



Brussel, 29 april 2026
(OR. en)

8722/26

CLIMA 230
ENV 428
ENER 206
TRANS 259
MARE 12

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	29 april 2026
aan:	mevrouw Thérèse BLANCHET, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2026) 173 final
Betreft:	VERSLAG VAN DE COMMISSIE Verslag van de Europese Commissie van 2025 over broeikasgasemissies door maritiem vervoer

De delegaties vinden hierbij document COM(2026) 173 final.

Bijlage: COM(2026) 173 final



Brussel, 29.4.2026
COM(2026) 173 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE

Verslag van de Europese Commissie van 2025 over broeikasgasemissies door maritiem vervoer

{SWD(2026) 119 final}

Verslag van de Europese Commissie van 2025 over broeikasgasemissies door maritiem vervoer

1. Inleiding

Maritiem vervoer is van fundamenteel belang voor de EU-economie en het onderscheidt zich als een van de meest energie-efficiënte vervoerswijzen. Het blijft echter ook een belangrijke bron van broeikasgasemissies.

In het verslag van 2025 over de broeikasgasemissies van schepen die havens in de Europese Economische Ruimte (EER) binnenvaren en verlaten, worden gegevens gepresenteerd die zijn verzameld in het kader van de in 2015 vastgestelde EU-verordening betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer ⁽¹⁾ (“de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU”). Het verslag heeft betrekking op gegevens die in de periode 2018-2024 zijn verzameld. Het biedt een uitgebreide vergelijking en analyse van de trends op het gebied van emissies en energie-efficiëntie in de loop der jaren en werpt licht op de factoren die van invloed zijn op de broeikasgasemissies door maritiem vervoer. Het houdt rekening met de uitvoering van het emissiehandelssysteem van de EU (“ETS”) tot en met de verslagperiode 2024, het eerste jaar waarin het systeem van toepassing was op maritiem vervoer.

2. Beleidsontwikkeling

In 2023 stelden het Europees Parlement en de Raad, als onderdeel van het pakket voor de uitvoering van de Europese Green Deal, een reeks maatregelen vast om ervoor te zorgen dat de sector van het maritiem vervoer bijdraagt aan de verwezenlijking van de klimaatambities van de EU. Deze omvatten met name de herziening van het EU-ETS ⁽²⁾, waarbij het toepassingsgebied van het EU-ETS vanaf 1 januari 2024 is uitgebreid tot CO₂-emissies van grote schepen die EU-havens aandoen, ongeacht de vlag waaronder zij varen. Bovendien zorgt de **FuelEU Zeevaartverordening** ⁽³⁾ ervoor dat de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie vanaf 2025 geleidelijk afneemt.

De naleving van de verplichtingen die voortvloeien uit zowel het EU-ETS als de FuelEU Zeevaartverordening bouwt voort op het monitoring-, rapportage- en verificatiesysteem dat is ingesteld bij de **MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU**, zoals herzien in 2023 ⁽⁴⁾. In de verslagperiode 2024 zijn voor het eerst de herziene regels toegepast, die in 2023 zijn vastgesteld om de uitvoering van het ETS op het gebied van de scheepvaart mogelijk te maken en om de emissies van methaan (CH₄) en distikstofoxide (N₂O) op te nemen in het toepassingsgebied van de MRV-verordening.

Naast wetgevingsmaatregelen ondersteunt de EU verder de succesvolle uitvoering van het koolstofvrij maken van de scheepvaart door middel van **steun voor onderzoek en innovatie**. Het

⁽¹⁾ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2025-01-01>).

⁽²⁾ Door middel van Richtlijn (EU) 2023/959 (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

⁽³⁾ Verordening (EU) 2023/1805 (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

⁽⁴⁾ Verordening (EU) 2023/957 (PB L 130 van 16.5.2023, blz. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

Innovatiefonds, dat tegen 2030 20 miljoen EU-emissierechten (1,5 miljard EUR) ⁽⁵⁾ zal gebruiken om projecten te financieren om de maritieme sector koolstofvrij te maken, dekt ook de productie en het gebruik van duurzame brandstoffen, de elektrificatie van het maritieme vervoerssysteem en de bouw en/of aanpassing van emissiearme en emissievrije vaartuigen. Sinds begin 2026, en na slechts twee oproepen tot het indienen van voorstellen, heeft het Innovatiefonds steun verleend voor 21 maritieme projecten voor een totaalbedrag van 1,03 miljard EUR, waaronder 365,3 miljoen EUR via veilingen voor brandstoffen op basis van waterstof en 202,3 miljoen EUR voor projecten in verband met de bouw en/of aanpassing van vaartuigen.

