

Bryssel den 29 april 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

FÖLJENOT

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

inkom den: 29 april 2026

till: Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd

Komm. dok. nr: COM(2026) 173 final

Ärende: RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN
Europeiska kommissionens rapport för 2025 om växthusgasutsläpp från
sjötransporter

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 173 final.

Bilaga: COM(2026) 173 final



Bryssel den 29.4.2026
COM(2026) 173 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN

Europeiska kommissionens rapport för 2025 om växthusgasutsläpp från sjötransporter

{SWD(2026) 119 final}

Europeiska kommissionens rapport för 2025 om växthusgasutsläpp från sjötransporter

1. Inledning

Sjötransporter är en grundbult i EU:s ekonomi och har en särställning som ett av de mest energieffektiva transportsätten. De är dock fortfarande en stor källa till utsläpp av växthusgaser.

I denna rapport för 2025 om växthusgasutsläpp från fartyg som anlöper och lämnar hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) presenteras uppgifter som samlats in enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter som antogs 2015 ⁽¹⁾ (*EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering på sjöfartsområdet*). Rapporten omfattar uppgifter som samlats in under perioden 2018–2024. I rapporten presenteras en omfattande jämförelse och analyser av trender i fråga om utsläpp och energieffektivitet under åren och den belyser de olika faktorer som påverkar växthusgasutsläppen från sjötransporter. I rapporten beaktas dessutom genomförandet av EU:s utsläppshandelssystem fram till rapporteringsperioden 2024, vilket var det första året som systemet var tillämpligt på sjötransport.

2. Politikutveckling

Under 2023 antog Europaparlamentet och rådet en rad olika åtgärder som en del i den europeiska gröna given i syfte att säkerställa att sjötransportsektorn bidrar till att uppnå EU:s klimatmål. Bland dessa ingår bland annat översynen av **EU:s utsläppshandelssystem** ⁽²⁾, varigenom tillämpningsområdet för utsläppshandelssystemet har utökats till att även omfatta koldioxidutsläpp från stora fartyg som anlöper EU:s hamnar från och med den 1 januari 2024, oavsett vilken flagg de för. Dessutom säkerställs genom **FuelEU Maritime-förordningen** ⁽³⁾ att växthusgasintensiteten för fartygs energianvändning ombord från och med 2025 gradvis minskar över tid.

Efterlevnaden av de skyldigheter som följer av EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen bygger på det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom **EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering på sjöfartsområdet**, i dess reviderade form 2023 ⁽⁴⁾. Under rapporteringsperioden 2024 tillämpades för första gången de reviderade regler som antogs 2023 i syfte att göra det möjligt att genomföra utsläppshandelssystemet för sjöfart och inkludera metanutsläpp (CH₄) och dikväveoxidutsläpp (N₂O) i tillämpningsområdet för förordningen om övervakning, rapportering och verifiering.

Utöver lagstiftningsåtgärder främjar EU utfasningen av fossila bränslen inom sjöfarten genom **stöd till forskning och innovation**. Innovationsfonden, som fram till 2030 kommer att utnyttja 20 miljarder utsläppsrätter (motsvarande 1,5 miljarder euro) ⁽⁵⁾ för att finansiera projekt som fasar ut fossila bränslen inom sjöfartssektorn, omfattar även produktion och användning hållbara bränslen,

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

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

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

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

⁽⁵⁾ Baserat på ett koldioxidpris på 75 euro/ton.

elektrifiering av sjötransportsystemet och byggande eller efterhandsanpassning av utsläppsnåla eller utsläppsfria fartyg. Innovationsfonden har sedan början av 2026, efter endast två ansökningsomgångar, tillhandahållit stöd till 21 sjöfartsprojekt till ett värde av totalt 1,03 miljarder euro, däribland 365,3 miljoner euro genom auktioner för vätgasbaserat bränsle och 202,3 miljoner euro för projekt kopplade till byggande och/eller efterhandsanpassning av fartyg.

