



PRESSMEDDELANDE

4 FEBRUARI 2025

Sjötransporter i EU: framsteg har gjorts, men utmaningar i fråga om miljömässig hållbarhet kvarstår

Europas sjöfartssektor gör framsteg mot ökad hållbarhet, men behöver öka sina insatser under de kommande åren för att uppfylla EU:s klimat- och miljömål som syftar till att minska energianvändningen, föroreningarna och utsläppen av växthusgaser liksom att ge ett bättre skydd åt den biologiska mångfalden. Detta framgår av den andra upplagan av **European Maritime Transport Environmental Report (EU:s miljörapport för europeisk sjöfart)**, som idag offentliggjordes av Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) och Europeiska miljöbyrån (EEA).

Sjötransporter spelar en avgörande roll för att upprätthålla handel, ekonomisk tillväxt, konnektivitet och tillgänglighet samtidigt som de bidrar till energitrygghet och skapandet av arbetstillfällen. Den **ökade efterfrågan på transporter** inom sjöfartssektorn medför dock ytterligare miljöpåverkan på atmosfären och de marina ekosystemen. Enligt [rapporten](#), som innehåller en uppdatering av sektorns miljöpåverkan och en bedömning av insatserna för att göra den mer hållbar, fortsätter det att vara en utmaning att minska utsläppen även om vissa **framsteg** har gjorts.

Verksamheter som transport av gods och containrar, det kommersiella fisket, tankfartyg och kryssningsfartyg samt hamnverksamheter fortsätter att stå för en betydande del av en **många miljöutmaningarna**, där hela sektorn står för 3–4 procent av EU:s totala utsläpp av **koldioxid** (CO₂), en andel som måste minska. Samtidigt har utsläppen av **metan**-gas (CH₄) åtminstone fördubblats mellan 2018 och 2023, och stod för 26 procent av sektorns totala metanutsläpp under 2022. Förutom utsläppen av växthusgaser fortsätter minskningen av **luftföroreningar** som svavel- och kväveoxider (NO_x) att vara ett problem.

Sjötransporter fortsätter också att bidra till **vattenföroreningarna**, genom såväl oljeutsläpp och utsläpp av avloppsvatten från fartyg som genom undervattensbuller. Det marina avfallet från fisket och sjöfarten beräknas ha halverats under det senaste årtiondet, men fortsätter att vara svårt att hantera på ett heltäckande sätt. Förlust av containrar, inbegripet sådana som innehåller plastpellets, är också fortsättningsvis en viktig källa till havsföroreningar.

Rapporten visar också att användningen av **alternativa bränslen** och kraftkällor har ökat, om än från en låg nivå. Som det ser ut nu kommer produktionen av vissa potentiella alternativa bränslen att behöva öka avsevärt för att möta den potentiella efterfrågan. Dessutom behöver **harmoniserade internationella riktlinjer** tas fram, samt att det måste finnas sjöfolk som utbildats i ny teknik för utfasning av fossila bränslen.

Kommissionsledamoten med ansvar för hållbara transporter och turism, **Apostolos Tzitzikostas**, lovordar rapporten:



– Den nya miljörapporten om europeisk sjöfart är en värdefull vägledning för den europeiska sjöfartens framtid, en framtid som är både hållbar, konkurrenskraftig och motståndskraftig. Denna rapport är också en uppmaning till åtgärder. Genom att arbeta tillsammans kan vi se till att sjöfarten förblir en viktig aktör i vår globala ekonomi, samtidigt som vi minimerar dess miljöpåverkan och skyddar våra hav för framtida generationer.

Jessika Roswall, kommissionsledamot med ansvar för miljö, vattenresiliens och en konkurrenskraftig cirkulär ekonomi, tillägger:

– Våra vatten är utsatta för påfrestningar till följd av klimatförändringar, förlust av biologisk mångfald, vanskötsel och föroreningar. Därför kommer jag att lansera en EU-strategi för vattenresiliens. För att kunna bevara vattnets kvalitet och kvantitet och för att öka konkurrenskraften inom vår vattenindustri behöver vi ett paradigmskifte när det gäller hur vi värdesätter vatten. Vi behöver en strategi som grundar sig på ”från källa till hav”, eftersom vår verksamhet till havs är nära kopplad till verksamheten på land. Tiden är inne för förändringsåtgärder inom maritim- och vattensektorerna, så att vi kan göra Europa vattenresilient.

– Fortsatta åtgärder och ökad innovation behövs för att påskynda de framsteg som gjorts för mer hållbara sjötransporter i Europa, inom alla verksamheter, för att uppnå de ambitiösa målen i den europeiska gröna given och samtidigt bevara sektorns konkurrenskraft. Syftet med vår gemensamma rapport är att ge beslutsfattare och medborgare en saklig, evidensbaserad bedömning av de nuvarande och framtida utmaningarna för sektorns utfasning av fossila bränslen samt de möjligheter som digitalisering och avancerad teknik kan medföra för den gröna omställningen av sjöfarten, säger **Maja Markovčić Kostelac**, EMSAs verkställande direktör.