Hoewel het Innovatiefonds is toegespitst op projecten met een hoger niveau van technologische paraatheid en implementatie, heeft de EU via Horizon Europa ook geïnvesteerd in projecten met lagere niveaus van technologische paraatheid voor de maritieme sector, met name in het partnerschap voor emissievrij vervoer over water. In het kader van dat partnerschap zal de EU tot 2027 een bedrag van tot 530 miljoen EUR investeren in zes gebieden: i) gebruik van duurzame alternatieve brandstoffen, ii) elektrificatie, iii) energie-efficiëntie, iv) ontwerp en aanpassing achteraf, v) digitale havens en vi) groene havens.

Daarnaast is de Commissie vastbesloten wereldwijde maatregelen te ondersteunen om het koolstofvrij maken van de sector aan te moedigen, met name in het kader van haar werkzaamheden in samenwerking met de **Internationale Maritieme Organisatie (IMO)**. In april 2025 verwelkomde de EU de goedkeuring door de IMO van het nettonulkader voor de vermindering van de broeikasgasemissies door de internationale scheepvaart. Het kader omvat een mondiale norm voor de geleidelijke vermindering van de broeikasgasintensiteit van scheepsbrandstoffen en een prijsmechanisme voor broeikasgasemissies. De overeenkomst is, in afwachting van de goedkeuring ervan, een zinvolle stap in de richting van een nettonuluitstoot door het maritiem vervoer tegen of rond 2050, dat wil zeggen dicht bij 2050, zoals vastgesteld in de broeikasgasstrategie van de IMO van 2023. De besprekingen over de goedkeuring van de overeenkomst zijn uitgesteld tot oktober 2026.

3. De emissies door maritiem vervoer bereikten een record in 2024 als gevolg van de crisis in de Rode Zee

Bij de gemonitorde reizen voor het verslagjaar 2024 werd **144,9 miljoen ton CO₂** uitgestoten in de atmosfeer. Deze emissies, die werden gerapporteerd door een vloot van ongeveer 12 700 schepen, waren de hoogste die zijn opgetekend sinds de invoering van het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (“MRV-systeem”). Zij waren **12,9 % hoger** dan die welke in 2023 werden gerapporteerd en 5,7 % hoger dan die welke vóór COVID-2019 werden gerapporteerd ⁽⁶⁾. Voor het eerst hebben schepen ook niet-CO₂-emissies binnen het toepassingsgebied van het MRV-systeem gerapporteerd. Die emissies bedroegen een bijkomende 3,7 miljoen ton CO₂-equivalent, waarbij de emissies van distikstofoxide (N₂O) 2,2 miljoen ton CO₂-equivalent en de emissies van methaan (CH₄) 1,6 miljoen ton CO₂-equivalent bedroegen.

⁽⁵⁾ Gebaseerd op een koolstofprijs van 75 EUR/ton.

⁽⁶⁾ Exclusief de emissies die voortvloeien uit de toepassing van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU op het Verenigd Koninkrijk voor de verslagjaren 2018-2020.

De toename van de gerapporteerde CO₂-emissies deed zich voor in een jaar waarin het volume van de in EU-havens verwerkte goederen vrijwel ongewijzigd bleef (- 0,2 % ten opzichte van 2023), deels als gevolg van een daling van de invoer van energiegoederen. 2024 werd echter gekenmerkt door een aanzienlijke toename van de totale vlootactiviteit als gevolg van de crisis in de Rode Zee en de daaropvolgende daling van het aantal doorreizen door het Suezkanaal en van herroutering, waardoor de totale afgelegde afstand en de op zee doorgebrachte tijd aanzienlijk toenamen (met respectievelijk 9,3 % en 8,6 %).

Het segment van de **containerschepen** was het meest getroffen; het was verantwoordelijk voor het **grootste deel van de toename van de emissies** (+ 46 %, goed voor 16,7 miljoen ton CO₂). De bestaande routes die Europese havens met het Verre Oosten verbinden, moesten worden omgeleid via Kaap de Goede Hoop, waardoor het operationele gedrag van het segment aanzienlijk werd beïnvloed. Er moesten meer containerschepen binnen het toepassingsgebied van het MRV-systeem worden ingezet (+ 8 %) om te voldoen aan de toegenomen vraag naar containervervoer in EU-havens (+ 4,4 %) en de behoefte aan langere reisafstanden (+ 29 %) en hogere snelheden (+ 2,2 %).

