EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det andra extramötet i kommittén för skydd av den marina miljön vad gäller antagandet av ändringar av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser ett beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det andra extramötet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC/ES.2), som är planerat att äga rum den 14–17 oktober 2025.

Under detta möte avser MEPC att anta ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bildades genom konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med IMO är att tillhandahålla ett forum för samarbete på området för reglering och praxis i tekniska frågor av alla slag som påverkar internationell handelssjöfart. IMO syftar vidare till att uppmuntra ett allmänt antagande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv sjöfart samt förebyggande och kontroll av marina föroreningar från fartyg, genom att främja likvärdiga förutsättningar. Organisationen hanterar också relaterade administrativa och rättsliga frågor.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Alla medlemsstater är parter i konventionen. Unionen är inte part i konventionen.

Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) ingicks 1973 och är en IMO-konvention som trädde i kraft den 2 oktober 1983. Alla medlemsstater är parter i Marpol och 25 medlemsstater är även parter i bilaga VI[1], som trädde i kraft den 18 maj 2005. Unionen är inte part i Marpol.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är ett specialiserat fackorgan inom Förenta nationerna med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar haven. IMO är det globala normgivande organet för säkerhet, trygghet och miljöprestanda inom internationell sjöfart. Dess viktigaste uppgift är att skapa ett regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som antas och tillämpas globalt.

Endast stater kan bli medlemmar i IMO. Europeiska kommissionens förbindelser med IMO bygger i dag på IMO-resolution A.1168(32), i vilken förfaranden och villkor för samarbetet mellan IMO och mellanstatliga organisationer föreskrivs. Baserat på den IMO-resolutionen och ytterligare arrangemang sedan 1974 deltar Europeiska kommissionen som observatör vid alla möten i IMO:s kommittéer och underkommittéer.

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) består av alla IMO:s medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar miljöfrågor inom ramen för organisationens ansvarsområde när det gäller bekämpning och förhindrande av förorening från fartyg som omfattas av Marpol, inbegripet olja, kemikalier som transporteras i bulk, toalettavfall, fast avfall och utsläpp från fartyg, inklusive luftförorening och utsläpp av växthusgaser. Andra frågor som omfattas är hantering av barlastvatten, antifoulingsystem,

[1] Österrike och Ungern har inte ratificerat bilaga VI till Marpol ännu.

återvinning av fartyg, beredskap och insatser vid utsläpp samt identifiering av särskilda områden och särskilt känsliga havsområden.

I enlighet med artikel 38 a i IMO-konventionen utför IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön de uppgifter som den tilldelas genom IMO-konventionen, IMO:s generalförsamling eller IMO:s råd, eller uppgifter inom ovannämnda ansvarsområden som tilldelas respektive kommitté genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänns av IMO. Beslut av kommittén för skydd av den marina miljön, och av dess underordnade organ, ska antas av en majoritet av kommitténs medlemmar.

Under MEPC/ES.2 kommer ändringar av Marpol att antas i enlighet med artikel 16.2 b, c och d i konventionen. I dessa bestämmelser föreskrivs följande:

b) Alla ändringar som föreslås och distribueras enligt ovan ska av organisationen överlämnas till ett behörigt organ för övervägande.

c) Parterna i konventionen ska, oavsett om de är medlemmar i organisationen eller inte, ha rätt att delta i det behöriga organets överläggningar.

d) Ändringar ska antas med två tredjedels majoritet av endast de parter i konventionen som är närvarande och röstar.

I enlighet med artikel 16.2 f ska en ändring anses ha godtagits i följande fall:

ii) En ändring av en bilaga till konventionen ska anses ha godtagits i enlighet med det förfarande som anges i led f iii, såvida inte det behöriga organet vid tidpunkten för dess antagande fastställer att ändringen ska anses ha godtagits den dag då ändringen godkänns av två tredjedelar av parterna vars samlade handelsflottor utgör minst 50 % av bruttodräktigheten för världens handelsflotta. En part får dock, när som helst innan en ändring av en bilaga till konventionen träder i kraft, underrätta organisationens generalsekreterare om att parten uttryckligen måste godkänna ändringen innan den träder i kraft för parten. Generalsekreteraren ska underrätta parterna om denna anmälan och dagen för mottagandet.

iii) En ändring av ett tillägg till en bilaga till konventionen ska anses ha godtagits vid utgången av en period som ska fastställas av det behöriga organet vid tidpunkten för antagandet. Denna period ska vara minst tio månader, såvida inte organisationen inom den perioden underrättas om en invändning från minst en tredjedel av parterna, eller av parterna vars samlade handelsflottor utgör minst 50 % av bruttodräktigheten för världens handelsflotta, beroende på vilket villkor som är uppfyllt.

