EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 12.2.2025
COM(2025) 39 final

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

2024-rapport fra Europa-Kommissionen om CO2-emissioner fra søtransport

{SWD(2025) 38 final}

2024-rapport fra Europa-Kommissionen om CO_2-emissioner fra søtransport

1. Indledning

Søtransport spiller en afgørende rolle i EU's økonomi og er en af de mest energieffektive transportformer. Det er imidlertid også en betydelig kilde til drivhusgasemissioner. EU har gjort væsentlige fremskridt mod sine klimamål med betydelige emissionsreduktioner i 2023 i forhold til 2022. Denne rapport fremhæver, hvor vigtigt det er fortsat at overvåge søfartssektorens indvirkning på drivhusgasemissionerne.

Det er den sjette årlige rapport om CO_2-emissioner fra skibe, der anløber og forlader havne inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS). Den fremlægger data, som er indsamlet i henhold til EU's forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport, som blev vedtaget i 2015[1] ("MRV-forordningen om søfart"). Rapporten er baseret på data indsamlet mellem 2018 og 2023. Den indeholder en omfattende sammenligning af data og en undersøgelse af emissionstendenser og energieffektivitet i årenes løb.

Ved at undersøge karakteristika og energieffektivitet for skibe, der anløber EØS-havne, kaster denne rapport også lys over de faktorer, der påvirker CO_2-emissionerne fra søtransport.

2. Udformningen af politikker

Som led i pakken til gennemførelse af den europæiske grønne pagt vedtog Europa-Parlamentet og Rådet i 2023 en række foranstaltninger for at sikre, at søtransportsektoren bidrager til at opfylde EU's klimaambitioner. Disse omfatter revisionen af **EU's emissionshandelssystem** (ETS)[2], som siden den 1. januar 2024 også har omfattet CO_2-emissioner fra store skibe, der anløber EU-havne, uanset hvilket flag de fører, samt revisionen af **FuelEU Maritime-forordningen**[3], som fra 2025 skal sikre, at drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på skibe, gradvist reduceres med tiden.

Overholdelsen af de nye forpligtelser, der følger af udvidelsen af EU ETS til også at omfatte søtransport, håndhæves ved hjælp af det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er oprettet ved **EU's MRV-forordning om søfart**, som blev revideret i maj 2023[4]. De ajourførte overvågnings- og rapporteringsregler, der gør det muligt at gennemføre ETS for skibsfart og indarbejde methan- og dinitrogenoxidemissioner i MRV-anvendelsesområdet, trådte i kraft den 1. januar 2024.

Udover ved lovgivningsmæssige foranstaltninger fremmer EU dekarbonisering af skibsfarten ved at **støtte forskning og innovation**. Gennem innovationsfonden, som finansieres af EU ETS, blev

---

1 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55, http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

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

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

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

der med indkaldelsen i 2023 ydet finansiering til seks søfartsprojekter og et skibsbrændstofprojekt med et samlet budget på mere end 200 mio. EUR.

Gennem den første EU-dækkende brintauktion for produktion af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO), og som er baseret på brint, blev der desuden tildelt finansiering til seks projekter. Et af projekterne er verdensførende inden for grøn brint og vedvarende ammoniak til produktion af skibsbrændstoffer. Endnu en brintauktion blev lanceret den 3. december 2024[5] og omfatter et særligt budget på 200 mio. EUR til projekter, der leverer deres produktion til aftagere i søfartssektoren.

Innovationsfonden fokuserer på højere teknologiske modenhedsniveauer (TRL) og udbredelse heraf, men EU har også investeret i projekter med lavere TRL i søfartssektoren gennem Horisont Europa, navnlig partnerskabet om nulemissionstransport ad vandveje. Med dette partnerskab vil EU investere op til 530 mio. EUR frem til 2027 i fem områder: anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, elektrificering, energieffektivitet, design og eftermontering, digitale og grønne havne.

Kommissionen er også fast besluttet på at støtte en global indsats for at tilskynde til dekarbonisering af sektoren, navnlig i **Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)**. I juli 2023 blev der vedtaget en revideret IMO-strategi for at reducere drivhusgasemissionerne fra skibe, som fastsatte målet om nettonulemissioner fra skibe senest i eller omkring, dvs. tæt på, 2050. Efter revisionen af strategien fortsatte Kommissionen i hele 2024 med at støtte udviklingen af en række mellemfristede foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner med henblik på at gennemføre disse mål. Dette omfattede både et teknisk element i form af en standard for drivhusgas fra skibsbrændstoffer og et økonomisk element i form af en mekanisme til fastsættelse af drivhusgaspriser.