Afgezien van containerschepen tekenden 8 van de 14 resterende scheepstypen een toename op van de emissies ten opzichte van 2023. Dit was vaak het gevolg van de hogere emissies van reizen buiten de EER als gevolg van de crisis in de Rode Zee, zoals in het geval van olietankschepen (+ 4 %), chemicaliëntankers (+ 7 %), schepen voor het vervoer van algemene vracht (+ 8 %) en schepen voor het vervoer van voertuigen (+ 4 %). De grootste daling van de gerapporteerde emissies werd geregistreerd voor vloeibaar-aardgastankers (lng-tankers) (- 24 %), aangezien de Europese invoer van lng terugkeerde naar het niveau van vóór 2022.

Containerschepen, olietankschepen en bulkcarriers bleken de grootste uitstoters in 2024, net als in alle voorgaande verslagjaren sinds 2018. Door de aanzienlijke toename van de emissies van containerschepen steeg hun aandeel in de totale gerapporteerde emissies tot het hoogste geregistreerde niveau (37 %, tegenover het jaarlijkse gemiddelde van 30 % voor de periode 2018-2023). Het relatieve aandeel bleef voor de meeste scheepstypen stabiel, met uitzondering van de lng-tankers, waarvan de bijdrage daalde tot 5 % van de totale emissies, een terugkeer naar het niveau van vóór de grootschalige Russische invasie van Oekraïne in 2022.

De verdeling van de totale CO₂-emissies van de vloot over de verschillende soorten reizen en binnen havens werd sterk beïnvloed door de crisis in de Rode Zee. Door de langere reisafstanden op handelsroutes buiten de EER steeg het relatieve **aandeel van de emissies van reizen buiten de EER van 65,7 % in 2023 tot 70,6 % in 2024**, het hoogste dat is opgetekend sinds 2018. Deze trend is in overeenstemming met de toename van de activiteit van de vlootsegmenten die het actiefst zijn op handelsroutes buiten de EER.

Wat het **brandstofverbruik** betreft, verbruikten de gemonitorde schepen in 2024 46,8 miljoen ton brandstof. Bij het brandstofverbruik in de periode 2018-2024 voerden conventionele fossiele scheepsbrandstoffen (zware stookolie, lichte stookolie, gasolie en dieselolie), samen goed voor meer dan 91 % van de totale brandstofmassa die in 2024 werd gemeld, nog steeds de boventoon. Net als in voorgaande jaren registreerde het systeem een toename van het verbruik van zware

stookolie, bijna volledig gecompenseerd door een daling van het verbruik van lichte stookolie, die werd veroorzaakt door het toenemende gebruik van systemen voor de reiniging van uitlaatgassen in de vloot.

In 2024 registreerde de vloot het hoogste niveau van lng-verbruik (ongeveer 1 % hoger dan in 2023, goed voor 7,5 % van het totale in 2024 gerapporteerde brandstofverbruik). Deze toename was te wijten aan het gebruik van lng door andere schepen dan lng-tankers, waarbij containerschepen, ro-pax-schepen (ro-ro-passagiersschepen) en passagiersschepen het leeuwendeel uitmaakten. Het verbruik van vloeibaar petroleumgas en methanol is aanzienlijk gestegen ten opzichte van 2023 (+ 38 % en + 428 %), maar vertegenwoordigt nog steeds een klein deel van het totale verbruik (elk 0,1 %) van de gemonitorde vloot. Andere niet-standaard brandstoffen waren goed voor 0,9 % van het totale gerapporteerde brandstofverbruik (0,42 miljoen ton), waarvan 0,22 miljoen ton als biodiesel werd opgegeven.

4. De gemonitorde vloot: scheepvaartroutes, snelheid en technische en operationele efficiëntie

Wat de vervoersstromen over zee betreft, blijkt uit gegevens van Eurostat ⁽⁷⁾ dat het totale brutogewicht van de in EU-havens verwerkte goederen die over zee zijn verscheept in 2024 licht is gedaald met 0,2 %.

In vergelijking met 2023 nam de instroom uit landen als Oekraïne, Canada, Turkije en China in 2024 toe, wat bijdroeg tot een stijging van de totale omvang van de **inkomende handelsstromen** met 1,2 %. De totale omvang van de **uitgaande handelsstromen** daalde in 2024 met 3,2 %. De grootste dalingen die van invloed waren op de uitgaande handelsstromen hadden betrekking op de Verenigde Staten (oostkust) en China.