På grundval av nedanstående bestämmelser i artikel 16.2 g ska ändringen träda i kraft på följande villkor:

i) Vid en ändring av en artikel i konventionen, av protokoll II eller av protokoll I eller av en bilaga till konventionen som inte omfattas av det förfarande som anges i led f iii, ska den ändring som godtagits i enlighet med ovannämnda bestämmelser träda i kraft sex månader efter den dag då den godtogs med avseende på de parter som har förklarat att de har godtagit ändringen.

ii) Vid en ändring av protokoll I, av ett tillägg till en bilaga eller av en bilaga till konventionen enligt det förfarande som anges i led f iii, ska den ändring som anses ha godtagits i enlighet med ovanstående villkor träda i kraft sex månader efter det att den godtagits för alla parter med undantag för dem som före den dagen antingen har avgett en förklaring om att de inte godtar ändringen eller en förklaring enligt led f ii om att deras uttryckliga godkännande krävs.

2.3. Den föreslagna akten från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön

Den 14–17 oktober 2025 ska MEPC vid sitt andra extramöte anta ändringar av bilaga VI till Marpol med avseende på

betecknande av Nordostatlanten som ett nytt utsläppskontrollområde (reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol),

tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) och översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser (reglerna 20, 25, 27 och 28) och

IMO:s ram för nettonollutsläpp (nytt kapitel 5).

3. STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR VID EXTRAMÖTET I IMO:S KOMMITTÉ FÖR SKYDD AV DEN MARINA MILJÖN

3.1. Ändringar av reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol

EU:s medlemsstater och Europeiska kommissionen har tillsammans med Förenade kungariket, Island, Danmark (Grönland) och Färöarna lämnat in ett dokument till MEPC 83, med förslag om att beteckna Nordostatlanten som ett kontrollområde för utsläpp av svaveloxider, partiklar och kväveoxider, i enlighet med bilaga VI till Marpol. Kommissionen har deltagit aktivt i det förberedande arbetet tillsammans med kuststaterna under samordning av Portugals delegation.

Den tekniska gruppen för betecknande av särskilda känsliga havsområden och särskilda områden hade fastställt att det föreslagna utsläppskontrollområdet uppfyllde kriterierna i avsnitt 3 i tillägg III till bilaga VI till Marpol. Efter att ha beaktat den tekniska gruppens slutsatser godkändes vid MEPC 83 betecknande av Nordostatlanten som ett kontrollområde för utsläpp av svaveloxider, partiklar och kväveoxider, med sikte på ett antagande vid det extra MEPC-mötet i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Dessa ändringar har meddelats genom IMO:s cirkulär nr 5005 av den 11 april 2025.

Unionen bör stödja förslaget i det reviderade utkastet till ändringar om att beteckna Nordostatlanten som ett kontrollområde för utsläpp av svaveloxider, partiklar och kväveoxider, i enlighet med bilaga VI till Marpol, eftersom det kommer att bidra till att förebygga, minska och begränsa utsläppen av kväveoxider, svaveloxider och partiklar från fartyg så att relaterad hälso- och miljönytta kan uppnås, samtidigt som de ekonomiska följderna för sjöfartssektorn förblir hanterbara.

3.2. Ändringar av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol

Under MEPC 82 hade en kontaktgrupp inrättats för översyn av åtgärden på kort sikt för att minska utsläpp av växthusgaser, under gemensam samordning av Brasilien, Japan och Europeiska kommissionen.

Vid sitt första möte diskuterade den tillfälliga arbetsgruppen för luftförorening och energieffektivitet (ISWG-APEE 1) bland annat tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) för analys, liksom översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser.

