

Bruxelles, den 29. april 2026  
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230  
ENV 428  
ENER 206  
TRANS 259  
MARE 12

### FØLGESKRIVELSE

---

fra: Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen

modtaget: 29. april 2026

til: Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

---

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

---

Vedr.: BERETNING FRA KOMMISSIONEN  
2025-rapport fra Europa-Kommissionen om drivhusgasemissioner fra søtransport

---

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2026) 173 final.

Bilag: COM(2026) 173 final



Bruxelles, den 29.4.2026  
COM(2026) 173 final

**BERETNING FRA KOMMISSIONEN**

**2025-rapport fra Europa-Kommissionen om drivhusgasemissioner fra søtransport**

{SWD(2026) 119 final}

## 2025-rapport fra Europa-Kommissionen om drivhusgasemissioner fra søtransport

### 1. Indledning

Søtransport spiller en afgørende rolle i EU's økonomi og skiller sig ud, da den er en af de mest energieffektive transportformer. Det er imidlertid også en betydelig kilde til drivhusgasemissioner.

I denne rapport fra 2025 om drivhusgasemissioner fra skibe, der anløber og forlader havne inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), fremlægges data, der er indsamlet i henhold til EU's forordning om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport, som blev vedtaget i 2015 <sup>(1)</sup> ("MRV-forordningen om søfart"). Rapporten er udarbejdet på baggrund af data, der er indsamlet i perioden 2018-2024. Den indeholder en omfattende sammenligning og undersøgelse af emissionstendenser og energieffektivitetstendenser i årenes løb og kaster lys over de faktorer, der påvirker drivhusgasemissioner fra søtransport. I rapporten tages der højde for gennemførelsen af EU's emissionshandelssystem (ETS) frem til rapporteringsperioden for 2024, som var det første år, systemet fandt anvendelse på 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. En af disse foranstaltninger er revisionen af **EU's emissionshandelssystem** <sup>(2)</sup>, hvorved anvendelsesområdet for emissionshandelssystemet er blevet udvidet til at omfatte CO<sub>2</sub>-emissioner fra store skibe, der anløber EU-havne fra den 1. januar 2024, uanset hvilket flag de fører. Derudover sikrer **FuelEU Maritime-forordningen** <sup>(3)</sup>, at drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på skibe, fra 2025 gradvist reduceres med tiden.

Overholdelsen af de forpligtelser, der følger af både EU's emissionshandelssystem og FuelEU Maritime-forordningen, bygger på det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er fastsat i **EU's MRV-forordning om søfart** som revideret i 2023 <sup>(4)</sup>. Rapporteringsperioden for 2024 var den første rapporteringsperiode, hvori der skete anvendelse af de reviderede regler, der blev vedtaget i 2023, for at gøre det muligt at gennemføre emissionshandelssystemet for skibsfart og indarbejde methan- (CH<sub>4</sub>) og dinitrogenoxidemissioner (N<sub>2</sub>O) inden for MRV-forordningens anvendelsesområde.

Ud over de lovgivningsmæssige foranstaltninger støtter EU yderligere en vellykket gennemførelse af dekarbonisering inden for skibsfarten gennem **støtte til forskning og innovation**. Innovationsfonden, som skal mobilisere 20 mio. EU-kvoter (1,5 mia. EUR) <sup>(5)</sup> inden 2030 for at finansiere projekter, der skal dekarbonisere søfartssektoren, omfatter også produktionen og brugen af bæredygtige brændstoffer, elektrificeringen af søtransportssystemet og konstruktionen og/eller eftermonteringen af lav- og nulemissions fartøjer. Siden begyndelsen af 2026 og efter kun to

---

<sup>(1)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner 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/2015/757/2025-01-01>).

<sup>(2)</sup> 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>.

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

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

<sup>(5)</sup> Baseret på en kulstofpris på 75 EUR/t.

indkaldelser af forslag har innovationsfonden støttet 21 søfartsprojekter med et samlet beløb på 1,03 mia. EUR, herunder 365,3 mio. EUR gennem auktioner for brintbaserede brændstoffer og 202,3 mio. EUR for projekter, der vedrører konstruktionen og/eller eftermonteringen af fartøjer.