Innovationsfonden är inriktad på projekt som har en högre teknisk mognadsgrad och som är närmare ibruktagande. EU har även investerat i projekt med en lägre teknisk mognadsgrad inom sjöfartssektorn genom Horisont Europa, särskilt genom partnerskapet för utsläppsfri vattenvägstransport. Inom ramen för partnerskapet kommer EU fram till 2027 att investera upp till 530 miljoner euro på sex områden, nämligen i) användning av hållbara alternativa bränslen, ii) elektrifiering, iii) energieffektivitet, iv) utformning och efterhandsanpassning, v) digitala hamnar, samt vi) gröna hamnar.

Kommissionen har också åtagit sig att stödja globala åtgärder för att uppmuntra utfasningen av fossila bränslen i sektorn, särskilt genom arbetet i **Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)**. I april 2025 välkomnade EU IMO:s godkännande av ramen för nettonollutsläpp för att minska växthusgasutsläppen från internationell sjöfart. Ramen omfattar en global standard för att gradvis minska det marina bränslets växthusgasintensitet och en mekanism för prissättning av växthusgasutsläpp. I väntan på att den antas är överenskommelsen ett viktigt steg mot målet om nettonollutsläpp från sjötransporter fram till eller omkring, dvs. nära, 2050 i enlighet med 2023 års IMO-strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg. Diskussionerna om antagandet av överenskommelsen har skjutits upp till oktober 2026.

3. Rekordhöga utsläpp från sjöfarten under 2024 som en konsekvens av krisen i Röda havet

Under rapporteringsåret 2024 orsakade de resor som omfattas av övervakningen utsläpp på **144,9 miljoner ton koldioxid** till atmosfären. Dessa utsläpp rapporterades av en flotta bestående av cirka 12 700 fartyg och var de högsta som har rapporterats sedan systemet för övervakning, rapportering och verifiering inrättades. Utsläppen var **12,9 % högre** än de utsläpp som registrerades under 2023 och 5,7 % högre än före covid-19-pandemin ⁽⁶⁾ För första gången rapporterades även andra utsläpp än koldioxidutsläpp inom ramen för systemet för övervakning, rapportering och verifiering. Dessa utsläpp uppgick till ytterligare 3,7 miljoner ton koldioxidekvivalenter där dikväveoxidutsläppen (N₂O) stod för 2,2 miljoner ton koldioxidekvivalenter och metanutsläppen (CH₄) för 1,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter.

Ökningen av de rapporterade koldioxidutsläppen inträffade under ett år då den varuvolym som hanterades i EU:s hamnar förblev i det närmaste oförändrad (-0,2 % jämfört med 2023), delvis på grund av den minskade energivaruimporten. År 2024 kännetecknades dock av en märkbar ökning i flottans totala verksamhet som en följd av krisen i Röda havet som ledde till färre transiteringar genom Suezkanalen och en omledning av trafiken, vilket avsevärt ökade den totala färdvägen och tiden som tillbringades till sjöss (med 9,3 % respektive 8,6 %).

⁽⁶⁾ Exklusive de utsläpp som följde av tillämpningen av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering på sjöfartsområdet på Förenade kungariket för rapporteringsåren 2018–2020.

Segmentet för **containerfartyg** påverkades mest och stod för **lejonparten av utsläppsökningen** (+46 % vilket motsvarar 16,7 miljoner ton koldioxid). De etablerade rutter som förbinder europeiska hamnar med Fjärran Östern var tvungna att ledas om runt Godahoppsudden vilket i hög grad påverkade segmentet. Fler containerfartyg (+8 %) inom tillämpningsområdet för systemet för övervakning, rapportering och verifiering behövde sättas in för att tillgodose såväl den ökade efterfrågan på transport av containergods i EU-hamnar (+4,4 %) som behovet av längre resesträckor (+ 29 %) och högre hastigheter (+2,2 %).