När det gäller tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas beaktade ISWG-APEE 1 rapporten från kontaktgruppen, som hade gått med på att göra uppgifterna i IMO:s databas mer tillgängliga i fas 1. Efter överläggningar utarbetade gruppen utkast till ändringar av regel 27 i bilaga VI till Marpol.

Under MEPC 83 gavs bland annat APEE-arbetsgruppen i uppdrag att färdigställa utkasten till ändringar av bilaga VI till Marpol och tillhörande riktlinjer om tillgängligheten till uppgifterna i IMO:s databas.

Efter att ha konstaterat att arbetsgruppen ytterligare hade övervägt utkasten till ändringar av regel 27 i bilaga VI till Marpol och av de tillhörande riktlinjer om tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas som utarbetats av ISWG-APEE 1, godkändes under MEPC 83 utkasten till ändringar av regel 27 i bilaga VI till Marpol om tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas, med sikte på antagande vid det extra MEPC-mötet i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5005 av den 11 april 2025.

Unionen lade fram ett förslag i frågan (ISWG-GHG 13/7) med en begäran om att ändra systemet för uppgiftsinsamling med avseende på uppgifternas detaljnivå, kompletterande uppgifter och tillgänglighet. Förslagen till ändringar är förenliga med ISWG-GHG 13/7 när det gäller ökad tillgänglighet.

Unionens ståndpunkt under ISWG-APEE 1 och MEPC 83 var att stödja utkastet till ändringar av regel 27.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de kommer att förbättra tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas ytterligare, vilket säkerställer ett stabilt genomförande av ramen för koldixoidintensitetsindikatorn (CII) och gör det enklare att se över denna.

När det gäller klausulerna om översyn av åtgärden på kort sikt utarbetade ISWG-APEE 1 utkast till ändringar av reglerna 20, 25 och 28 i bilaga VI till Marpol, med hjälp av bilagan till dokument MEPC 83/6/11, som kontaktgruppen utarbetat, om en uppdatering av hänvisningen till IMO:s strategi och om översynen av åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser.

Under MEPC 83 godkändes utkasten till ändringar av reglerna 20, 25 och 28 i bilaga VI till Marpol, med sikte på antagande vid det extra MEPC-mötet i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5005 av den 11 april 2025.

Unionens ståndpunkt under ISWG-APEE 1- och MEPC 83-mötena var att stödja utkastet till ändringar såsom de lades fram i MEPC 83/6/11.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de är en följd av att IMO:s strategi för växthusgaser från 2023 har antagits och att IMO har slutfört översynen av åtgärderna på kort sikt, och gör det möjligt att ytterligare se över dessa regler.

3.3. Införande av det nya kapitel 5 i bilaga VI till Marpol

Under MEPC 76, som hölls 2021, godkände kommittén en arbetsplan för åtgärder på medellång och lång sikt. Under diskussionerna vid de efterföljande MEPC- och ISWG-GHG-mötena närmade sig delegaternas skilda åsikter varandra i fråga om återstående aspekter såsom tidsplanen för nollutsläpp av växthusgaser inom internationell sjöfart, eventuell inkludering av utsläpp i tidigare led från bränsleproduktion och bränsledistribution, åtgärdernas karaktär (ekonomiska eller tekniska) samt antalet och den möjliga kombination av åtgärder som krävs för att uppnå övergripande mål.

Under MEPC 80 enades man om att inleda fas III av arbetsplanen för utveckling av åtgärder på medellång sikt, med sikte på ett godkännande av MEPC 83 (våren 2025). Man har enats om antagande vid ett extra MEPC-möte (sex månader efter MEPC 83 – hösten 2025) och ikraftträdandet ska ske 16 månader efter antagandet (2027).

Under ISWG-GHG 16, som hölls inför MEPC 81, diskuterades olika sätt att utveckla uppsättningen föreslagna åtgärder på medellång sikt för att uppnå målen i IMO:s växthusgasstrategi från 2023. Under ISWG-GHG 17 vidareutvecklades uppsättningen föreslagna åtgärder på medellång sikt, och man enades i synnerhet om att låta eventuella utkast till ändringar av bilaga VI till Marpol om ramen för nettonollutsläpp ligga till grund för vidare överläggningar. Dessa framsteg noterades vid MEPC 82.