3. Emissionerne fra søfart faldt i 2023 til et niveau, der lå tæt på niveauet i 2021, da den økonomiske og geopolitiske usikkerhed lagde en dæmper på søtransportaktiviteten i Europa

Under de overvågede sejladser for rapporteringsåret 2023 blev der udledt **126,7 mio. ton CO_2** i atmosfæren. Emissionerne var **7,9 % lavere** end dem, der blev rapporteret for 2022, og næsten de samme (-0,1 mio. ton) som dem, der blev rapporteret for 2021, som var et år præget af pandemiens vedvarende virkninger. Sammenlignet med rapporteringsårene forud for covid-19-pandemien (dvs. 2018 og 2019), som omfattede emissioner for Det Forenede Kongerige, var de emissioner, der blev rapporteret for 2023, ca. 13 % lavere[6].

[5] https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-funding-climate-action/innovation-fund/competitive-bidding_en.

[6] Detaljeringsgraden af de data, der blev rapporteret i henhold til MRV-forordningen om søfart, gør det umuligt at genberegne MRV-dataene for at udelukke de emissioner, der resulterer af anvendelsen af MRV-forordningen om søfart på Det Forenede Kongerige for rapporteringsårene 2018, 2019 og 2020.

De emissioner, der blev rapporteret for 2023, stammede fra en flåde på næsten 12 300 skibe, hvilket er det hidtil næststørste antal, der er registreret (5,4 % lavere end i 2022, men 2,9 % højere end i 2021).

I 2023 rapporterede langt de fleste skibstyper (12 ud af 15) lavere emissioner end i 2022, hvilket afspejler faldet i **aktivitetsniveauet i de fleste delsektorer i søfartssektoren.** Dette fald skyldtes hovedsagelig et fald i mængden af varer, der håndteres i EU's havne (-3,9 % i forhold til 2022), primært på grund af restriktionerne for varetransport med Rusland:

- Det største absolutte fald i CO_2-emissionerne blev rapporteret for **bulkskibe** (-23 % i forhold til 2022). Dette skyldtes flere faktorer, herunder et betydeligt fald i antallet af bulkskibe, der anløb EØS-havne i 2023 (-12 %), et fald i den gennemsnitlige tilbagelagte afstand pr. skib (-8 %) og en langsommere hastighed (-4 %).
- Ruslands angrebskrig mod Ukraine påvirkede fortsat **energiimporten**. Der blev registreret et fald (-11 %) i CO_2-emissionerne fra LNG-tankskibe i forhold til 2022, men de forblev meget højere end i de foregående år (+42 % i forhold til 2021). CO_2-emissionerne fra olietankskibe faldt en smule (-2 %) i forhold til 2022.
- CO_2-emissionerne fra **passagerskibe** steg med 6 % i forhold til 2022 og nåede det højeste niveau siden 2018, hvilket bekræfter sektorens fulde opsving efter covid-19-årene.
- Containerskibe registrerede et fald på 6 % i emissionerne for andet år i træk, hvilket afspejler et generelt fald i containerhåndteringen i de største EU-havne (-3,8 % i 2023 i forhold til 2022), et fald i den gennemsnitlige afstand rapporteret for containerskibe (-3 %) og en reduktion i den gennemsnitlige hastighed for aktive containerskibe (-5 %).

Containerskibe, olietankskibe og bulkskibe var fortsat de største udledere i 2023. De tegnede sig for ca. 52 % af de samlede rapporterede emissioner i 2023. Alene containerskibe tegnede sig for 28 % af CO_2-emissionerne. Samlet set forblev opdelingen af de fleste skibstyper efter rapporterede emissioner stabil i 2018-2023, men passagerskibe, ro-pax-skibe og LNG-tankskibe oplevede fortsat en stigning i deres respektive andel af emissionerne. Denne tendens har været tydelig siden 2020 som følge af energimarkedsdynamikken og opsvinget i passagertrafikken efter covid-19.

Fordelingen i 2023 af flådens samlede CO_2-emissioner efter sejladstype og ved kaj var stort set uændret i forhold til 2021 efter Det Forenede Kongeriges udtræden af EU. Sejladser, der startede eller sluttede uden for EØS, udgjorde fortsat størstedelen af CO_2-emissionerne (ca. to tredjedele). Dette var i overensstemmelse med mængden af ind- og udgående handelsstrømme, der er registreret af Eurostat, selv om andelen af sejladser faldt en smule i 2023 som følge af lavere aktivitetsniveauer i de delsektorer i flåden, der var mest aktive på handelsruter uden for EØS (bulkskibe og LNG-tankskibe).

Med hensyn til **brændstofforbrug** forbrugte de overvågede skibe 41 mio. ton brændstof i 2023. Brændstofforbruget i 2018-2023 var fortsat domineret af konventionelle fossile skibsbrændstoffer (svær fuelolie, let fuelolie, gasolie og dieselolie), som tegnede sig for 91 % af den samlede mængde

brændstoffer, der blev rapporteret i 2023. De brændstofdata, der blev rapporteret i 2023, bekræftede de tendenser, der er observeret i brændstofforbruget siden 2021, nemlig et fald i andelen af let fuelolie (som tegnede sig for 15,6 % af de rapporterede brændstoffer i 2023) og en tilsvarende stigning i anvendelsen af svær fuelolie (som nåede 55,3 % i 2023).