Förutom containerfartyg registrerade 8 av de återstående 14 fartygstyperna en utsläppsökning jämfört med 2023. Detta berodde ofta på de högre utsläppen från resor utanför EES på grund av krisen i Röda havet, vilket var fallet för oljetankfartyg (+4 %), kemikalietankfartyg (+7 %), fraktfartyg för styckegods (+8 %) och biltransportfartyg (+4 %). Den största minskningen av rapporterade utsläpp registrerades för fartyg för flytande naturgas (-24 %) eftersom den europeiska importen av flytande naturgas sjönk till nivåerna före 2022.

Containerfartyg, oljetankfartyg och bulkfartyg bekräftas stå för de största utsläppen under 2024, precis som de gjort under alla tidigare rapporteringsår sedan 2018. Den betydande ökningen av utsläpp från containerfartyg ledde till att deras andel av de totala rapporterade utsläppen ökade till den högsta nivån som någonsin registrerats (37 %, en ökning från det årliga genomsnittet på 30 % för perioden 2018–2023). Den relativa andelen förblev stabil för de flesta fartygstyper, med undantag för fartyg för flytande naturgas, vars andel minskade till 5 % av de totala utsläppen och därmed återgick till nivån före Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina 2022.

Fördelningen av flottans totala koldioxidutsläpp mellan de olika typerna av resor och inom hamnar påverkades i hög grad av krisen i Röda havet. De längre resvägarna längs rutter utanför EES ökade den relativa **andelen utsläpp från resor utanför EES från 65,7 % under 2023 till 70,6 % under 2024**, vilket är den högsta nivån som registrerats sedan 2018. Denna trend är går hand i hand med den ökade verksamheten i de flottsegment som har mest verksamhet på handelsrutter utanför EES.

När det gäller **bränsleförbrukningen** förbrukade de övervakade fartygen 46,8 miljoner ton bränsle under 2024. Bränsleförbrukningen under perioden 2018–2024 dominerades fortfarande av konventionella fossila marina bränslen (tung eldningsolja, lätt eldningsolja, gasolja, dieselolja). De stod för över 91 % av den totala bränslemassa som rapporterades under 2024. Liksom tidigare år registrerade systemet en ökning av förbrukningen av tung eldningsolja som nästan helt uppvägdes av en minskning av förbrukningen av lätt eldningsolja, vilken i sin tur är ett resultat av den ökade användningen av avgasreningssystem i flottan.

Under 2024 registrerade flottan de högsta nivåerna någonsin i fråga om förbrukning av flytande naturgas (omkring 1 % högre än under 2023 vilket motsvarar 7,5 % av den totala bränsleförbrukning som rapporterades under 2024). Denna ökning beror på att flytande naturgas användes av andra fartyg än fartyg för flytande naturgas, där containerfartyg, ro-pax-fartyg (roll on roll off för passagerare) och passagerarfartyg utgör lejonparten. Förbrukningen av gasol och metanol ökade avsevärt jämfört med 2023 (+38 % och +428 %) men den står fortfarande endast för en bråkdel av den övervakade flottans totala förbrukning (0,1 % vardera). Övriga icke-

standardiserade bränslen stod för 0,9 % av den totala rapporterade bränsleförbrukningen (0,42 miljoner ton), varav 0,22 miljoner ton rapporterades som biodiesel.

4. Den övervakade flottan: sjöfartslinjer, hastighet samt teknisk effektivitet och driftseffektivitet

När det gäller sjötransportflöden visar uppgifter från Eurostat ⁽⁷⁾ att den totala bruttovikten för godstransporter till sjöss som hanterades i EU-hamnar minskade med 0,2 % under 2024.

Jämfört med 2023 ökade inflödet från länder som Ukraina, Kanada, Turkiet och Kina under 2024, vilket ledde till att den totala volymen **ingående handelsflöden** ökade med 1,2 %. Den totala volymen **utgående handelsflöden** minskade med 3,2 % under 2024. De största minskningarna som påverkade de utgående flödena gällde Förenta staterna (östkusten) och Kina.