Under ISWG-GHG 18 fortsatte diskussionerna om hur man kan utveckla uppsättningen föreslagna åtgärder på medellång sikt för att uppnå målen i IMO:s växthusgasstrategi från 2023 genom att vidareutveckla utkasten till ändringar av bilaga VI till Marpol om IMO:s ram för nettonollutsläpp. Även om det fanns en vilja att nå samförstånd förblev flera frågor olösta och det rådde fortfarande stor oenighet om finansieringen. En majoritet av delegationerna, däribland unionen, förespråkade en avgiftsmekanism, medan andra delegationer föredrog en flexibel ekonomisk mekanism som kretsar kring bränslets växthusgasintensitetsnivåer. Under och omedelbart efter ISWG-GHG 18 lade IMO-parterna fram två separata förslag för att stilla meningsskiljaktigheterna.

Arbetet med att utveckla en IMO-ram för nettonollutsläpp fortsatte under ISWG-GHG 19 och sedan under MEPC 83, i arbetsgruppen för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg. Efter omfattande diskussioner slutförde och godkände arbetsgruppen utkasten till ändringar av bilaga VI till Marpol om IMO:s ram för nettonollutsläpp.

Medan rapporterna behandlades av ISWG-GHG 19 och arbetsgruppen för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg begärde en IMO-part en omröstning med namnupprop i samband med godkännandet av utkasten till ändringar av bilaga VI till Marpol om IMO:s ram för nettonollutsläpp. Omröstningen resulterade i 63 ja-röster, 16 nej-röster och omkring 25 nedlagda röster.

Under MEPC 83 godkändes därför utkasten till ändringar av bilaga VI till Marpol, med sikte på antagande vid det extra MEPC-mötet i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Dessa ändringar har meddelats genom IMO:s cirkulär nr 5005 av den 11 april 2025.

Unionen gav stöd åt och lade fram olika handlingar med förslag till utveckling av en standard för växthusgaser från bränsle och en avgift på utsläpp av växthusgaser. Unionen har spelat en viktig roll i förhandlingarna under MEPC:s och ISWG-GHG:s olika möten för att ta fram ramen för nettonollutsläpp. IMO:s ram för nettonollutsläpp omfattar en ny global bränslestandard för fartyg och en global prissättningsmekanism för utsläpp.

Unionen bör stödja det nya kapitel 5, eftersom det innehåller bestämmelser som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten i syfte att uppnå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050. Kapitlet kommer också att utgöra en solid grund för den energiomställning som krävs inom sjöfarten. Syftet med kapitlet är att uppnå målen i IMO:s strategi från 2023 för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg, påskynda införandet av bränslen, teknik och energikällor med nollutsläpp eller nästan nollutsläpp av växthusgaser och stödja en rättvis och jämlik omställning.

4. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU:S BEHÖRIGHET

4.1 Relevant EU-lagstiftning

4.1.1. Ändringar av reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol

Direktiv (EU) 2016/802 syftar till att minska utsläppen av svaveldioxid från vissa flytande bränslen[2]. Det syftar till att förebygga och begränsa luftföroreningar som orsakas av skadliga utsläpp till följd av förbränning av flytande bränslen med hög svavelhalt, som skadar människors hälsa och miljön och bidrar till surt nedfall. I artikel 6 och artikel 13 samt i bilaga I hänvisas till de regler som fastställs i bilaga VI till Marpol om högsta svavelhalt i fartygsbränslen och svaveloxidutsläpp från fartyg i EU-vatten.