Uit MRV-gegevens voor de periode 2018-2024 blijkt **geen structurele snelheidsvermindering** voor de MRV-vloot. In 2024 registreerden 10 van de 15 scheepstypen een hogere gemiddelde snelheid dan in 2018. Sommige scheepstypen registreerden aanzienlijke snelheidsstijgingen, zoals in het geval van combinatieschepen (+ 32 %), gastankschepen (+ 16 %), andere schepen (+ 16 %) en olietankschepen (+ 13 %). In vergelijking met 2023 verminderden 11 van de 15 scheepstypen echter hun gemiddelde snelheid in 2024. Zowel containerschepen als lng-tankers hebben deze aanzienlijk verhoogd, met respectievelijk 2,2 % en 2,4 %.

Een grafische analyse van de belangrijkste **technische en operationele efficiëntie-indicatoren** bevestigde de geleidelijke toename van de waarden van de correlatie van gegevens tussen de belangrijkste technische en operationele efficiëntie-indicatoren ⁽⁸⁾ en de omvang van de schepen die rapporteerden in het kader van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU, wat wijst op de toegenomen maturiteit van het MRV-kader. De efficiëntietrends bleven over het

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

⁽⁸⁾ De Energy Efficiency Design Index (EEDI, index voor de energie-efficiëntie van het ontwerp), de Estimated Index Value (EIV, geraamde indexwaarde) en de Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI, energie-efficiëntie-index van bestaande schepen) worden beoordeeld voor de technische efficiëntie van schepen. De Energy Efficiency Operational Indicator (operationele indicator voor energie-efficiëntie) en de Annual Efficiency Ratio (jaarlijkse efficiëntieratio) worden beoordeeld voor hun operationele efficiëntie.

algemeen stabiel, met name bij de grootste uitstoters van de vloot, terwijl sommige segmenten (bv. containerschepen) verbeteringen vertoonden in de gerapporteerde technische efficiëntie.

5. Uitvoering van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU

Wat de uitvoering van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU betreft, bevestigen de resultaten de deugdelijkheid en volledigheid van de gerapporteerde gegevens. Zowel scheepvaartmaatschappijen als geaccrediteerde verificateurs zijn goed omgegaan met de nieuwe rapportagevoorschriften die zijn ingevoerd ter ondersteuning van de uitbreiding van het ETS tot maritiem vervoer vanaf 2024. Dit blijkt uit de **verbeterde stiptheidsindicatoren** (69 %, tegenover 52 % in 2023), ondanks een eerdere termijn voor de indiening van jaarverslagen ⁽⁹⁾.

De **kwaliteit van de ingediende gegevens** bleef over het algemeen in overeenstemming met die in de vorige verslagperiode (2023). Het aandeel verslagen met uitschieters is slechts licht gestegen tot 0,5 % van het totaal, wat nog steeds aanzienlijk lager ligt dan het gemiddelde van 1,1 % voor de periode 2018-2024.

De tijdens de inspecties in het kader van de havenstaatcontrole uitgevoerde **controles in verband met de naleving van het MRV-kader** bevestigden de in de voorgaande jaren opgetekende verbeteringen. In 2025 heeft slechts 2 % van de geïnspecteerde schepen nagelaten een geldig conformiteitsdocument te verstrekken om de naleving van de MRV-verplichtingen van de EU in het voorgaande jaar aan te tonen. De maturiteit van de uitvoering van het EU-MRV-systeem inzake maritiem vervoer van de EU heeft een belangrijke rol gespeeld bij het waarborgen van een hoge mate van naleving van de ETS-verplichtingen op het gebied van het maritiem vervoer, wat de aanpassing van de sector aan deze vereisten weerspiegelt, aangezien scheepvaartmaatschappijen in 2025 binnen de wettelijke termijn emissierechten hebben ingeleverd voor meer dan 99 % van de inleveringsverplichting ⁽¹⁰⁾.

⁽⁹⁾ De termijn is verschoven van 30 april naar 31 maart, met ingang van de verslagperiode 2024.

⁽¹⁰⁾ Vastgesteld op basis van de door scheepvaartmaatschappijen uiterlijk op 1 oktober 2025 in het EU-register gerapporteerde cijfers met betrekking tot de emissies van 2024.