även om andelen resor minskade något under 2023 till följd av lägre verksamhetsnivåer i de delsektorer av fartygsflottan som är mest aktiva på handelsrutten utanför EES (bulkfartyg och LNG-fartyg).

Uttryckt som **bränsleförbrukning** använde de övervakade fartygen 41 miljoner ton bränsle 2023. Bränsleförbrukningen under 2018–2023 dominerades fortfarande av konventionella fossila marina bränslen (tung eldningsolja, lätt eldningsolja, gasolja, dieselolja), som stod för 91 % av den totala bränslemassa som rapporterades 2023. De bränsleuppgifter som rapporterades 2023 bekräftade de trender som noterats i bränsleförbrukningen sedan 2021, nämligen en minskning av andelen lätt eldningsolja (som stod för 15,6 % av det rapporterade bränslet 2023) och en motsvarande ökning i användningen av tung eldningsolja (till 55,3 % 2023).

2023 registrerades fartygsflottans högsta LNG-förbrukning någonsin (cirka 11 % mer än 2022, och stod för mer än 8 % av det rapporterade bränslet 2023). Detta beror på att LNG i allt högre utsträckning används av andra fartyg än LNG-fartyg, där containerfartyg, ro-pax-fartyg och passagerarfartyg utgör lejonparten. Förbrukningen av icke-fossila bunkerbränslen var försumbar, liksom under tidigare år.

4. Den övervakade fartygsflottans sjöfartsrutter, hastighet, tekniska effektivitet och driftseffektivitet

Enligt uppgifter från Eurostat minskade den totala **volymen ingående handelsflöden** för 2023 med 3,7 %. Jämfört med 2022 ökade inflödet från Förenta staterna (östkusten), Norge, Brasilien, Egypten, Nigeria, Libyen och Algeriet under 2023, medan inflödet från Förenade kungariket, Ryssland, Turkiet och Kina minskade. Den totala volymen **utgående handelsflöden** för 2023 minskade med 1,7 %. Utflödena till de fyra viktigaste partnererna (Förenade kungariket, Förenta staterna, Turkiet och Kina) motsvarade i stort sett 2022 års nivåer, och liksom tidigare år gick det huvudsakliga utflödet fortfarande till Förenade kungariket.

Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter för 2018–2023 visar inga tecken på någon **strukturell sänkning av hastigheten** för den övervakade fartygsflottan under denna period. För tio av femton fartygstyper registrerades högre genomsnittshastigheter 2023 än 2018. För vissa av dem var ökningen betydande, till exempel kombinationsfartyg (+32 %), gastankfartyg (+20 %), andra fartyg (+19 %), olje- och kemikalietankfartyg (+14 %) och passagerarfartyg (+13 %). Bulkfartyg och containerfartyg, som hade den största utsläppsminskningen 2023, var några av få fartygstyper som fortsatte att sänka sin hastighet jämfört med 2022 och minskade utsläppen med 4 % respektive 5 %.

En grafisk analys av viktiga indikatorer för **teknisk effektivitet och driftseffektivitet** visar inga betydande förändringar under perioden 2018–2023. Containerfartyg, ro-pax-fartyg och oljetankfartyg ökade i genomsnitt mest i storlek av aktiva fartyg under denna period.

Under rapporteringsperioden förbättrades de rapporterade uppgifternas fullständighet och korrekthet. Detta bekräftas av högre datakorrelationsvärden mellan centrala indikatorer för teknisk

effektivitet och driftseffektivitet⁷ och storleken på fartyg som rapporterar enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter.

5. Genomförandet av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter under 2023

När det gäller genomförandet av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter tyder resultaten på att de inlämnade uppgifternas kvalitet och fullständighet fortsätter att förbättras. Fler uppgifter lämnades dock in sent under 2023 än 2022. Detta kan förklaras av att rederier och kontrollörer har fått en ökad arbetsbörda till följd av utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att även omfatta sjötransporter och tillämpningen av de nya övervaknings- och rapporteringsreglerna.

6. Sjötransporternas totala påverkan på det globala klimatet och miljön

IMO:s fjärde växthusgasstudie⁸ visar att växthusgasutsläppen (inklusive koldioxid, metan och dikväveoxid) från sjöfarten ökade med 9,6 % mellan 2012 och 2018 (från 977 miljoner ton till 1 076 miljoner ton). Enligt studien beräknas koldioxidutsläppen enligt en rad rimliga långsiktiga ekonomiska och energirelaterade scenarier också öka från cirka 90 % jämfört med 2008 års nivåer 2018 till 90–130 % jämfört med 2008 års nivåer fram till 2050. Nyligen genomförda studier om trenderna inom den internationella sjöfarten för perioden 2018–2022 visar att utsläppen inte minskade under 2022, utan låg kvar på ungefär 2008 års nivåer. Uppgifter som rapporterats inom IMO:s datainsamlingssystem för 2023 visar att det endast har skett en liten (-1 %) minskning av bränsleförbrukningen för världens rapporterade fartygsflotta jämfört med 2022.

I den fjärde växthusgasstudien betonas också betydelsen av sotutsläpp, som konstateras utgöra omkring 7 % av den internationella sjöfartens växthusgasutsläpp.

⁷ Energieffektivitetsindexet (EEDI) och det uppskattade indexvärdet (EIV) används för att bedöma fartygens tekniska effektivitet. Indikatorn för energieffektivitet vid drift (EEOI) och den årliga effektivitetskvoten (AER) används för att bedöma fartygens driftseffektivitet.

⁸ <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx>.