Enligt ramdirektivet om en marin strategi[3] ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå eller upprätthålla en ”god miljöstatus” i den marina miljön senast 2020. Med god miljöstatus avses ”det miljötillstånd för marina vatten där dessa utgör ekologiskt variationsrika och dynamiska oceaner och hav som är rena, friska och produktiva utifrån sina inneboende förutsättningar och användningen av den marina miljön befinner sig på en nivå som är hållbar och därigenom tryggar möjligheten till användning och verksamhet för nuvarande och framtida generationer” (artikel 3.5. i ramdirektivet om en marin strategi). Fastställande av en god miljöstatus kräver bland annat att eutrofiering framkallad av människan reduceras till ett minimum, särskilt dess negativa effekter, såsom minskad biologisk mångfald, försämrade ekosystem, skadliga algblomningar och syrebrist i bottenvattnet. Minskningar av kvävetillförseln från sjöfart genom tillämpning av steg III-kraven efter betecknandet av Nordostatlanten som kväveoxidkontrollområde kommer att vara till hjälp för de EU-medlemsstater som har kust vid vissa av dessa hav att uppnå ”god miljöstatus” i enlighet med ramdirektivet om en marin strategi.

I luftkvalitetsdirektivet[4] (som sågs över under 2024) fastställs bland annat gränsvärden för kvävedioxid i syfte att undvika, förebygga eller minska de skadliga effekter på människors hälsa och/eller på miljön som orsakas av luftföroreningar. I luftkvalitetsdirektivet medges att det för uppnående av målen i detta direktiv är särskilt viktigt att bekämpa utsläpp av föroreningar vid källan, främst genom åtgärder som begränsar avgasutsläpp från motorer i olika mobila och stationära källor med hjälp av kvalitetsstandarder för motorer eller bränsle. Unionen har antagit flera rättsakter som reglerar utsläpp genom motorstandarder för olika transportsätt (bilar, lastbilar och skåpbilar genom Euro-normerna[5]) och mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (fartyg i inlandssjöfart och lokomotiv genom direktivet om mobila maskiner[6]).

Ändringarna av reglerna 13 och 14 och av tillägg VII till bilaga VI till Marpol om antagande av ett utsläppskontrollområde kan därför på ett avgörande sätt påverka innehållet i direktiv (EU) 2016/802. Detta beror på att inrättandet av ett utsläppskontrollområde i EU-medlemsstaterna skulle påverka tillämpningen av detta direktiv, eftersom det i dess artikel 6, artikel 13 och bilaga I hänvisas till de regler som fastställs i bilaga VI till Marpol om maximal svavelhalt i fartygsbränslen och svaveloxidutsläpp från fartyg i EU:s vatten.

---

2 EUT L 132, 21.5.2016, s. 58.

3 EUT L 164, 25.6.2008, s. 19.

4 EUT L 152, 11.6.2008, s. 1.

5 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon [EUT L 171, 29.6.2007, s. 1] och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro VI) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon [EUT L 188, 18.7.2009, s. 1].

6 EGT L 59, 27.2.1998, s. 1.

4.1.2. Ändringar av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol

I förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter[7] fastställs den rättsliga ramen för ett EU-system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp. Förordningen syftar till att tillhandahålla tillförlitliga och kontrollerbara uppgifter om växthusgasutsläpp och energieffektivitetsindikatorer, informera beslutsfattare och stimulera spridningen på marknaden av energieffektiv teknik och energisnåla beteenden. Den gör detta genom att ta itu med marknadshinder såsom brist på information. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2015. Syftet med att göra IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) mer tillgänglig för allmänheten och införa översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser är att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart på ett sätt som är förenligt med ambitionsnivån i IMO:s strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg. Att förbättra enhetligheten/kvaliteten på de uppgifter som rapporteras inom ramen för uppgiftsinsamlingssystemet i IMO:s databas och öka allmänhetens tillgång till uppgifter får konsekvenser för insamlingen och rapporteringen av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja, och skulle därför kunna påverka övervakningen, verifieringen och rapporteringen av växthusgasutsläpp från sjöfarten enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering.

I EU:s klimatlag[8] fastställs bindande klimatmål för unionen (jämfört med 1990) om en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser – efter avdrag för upptag – med minst 55 % senast 2030 och med 90 % senast 2040 (förslag från kommissionen). Förordningen omfattar också målet om klimatneutralitet senast 2050 och ett ambitiöst mål om negativa nettoutsläpp efter denna tidpunkt.