– Rapporten återspeglar sjötransportsektorns omedelbara behov av att öka sina insatser för att minska sitt koldioxidavtryck och annan miljöpåverkan, såsom vattenföroreningar, samt påskynda sina insatser för att övergå till renare bränslen och hållbara hamn- och sjöfartsmetoder för att minska sin inverkan på marina och kustnära ekosystem. Innovationer och nya tekniker samt bättre förvaltning kommer att bidra till att framtida hållbarhet uppnås till överkomliga kostnader, och det är därför viktigt att sektorn nu påskyndar sin gröna omställning, säger **Leena Ylä-Mononen**, EEA:s verkställande direktör.

Att uppnå hållbarhet

Nya lagstiftningsåtgärder, finansieringsmöjligheter och investeringar inom EU kan förväntas främja sektorns utfasning av fossila bränslen. EU var först i världen med att fastställa ett koldioxidpris på utsläpp av växthusgaser från fartyg i och med utvidgningen av [EU:s utsläppshandelssystem](#) till sjötransporter år 2024. Intäkterna från utsläppshandelssystemet finansierar innovationsfonden, som är ett av världens största program för innovativ, koldioxidsnål teknik, där över 300 projekt knutna till sjöfarten redan har fått stöd. Samtidigt skapar [FuelEU Maritime-förordningen](#), som trädde i kraft i januari 2025, incitament till koldioxidsnåla bränslen och energilösningar genom gränsvärden för växthusgasintensitet för energi som används ombord på fartyg. FuelEU Maritime-modellen utgör grunden för den

standard för bränslen med låga växthusgasutsläpp (GFS) som föreslås för utsläppsminskning på internationell nivå genom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

Viktiga miljöeffekter som lyfts fram i rapporten

- Utsläppen av metan (CH₄) har åtminstone fördubblats mellan 2018 och 2023, och stod för 26 procent av transportsektorns totala metanutsläpp under 2022. Detta beror till stor del på den ökade användningen av flytande naturgas (LNG).
- **Luftförorening:** Utsläppen av svaveloxid (SO_x) i EU har minskat med omkring 70 procent sedan 2014, till stor del på grund av införandet av svavelkontrollområden (SECA) i norra Europa. SECA i Medelhavet, som träder i kraft den 1 maj 2025, förväntas bidra till ytterligare minskningar tillsammans med det kommande SECA i Nordostatlanten för kontroll av både SO_x och NO_x. Samtidigt ökade utsläppen av kväveoxider (NO_x) med i genomsnitt 10 procent mellan 2015 och 2023, vilket motsvarar 39 procent av de transportrelaterade NO_x-utsläppen under 2022.
- **Vattenförorening:** Sjötransporter bidrar till vattenföroreningar genom oljeutsläpp och driftsutsläpp såsom gråvatten, och vattenutsläppen från avgasreningssystem i öppna återvinningskretslopp (EGCS), som används för att minska utsläppen av svaveloxider (SO_x) till atmosfären, står för 98 procent av de tillåtna utsläppen. Avgasreningssystem släpper ut föroreningar i vattnet, vilket belyser dilemmat att minskade luftföroreningar leder till ökade havsföroreningar. Utsläppen av gråvatten, som till stor del drivs av kryssningsfartygsverksamhet, ökade med 40 procent mellan 2014 och 2023.
- **Undervattensbuller:** Nya Europatäckande modeller visar på höga nivåer av utstrålat undervattensbuller (URN) i Engelska kanalen, Gibraltarsundet, Adriatiska havet, Dardanellerna och Östersjöregionen. Genom begränsningsåtgärder skulle URN kunna minska med upp till 70 procent mellan 2030 och 2050.
- **Marint avfall:** Det marina avfallet från fisket (11.2 procent) och sjöfarten (1.8 procent) har halverats under det senaste årtiondet. Utmaningar kvarstår dock, särskilt när det gäller föroreningar av plastpellets från förlorade containrar.
- **Påverkade havsbottnar:** Cirka 27 procent av Europas kustnära havsbottnar (5 procent med allvarliga effekter) påverkas av sjötransportrelaterade verksamheter som hamnutbyggnad, muddring och ankring, som leder till fysiska störningar och förlust av livsmiljöer.
- **Främmande arter:** Sjöfarten för in huvuddelen (60 procent) av de främmande arterna och de invasiva främmande arterna (56 procent) i Europa. Barlastvattenkonventionen ledde dock till att 31 procent av fartygen var certifierade och 23 procent av barlastvattenshanteringssystemen uppfyllde kraven år 2023.
- **Kollisionsrisker:** Ökad sjöfartsintensitet orsakade en betydande ökning av kollisionsriskerna med djur i skyddade Natura 2000-områden i alla marina regioner från 2017 till 2022.



LÄNK TILL RAPPORTEN OCH FAKTABLAD

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

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

PRESSKONTAKTER

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