Innovationsfonden fokuserer på projekter, der har et højere teknologisk modenhedsniveau (TRL), og på udbredelse, men EU har også investeret i projekter med lavere TRL for søfartssektoren gennem Horisont Europa, navnlig i partnerskabet om nulemissionstransport ad vandveje. Med dette partnerskab vil EU investere op til 530 mio. EUR frem til 2027 inden for seks områder: i) anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer, ii) elektrificering, iii) energieffektivitet, iv) design og eftermontering, v) digitale havne og vi) grønne havne.

Kommissionen er også fast besluttet på at støtte en global indsats for at tilskynde til dekarbonisering af sektoren, navnlig i Kommissionens arbejde med **Den Internationale Søfartsorganisation (IMO)**. I april 2025 tog EU positivt imod IMO's godkendelse af nettonulrammen, der skal reducere drivhusgasemissioner fra international skibsfart. Rammen omfatter en global standard for gradvist at reducere drivhusgasintensiteten for skibsbrændstoffer og en prismekanisme for drivhusgasemissioner. Aftalen, der endnu ikke er blevet vedtaget, udgør et meningsfuldt skridt mod målet om nettonulemissioner fra søtransport inden eller omkring, dvs. tæt på, 2050, som fastsat i IMO's drivhusgasstrategi fra 2023. Drøftelser om aftalens vedtagelse er blevet udsat til oktober 2026.

### **3. Rekord for emissioner fra søfart i 2024 som følge af krisen i Det Røde Hav**

I rapporteringsåret 2024 blev der fra de overvågede sejlads udledt **144,9 mio. ton CO<sub>2</sub>** i atmosfæren. Disse emissioner, der blev rapporteret af en flåde på omkring 12 700 skibe, er det højeste, der er blevet registreret siden oprettelsen af overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemet ("MRV-systemet"). De var **12,9 % højere** end dem, der blev rapporteret i 2023, og **5,7 % højere** end dem, der blev rapporteret inden COVID-19<sup>(6)</sup>. For første gang rapporterede skibe også ikke-CO<sub>2</sub>-emissioner inden for MRV-systemets anvendelsesområde. Disse emissioner udgjorde yderligere 3,7 mio. ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter, hvoraf dinitrogenoxidemissioner (N<sub>2</sub>O) udgjorde 2,2 mio. ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter og methanemissioner (CH<sub>4</sub>) udgjorde 1,6 mio. ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter.

Stigningen i de rapporterede CO<sub>2</sub>-emissioner fandt sted et år, hvor mængden af varer, der blev håndteret i EU-havne, forblev nærmest uændret (-0,2 % sammenlignet med 2023), delvist på grund af et fald i mængden af importerede energivarer. 2024 var desuden præget af en betydelig stigning i den samlede flådeaktivitet som følge af krisen i Det Røde Hav og det efterfølgende fald i antallet af passager gennem Suezkanalen og omdirigering, hvilket i betydelig grad øgede den samlede tilbagelagte distance og samlede tid til søs (med henholdsvis 9,3 % og 8,6 %).

Segmentet for **containerskibe** var det segment, der blev påvirket mest, og det stod **for størstedelen af stigningen i emissioner** (+46 %, der svarer til 16,7 mio. ton CO<sub>2</sub>). De fastlagte ruter, der forbinder europæiske havne med Fjernøsten, skulle omdirigeres rundt om Kap Det Gode Håb, hvilket i væsentlig grad påvirkede segmentets driftsmæssige adfærd. Flere containerskibe

---

<sup>(6)</sup> Emissioner, der er resultatet af anvendelsen af MRV-forordningen om søfart i Det Forenede Kongerige for rapporteringsårene 2018-2020, er ikke taget med i beregningen.

inden for MRV-systemets anvendelsesområde skulle mobiliseres (+8 %) for at imødekomme den øgede efterspørgsel efter containertransport af varer i EU-havne (+4,4 %) og behovet for at tilbagelægge større afstande (+29 %) og for højere hastigheder (+2,2 %).