På grundval av kommissionens förslag i 55 % -paketet om minskade växthusgasutsläpp antog EU:s lagstiftare följande rättsakter som är särskilt inriktade på växthusgasutsläpp från sjöfartssektorn:

- Översynen av direktiv 2003/87/EG om EU:s utsläppshandelssystem[9] genom direktiv (EU) 2023/959[10] för att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportsektorn från och med den 1 januari 2024 (tillsammans med de nödvändiga ändringarna av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering[11] i syfte att se över reglerna för övervakning och rapportering, även genom en översyn av relevanta genomförandeakter och delegerade akter).

[7] EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

[8] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag). EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

[9] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (Text av betydelse för EES), EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

[10] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem, EUT L 130, 16.5.2023, s. 134.

[11] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper, EUT L 130, 16.5.2023, s. 105.

- Förordning (EU) 2023/1805 är inriktad på användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i sjöfartssektorn[12] (FuelEU Maritime-förordningen) och föreskriver att fartyg som anlöper EU:s hamnar ska efterleva den förordningen från och med den 1 januari 2025.

Efterlevnad av de nya skyldigheter som följer av att EU:s utsläppshandelssystem utvidgats till att omfatta sjöfartstransporter och FuelEU Maritime-förordningen kommer att bygga på det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

Dessa EU-rättsakter är i sin tur starkt kopplade till IMO:s åtgärder för växthusgaser, t.ex. IMO:s system för uppgiftsinsamling, fartygs uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI) och koldixoidintensitetsindikatorn (CII), och syftar till att samla in och offentliggöra information om bränsleförbrukning och om fartygs tekniska och operativa energieffektivitet per fartyg.

Varje IMO-åtgärd som rör växthusgaser och som kommer att kräva övervakning, verifiering och rapportering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, skulle kunna påverka EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter liksom direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen.

Ändringarna av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol om tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja och översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser kan därför på ett avgörande sätt påverka de krav som är tillämpliga enligt förordning (EU) 2015/757, förordning (EU) 2023/1805 och direktiv (EU) 2023/959.

4.1.3. Införande av det nya kapitel 5 i bilaga VI till Marpol

I förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG[13] fastställs den rättsliga ramen för ett EU-system för att övervaka, rapportera och verifiera sjötransporternas växthusgasutsläpp och energieffektivitet. Förordningen syftar till att tillhandahålla tillförlitliga och kontrollerbara uppgifter om växthusgasutsläpp, informera beslutsfattare och stimulera spridningen på marknaden av energieffektiv teknik och energisnåla beteenden. Den gör detta genom att ta itu med marknadshinder såsom brist på information.

I EU:s klimatlag[14] fastställs bindande klimatmål för unionen (jämfört med 1990) om en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser – efter avdrag för upptag – med minst 55 % senast 2030 och med 90 % senast 2040 (förslag från kommissionen). Förordningen omfattar också målet om klimatneutralitet senast 2050 och ett ambitiöst mål om negativa nettoutsläpp efter denna tidpunkt.

På grundval av kommissionens förslag i 55 % -paketet om minskade växthusgasutsläpp antog EU:s lagstiftare följande rättsakter som är särskilt inriktade på växthusgasutsläpp från sjöfartssektorn:

[12] EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.

[13] EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

[14] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag). EUT L 243, 9.7.2021, s. 1.

- Översynen av direktiv 2003/87/EG om EU:s utsläppshandelssystem[15] genom direktiv (EU) 2023/959[16] för att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportsektorn från och med den 1 januari 2024 (tillsammans med de nödvändiga ändringarna av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering[17] i syfte att se över reglerna för övervakning och rapportering, även genom en översyn av relevanta genomförandeakter och delegerade akter).
- Förordning (EU) 2023/1805[18] (FuelEU Maritime-förordningen) är inriktad på användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i sjöfartssektorn och föreskriver att fartyg som anlöper EU:s hamnar ska efterleva den förordningen från och med den 1 januari 2025.