Övervaknings-, rapporterings- och verifieringsuppgifter för perioden 2018–2024 visar **inga tecken på någon strukturell sänkning av hastigheten** för den övervakade flottan. Under 2024 registrerade 10 av 15 fartygstyper högre genomsnittshastigheter jämfört med 2018. För vissa av dem var ökningen betydande, till exempel för kombinationsfartyg (+32 %), gasfartyg (+16 %), andra fartyg (+16 %) och oljetankfartyg (+13 %). Jämfört med 2023 registrerade dock 11 av 15 fartygstyper lägre genomsnittshastigheter under 2024. För både containerfartyg och fartyg för flytande naturgas ökade hastigheten, med 2,2 % respektive 2,4 %.

En grafisk analys av centrala indikatorer för **teknisk effektivitet och driftseffektivitet** bekräftade att datakorrelationen gradvis har ökning mellan centrala indikatorer för teknisk effektivitet och driftseffektivitet ⁽⁸⁾ och storleken på de fartyg som rapporterar inom ramen för EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering på sjöfartsområdet, vilket belyser en ökad mognad i fråga om ramen för övervakning, rapportering och verifiering. Trenderna för effektivitet förblev i stort sett stabila, särskilt bland flottans största utsläppskällor, medan vissa segment (t.ex. containerfartyg) rapporterade en förbättrad teknisk effektivitet.

5. Genomförande av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering på sjöfartsområdet

När det gäller genomförandet av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering på sjöfartsområdet bekräftar resultaten att de uppgifter som rapporteras är såväl stabila som fullständiga. Både rederier och ackrediterade kontrollörer har anpassat sig väl till de nya rapporteringskrav som infördes när utsläppshandelssystemet utvidgades till att även omfatta sjötransport från och med 2024. Detta framgår av indikationer som tyder på **förbättrad punktlighet** (69 %, en ökning från 52 % 2023) trots att man tidigare hade tidsfristen för inlämnande av årsrapporter ⁽⁹⁾.

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

⁽⁸⁾ Energieffektivitetsindex samt indexvärdena *Estimated Index value* och *Energy Efficiency Existing Ship Index* används för att bedöma fartygens tekniska effektivitet. Indikatorn för energieffektivitet vid drift (*Energy Efficiency Operational Indicator*, EEOI) och den årliga effektivitetskvoten (*Annual Efficiency Ratio*, AER) används för att bedöma fartygens driftseffektivitet.

⁽⁹⁾ Tidsfristen flyttades från den 30 april till den 31 mars från och med rapporteringsperioden 2024.

Kvaliteten på de inlämnade uppgifterna var i stort sett oförändrad jämfört med den tidigare rapporteringsperioden (2023). Den andel rapporter med avvikande värden ökade endast något till 0,5 % av det totala antalet och är fortfarande betydligt lägre än genomsnittet på 1,1 % för perioden 2018–2024.

De **kontroller om överensstämmelse avseende övervakning, rapportering och verifiering** som genomförts vid inspektioner av hamnstatskontroller bekräftade de förbättringar som registrerats under tidigare år. Under 2025 var det endast 2 % av de inspekterade fartygen som inte tillhandahöll ett giltigt dokument om överensstämmelse som styrkte att de under det föregående året hade följt kraven enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering. Mognadsgraden i fråga om genomförandet av EU:s system för övervakning, rapportering och verifiering på sjöfartsområdet har spelat en viktig roll för att säkerställa hög efterlevnad av kraven enligt EU:s utsläppshandelssystem för sjöfarten, vilket även återspeglar att sektorn har anpassat sig till dessa krav, eftersom rederier under 2025 överlämnade utsläppsrätter inom den föreskrivna tidsfristen i över 99 % av fallen ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Fastställt på grundval av de siffror som rapporterades av rederier i unionsregistret till och med den 1 oktober 2025 avseende utsläpp för 2024.