Ud over containerskibe blev der for 8 ud af de 14 øvrige skibstyper rapporteret en stigning i emissioner sammenlignet med 2023. Dette skyldes ofte den større udledning af emissioner fra de ekstra EØS-sejladser på grund af krisen i Det Røde Hav, hvilket var tilfældet for olietankskibe (+4 %), kemikalietankskibe (+7 %), almindelige fragtskibe (+8 %) og skibe til transport af køretøjer (+4 %). Det mest markante fald i rapporterede emissioner blev registreret for tankskibe til transport af flydende naturgas (LNG) (-24 %), da europæisk import af LNG faldt til niveauet før 2022.

**Det blev bekræftet, at containerskibe, olietankskibe og bulkskibe var de største udledere i 2024**, hvilket også var tilfældet i alle tidligere rapporteringsår siden 2018. Den betydelige stigning i emissioner fra containerskibe forhøjede disse skibes andel af de samlede rapporterede emissioner til det højeste niveau, der er blevet registreret (37 %, en stigning i forhold til det årlige gennemsnit på 30 % for perioden 2018-2023). Den relative andel for de fleste skibstyper forblev stabil, bortset fra LNG-tankskibe, hvis bidrag faldt til 5 % af de samlede emissioner, hvilket var et fald til niveauet før Ruslands omfattende invasion af Ukraine i 2022.

Fordelingen af flådens samlede CO<sub>2</sub>-emissioner mellem de forskellige typer af sejladser og i havne blev i høj grad påvirket af krisen i Det Røde Hav. Tilbagelæggelsen af de større afstande på handelsruterne uden for EØS øgede den relative **andel af emissionerne fra handelsruterne uden for EØS fra 65,7 % i 2023 til 70,6 % i 2024**, hvilket er det højeste niveau, der er blevet registreret siden 2018. Denne tendens stemmer overens med den øgede aktivitet for de flådesegmenter, der er mest aktive på handelsruterne uden for EØS.

Med hensyn til **brændstofforbruget** forbrugte de overvågede skibe 46,8 mio. ton brændstof i 2024. I løbet af 2018-2024 var brændstofforbruget 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 2024. Som i de foregående år blev der i systemet registreret en stigning i forbruget af svær fuelolie, som næsten fuldstændig opvejes af et fald i forbruget af let fuelolie, der skyldes en større udbredelse af rensningssystemer til udstødningsgasser i flåden.

I 2024 blev det højeste registrerede niveau af flådens LNG-forbrug konstateret (ca. 1 % højere end i 2023, hvilket svarer til 7,5 % af det samlede registrerede forbrug i 2024). Denne stigning skyldtes, at LNG blev anvendt af andre skibe end LNG-tankskibe, hvoraf containerskibe, Ro-Pax-skibe (roll-on roll-off-passagerskibe) og passagerskibe udgjorde størstedelen. Forbruget af flydende gas og methanol er steget betydeligt sammenlignet med 2023 (+38 % og +428 %), men forbruget af disse udgør dog stadig en mindre andel af det samlede forbrug (0,1 % hver) af den overvågede flåde. Andre ikke-standardiserede brændstoffer udgjorde 0,9 % af det samlede registrerede brændstofforbrug (0,42 mio. ton), hvoraf 0,22 mio. ton blev registreret som biodiesel.

#### **4. Den overvågede flåde: sejlruiter, hastighed og teknisk og driftsmæssig effektivitet**

Med hensyn til søtransportsstrømmene viser data fra Eurostat <sup>(7)</sup>, at den samlede bruttovægt af varer, der blev transporteret ad søvejen og håndteret i EU's havne, faldt en smule med 0,2 % i 2024.

Sammenlignet med 2023 steg handelsstrømmene fra lande såsom Ukraine, Canada, Tyrkiet og Kina i 2024, hvilket bidrog til en stigning på 1,2 % i den samlede mængde **indgående handelsstrømme**. Den samlede mængde **udgående handelsstrømme** i 2024 faldt med 3,2 %. De mest markante fald, der påvirkede de udgående handelsstrømme, vedrørte USA (østkysten) og Kina.