Efterlevnad av de nya skyldigheter som följer av utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfartstransporter och FuelEU Maritime-förordningen kommer att bygga på det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

Både direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen innehåller översynsklausuler för den händelse att IMO antar en global bränslestandard eller en marknadsbaserad åtgärd. Det rör sig närmare bestämt om följande:

- Enligt artikel 30.5 i FuelEU Maritime-förordningen ska kommissionen, om IMO antar en global standard för bränslen med låga växthusgasutsläpp eller globala gränsvärden för växthusgasintensitet för energianvändning ombord, lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. I den rapporten ska kommissionen granska den globala åtgärden med avseende på dess ambitionsnivå mot bakgrund av målen i Parisavtalet och dess övergripande miljöintegritet. Den ska också behandla alla frågor som rör en eventuell koppling eller anpassning av denna förordning till den globala åtgärden, inbegripet behovet av att undvika dubblerad reglering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, såväl på unionsnivå som på internationell nivå. När så är lämpligt får den rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning, i överensstämmelse med unionens åtaganden om växthusgasutsläppen från hela ekonomin, och i syfte att bevara miljöintegriteten och ändamålsenligheten i unionens klimatåtgärder.
- I artikel 3gg.1 i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem föreskrivs att för det fall att IMO antar en global marknadsbaserad åtgärd för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter ska kommissionen se över detta

[15] Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (Text av betydelse för EES), EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

[16] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem, EUT L 130, 16.5.2023, s. 134.

[17] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper, EUT L 130, 16.5.2023, s. 105.

[18] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.

direktiv mot bakgrund av den åtgärd som antagits. I det syftet ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet inom 18 månader efter antagandet av en sådan global marknadsbaserad åtgärd och innan den börjar tillämpas. I den rapporten ska kommissionen undersöka den globala marknadsbaserade åtgärden med avseende på a) dess ambition mot bakgrund av målen i Parisavtalet, b) dess samlade miljöintegritet, inbegripet jämfört med bestämmelserna om sjötransport i detta direktiv och c) frågor som rör samstämmigheten mellan EU:s utsläppshandelssystem och den åtgärden. När så är lämpligt får kommissionen låta rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv på ett sätt som är förenligt med unionens klimatmål för 2030 och klimatneutralitetsmålet enligt förordning (EU) 2021/1119 och i syfte att bevara miljöintegriteten och ändamålsenligheten i unionens klimatåtgärder, för att säkerställa samstämmighet mellan genomförandet av den globala marknadsbaserade åtgärden och EU:s utsläppshandelssystem, samtidigt som betydande dubbla bördor undviks.

Varje IMO-åtgärd som rör växthusgaser och som kommer att kräva övervakning, verifiering och rapportering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, skulle kunna påverka EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter liksom direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen.

Det nya kapitel 5 i bilaga VI till Marpol om IMO:s ram för nettonollutsläpp kan därför på ett avgörande sätt påverka de krav som är tillämpliga enligt förordning (EU) 2015/757, förordning (EU) 2023/1805 och direktiv (EU) 2023/959.

4.2. EU-befogenhet

Det som behandlas i de planerade akterna berör ett område inom vilket unionen har exklusiv extern befogenhet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget, då de planerade akterna sannolikt ”kan påverka gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa”.

5. RÄTTSLIG GRUND

5.1. Förfarandemässig rättslig grund

5.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet[19].

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det handlar särskilt om en situation där det i det internationella avtal genom vilket organet inrättas föreskrivs att dess beslut ska vara bindande för parterna. Detta är till exempel fallet när det internationella avtalet ger organet befogenhet att ändra vissa delar av avtalet eller dess bilagor.

[19] Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

5.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen.

De planerade akter som denna IMO-kommitté ska anta är ändringar av bilaga VI till Marpol. Sådana ändringar kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 1 i Marpol.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar överenskommelsens institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5.2. Materiell rättslig grund

5.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelen kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelen.

5.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna som inrättats genom en konvention (IMO-konventionen) och som ansvarar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften.

Enligt IMO-konventionen är syftet med organisationen att tillhandahålla ett forum för samarbete mellan regeringar i fråga om statlig reglering och praxis som rör tekniska frågor av alla slag som påverkar den internationella handelssjöfartens område. Syftet är vidare att främja ett allmänt införande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv navigering och förhindrande och bekämpning av havsföroreningar från fartyg.

IMO:s MEPC-kommitté kommer att anta ändringar av bilaga VI till Marpol, som är den viktigaste internationella konventionen om förhindrande av förorening av den marina miljön som avsiktligt eller oavsiktligt orsakas av fartyg.