I 2023 blev der konstateret det højeste registrerede niveau af flådens LNG-forbrug (ca. 11 % højere end i 2022 og mere end 8 % af det rapporteret brændstof i 2023). Dette skyldes, at LNG i stigende grad anvendes af andre skibe end LNG-tankskibe, hvoraf containerskibe, ro-pax-skibe og passagerskibe udgør størstedelen. Forbruget af ikkefossil bunkerfuel var fortsat ubetydeligt som i tidligere år.

4. Den overvågede flåde: sejlruter, hastighed, teknisk og driftsmæssig effektivitet

Ifølge data fra Eurostat faldt den samlede **mængde indgående handelsstrømme** i 2023 med 3,7 %. Sammenlignet med 2022 steg handelsstrømmene fra USA (østkysten), Norge, Brasilien, Egypten, Nigeria, Libyen og Algeriet i 2023, mens handelsstrømmene fra Det Forenede Kongerige, Rusland, Tyrkiet og Kina faldt. Den samlede mængde **udgående handelsstrømme** i 2023 faldt med 1,7 %. Handelsstrømmene til de fire vigtigste partnere (Det Forenede Kongerige, USA, Tyrkiet og Kina) var stort set i overensstemmelse med niveauet i 2022, og som i de foregående år var de vigtigste udgående handelsstrømme stadig til Det Forenede Kongerige.

MRV-data for 2018-2023 viser ingen tegn på en strukturel **hastighedsreduktion** for MRV-flåden i denne periode. Ti ud af 15 skibstyper registrerede højere gennemsnitshastigheder i 2023 end i 2018, og nogle oplevede betydelige stigninger, f.eks. kombinerede massegodsskibe (+ 32 %), gastankskibe (+ 20 %), andre skibe (+ 19 %), olie- og kemikalietankskibe (+ 14 %) og passagerskibe (+ 13 %). Bulkskibe og containerskibe, som registrerede den største emissionsreduktion i 2023, var blandt de få skibstyper, der fortsatte med at sænke deres hastighed i forhold til 2022, og opnåede reduktioner på henholdsvis 4 % og 5 %.

En grafisk analyse af vigtige indikatorer for **teknisk og driftsmæssig effektivitet** viser, at der ikke er sket nogen væsentlige ændringer i 2018-2023. Containerskibe, ro-pax-skibe og olietankskibe registrerede de største stigninger i den gennemsnitlige størrelse af aktive skibe i denne periode.

I løbet af rapporteringsperioden blev de indberettede datas fuldstændighed og nøjagtighed forbedret. Dette bekræftes ved stigningen i datakorrelationsværdierne mellem vigtige indikatorer for teknisk og driftsmæssig effektivitet[7] og størrelsen af de skibe, der rapporterer i henhold til MRV-forordningen for søfart.

[7] Designindekset for energieffektivitet (EEDI) og den anslåede indeksværdi (EIV) vurderes for skibenes tekniske effektivitet. Energieffektivitetsindikatoren (EEOI) og det årlige effektivitetsforhold (AER) vurderes med hensyn til deres driftsmæssige effektivitet.

5. Gennemførelsen af EU's MRV-forordning om søfart i 2023

Med hensyn til gennemførelsen af EU's MRV-forordning om søfart viser resultaterne en fortsat forbedring af de indberettede datas kvalitet og fuldstændighed. Der blev imidlertid indsendt flere data sent i 2023 end i 2022, hvilket muligvis skyldes den ekstra arbejdsbyrde, som rederier og verifikatorer står over for som følge af udvidelsen af EU ETS til også at omfatte søtransport og anvendelsen af de nye overvågnings- og rapporteringsregler.

6. Søtransportens samlede indvirkning på det globale klima og miljøet

IMO's fjerde drivhusgasundersøgelse[8] viste, at drivhusgasemissionerne (herunder kuldioxid, methan og dinitrogenoxid) fra skibsfart steg med 9,6 % mellem 2012 og 2018 (fra 977 mio. ton til 1 076 mio. ton). Ifølge undersøgelsen forventes det også, at CO_2-emissionerne i en række plausible langsigtede økonomiske og energimæssige scenarier er på vej til at stige fra ca. 90 % i forhold til 2008-niveauet i 2018 til 90-130 % i forhold til 2008-niveauet i 2050. Nylige undersøgelser af tendenserne inden for international skibsfart i perioden 2018-2022 har vist, at emissionerne i 2022 ikke faldt, men lå på omkring 2008-niveauet. Data rapporteret under IMO's dataindsamlingssystem for 2023 viser kun en mindre (-1 %) reduktion i verdens rapporterende flådes brændstofforbrug i forhold til 2022.

Den fjerde drivhusgasundersøgelse fremhævede også betydningen af emissioner af sodpartikler, som viste sig at udgøre ca. 7 % af den internationale skibsfarts drivhusgasemissioner.

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