Overvågnings-, rapporterings- og verifikationsdata for perioden 2018-2024 viser **ingen tegn på en strukturel hastighedsreduktion** for overvågnings-, rapporterings- og verifikationsflåden. I 2024 blev der for 10 ud af 15 skibstyper registreret højere gennemsnitshastigheder end i 2018. For nogle skibstyper blev der registreret væsentlige stigninger i hastighederne, hvilket var tilfældet for kombinerede massegodsskibe (+32 %), gastankskibe (+16 %), andre skibe (+16 %) og olietankskibe (+13 %). Sammenlignet med 2023 blev gennemsnitshastigheden for 11 ud af 15 skibstyper dog reduceret i 2024. For både containerskibe og LNG-tankskibe blev den væsentligt øget med henholdsvis 2,2 % og 2,4 %.

En grafisk analyse af vigtige indikatorer for **teknisk og driftsmæssig effektivitet** bekræfter, at der er sket en gradvis stigning i datakorrelationsværdierne mellem vigtige indikatorer for teknisk og driftsmæssig effektivitet <sup>(8)</sup> og størrelsen på de skibe, der rapporterer i henhold til EU's MRV-forordning om søfart, hvilket fremhæver, at rammen for overvågning, rapportering og verifikation er blevet mere moden. Effektivitetstendenserne forblev generelt stabile, især blandt flådens største udledere, samtidig med at der for nogle segmenter (f.eks. containerskibe) kunne konstateres forbedringer med hensyn til den rapporterede effektivitet.

## 5. Gennemførelse af EU's MRV-forordning om søfart

Med hensyn til gennemførelsen af EU's MRV-forordning om søfart bekræfter resultaterne de indberettede datas robusthed og fuldstændighed. Både rederier og akkrediterede verifikatorer håndterede det fint, da der blev indført nye rapporteringskrav for at støtte udvidelsen af emissionshandelssystemet, som fra og med 2024 også har omfattet søtransport. Dette fremgår af **forbedringen af indikatorer for punktlighed** (69 % sammenlignet med 52 % i 2023), selv om fristen for indsendelsen af årlige rapporter var kortere <sup>(9)</sup>.

**Kvaliteten af de indsendte data** var generelt i overensstemmelse med den foregående regnskabsperiode (2023). Andelen af rapporter med afvigende værdier steg kun en smule til 0,5 % af det samlede antal, hvilket stadig var betydeligt lavere end gennemsnittet på 1,1 % for perioden 2018-2024.

---

<sup>(7)</sup> Eurostat. (2024). *Maritime transport of goods – annual data*. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_of\\_goods\\_-\\_annual\\_data](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_of_goods_-_annual_data)

<sup>(8)</sup> Designindekset for energieffektivitet, den anslåede indekssværdi og energieffektivitetsindekset for eksisterende skibe vurderes med hensyn til skibenes tekniske effektivitet. Energieffektivitetsindikatoren og det årlige effektivitetsforhold vurderes med hensyn til deres driftsmæssige effektivitet.

<sup>(9)</sup> Fra rapporteringsperioden for 2024 flyttes fristen fra den 30. april til den 31. marts.

**Kontrol af overholdelsen af MRV-krav**, der blev udført under havnestatskontrolinspektioner, bekræftede de forbedringer, der blev registreret i de foregående år. I 2025 var det kun 2 % af de inspicerede skibe, der ikke fremlagde et gyldigt overensstemmelsesdokument for at påvise overholdelsen af EU's overvågnings-, rapporterings- og verifikationsforpligtelser i de foregående år. De fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af EU's MRV-søfartssystem, spillede en vigtig rolle med hensyn til at sikre en høj grad af overholdelse af søfartsforpligtelserne under emissionshandelssystemet, hvilket afspejler sektorens tilpasning til disse krav, da rederier i 2025 returnerede kvoter inden den lovpligtige frist for mere end 99 % af returneringskravene <sup>(10)</sup>.

---

<sup>(10)</sup> Bestemt på grundlag af tal, der er blevet rapporteret af rederier i EU-registret inden den 1. oktober 2025 for så vidt angår emissioner for 2024.