Dessa ändringar är inriktade på att förebygga, minska och begränsa utsläpp från internationell sjöfart, samtidigt som man främjar global sammanlänkning genom sjöfart.

Ovannämnda ändringar av bilaga VI till Marpol eftersträvar flera mål på sjötransport- och miljöområdet som är oskiljaktigt förbundna med varandra, utan att vara underordnade varandra. Den materiella rättsliga grunden för beslutet måste därför inkludera motsvarande materiella rättsliga grunder, dvs. både artikel 100.2 och artikel 192.1 i EUF-fördraget

5.3. Slutsats

Den rättsliga grunden till förslaget till beslut bör vara artiklarna 100.2 och 192.1 i EUF-fördraget jämförda med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

2025/0242 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det andra extramötet i kommittén för skydd av den marina miljön vad gäller antagandet av ändringar av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 100.2 och 192.1 jämförda med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958.

(2) IMO är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften. Alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.

(3) Enligt artikel 38 a i IMO-konventionen ska kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC) utföra uppgifter som tilldelats eller kan tilldelas IMO genom eller enligt internationella konventioner till förhindrande och bekämpning av havsföroreningar från fartyg, särskilt när det gäller antagande och ändring av bestämmelser eller andra regler. MEPC kommer vid sitt andra extramöte att anta ändringar av Marpol i enlighet med artikel 16.2 b, c och d.

(4) IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ska vid sitt andra extramöte den 14–17 oktober 2025 anta ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) om betecknande av Nordostatlanten som ett nytt utsläppskontrollområde (reglerna 13 och 14 samt tillägg VII), om tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) och om översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser (reglerna 20, 25, 27 och 28) och om IMO:s ram för nettonollutsläpp (nytt kapitel 5).

(5) Kommitténs planerade akter kommer att ha rättslig verkan.

(6) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid extramötet i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön, eftersom de planerade ändringarna på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen[1], förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och

[1] EUT L 132, 21.5.2016, s. 58.

verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter[2], direktiv (EU) 2023/959 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem[3] och förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport[4].

(7) Unionen bör därför stödja ändringarna av reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol, eftersom det kommer att bidra till att förebygga, minska och begränsa utsläppen av kväveoxider, svaveloxider och partiklar från fartyg så att relaterad hälso- och miljönytta kan uppnås, samtidigt som de ekonomiska följderna för sjöfartssektorn bibehålls på en hanterbar nivå. Unionen bör även stödja ändringarna av regel 27 i bilaga VI till Marpol, eftersom de kommer att förbättra tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas ytterligare, vilket säkerställer ett stabilt genomförande av ramen för koldixoidintensitetsindikatorn (CII) och underlättar översynen av ramen. Unionen bör stödja ändringarna av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol, eftersom de är en följd av att IMO:s strategi för växthusgaser från 2023 har antagits och att IMO har slutfört översynen av åtgärderna på kort sikt, och gör det möjligt att ytterligare se över dessa regler. Unionen bör även stödja införandet av det nya kapitel 5 i bilaga VI till Marpol, eftersom det innehåller bestämmelser som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser från den internationella sjöfarten i syfte att uppnå nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2050. Kapitlet kommer också att utgöra en solid grund för den energiomställning som krävs inom sjöfarten. Syftet med det är att uppnå klimatmålen i IMO:s strategi från 2023 för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg, påskynda införandet av bränslen, teknik och energikällor med nollutsläpp och nästan nollutsläpp av växthusgaser och stödja en rättvis och jämlik omställning.

(8) Unionens ståndpunkt kommer att uttryckas av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO och av kommissionen, som agerar samfällt i Europeiska unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det andra extramötet i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön ska vara att samtycka till antagandet av

(a) ändringarna av reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol om betecknande av Nordostatlanten som ett nytt utsläppskontrollområde,

(b) ändringarna av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol om tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) och översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser och

(c) införandet av det nya kapitel 5 i bilaga VI till Marpol om IMO:s ram för nettonollutsläpp.

[2] EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.
[3] EUT L 130, 16.5.2023, s. 134.
[4] EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av kommissionen och av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till kommissionen och medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar
Ordförande