

PRESSEMEDDELELSE

4 FEBRUAR 2025

Søtransporten i EU: Trods fremskridt er der stadig udfordringer for miljø og bæredygtighed

Selvom Europas maritime sektor har gjort fremskridt mod en mere bæredygtig fremtid, vil det være nødvendigt at intensivere indsatsen for at opfylde EU's klima- og miljømål. Det kræver reduktion af energiforbrug, forurening og drivhusgasudledning samt bedre beskyttelse af biodiversiteten. Dette fremgår af den anden udgave af rapporten om det europæiske søtransportmiljø, som i dag er udsendt af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) og Det Europæiske Miljøagentur (EEA).

Søtransport er afgørende for handel, økonomisk vækst, samfærdsel og tilgængelighed og bidrager samtidig til energisikkerhed og jobskabelse. Men **øget søtransport** medfører også øget miljøpåvirkning af atmosfæren og de marine økosystemer. [Ifølge rapporten](#), der redegør for sektorens miljøpræstationer og indeholder en vurdering af bestræbelserne på at gøre sektoren mere bæredygtig, er der gjort visse **fremskridt**, men reduktionen af emissionerne er fortsat en udfordring.

Aktiviteter som transport af gods og containere, kommercielt fiskeri, tankskibstransport, krydstogtsejlad og havneaktiviteter bidrager fortsat væsentligt til en **bred vifte af miljøudfordringer**, og hele sektoren står for 3-4 % af EU's samlede emissioner af **kuldioxid** (CO₂) – en andel, der må og skal reduceres. I mellemtiden er emissionerne af **metangas** (CH₄) mindst fordoblet fra 2018 til 2023 og tegner sig således for 26 % af sektorens samlede emissioner af metan i 2022. Foruden drivhusgasemissioner er det fortsat en udfordring at reducere **luftforurenende stoffer** som svovl og nitrogenoxider (NO_x).

Søtransport bidrager også stadig til **vandforurening** gennem olieudslip og spildevandsudtømmning fra skibe og undervandsstøj. Havaffald fra fiskeri og skibsfart anslås at være blevet halveret i løbet af det seneste årti, men det er fortsat svært at udrydde problemet fuldstændig. Tab af containere – herunder containere indeholdende plastgranulat – er desuden stadig en vigtig kilde til havforurening.

Rapporten viser også, at brugen af **alternative brændstoffer** og energikilder er steget, selvom udgangspunktet stadig er lavt. Som det ser ud nu, vil det dog være nødvendigt at opskalere produktionen af visse fremtidige alternative brændstoffer væsentligt, hvis man skal imødekomme den potentielle efterspørgsel. Desuden bliver det nødvendigt at opstille **harmoniserede internationale retningslinjer**, og der bliver brug for uddannelse af søfarende i anvendelsen af nye dekarboniseringsteknologier.

Kommissæren for bæredygtig transport og turisme, **Apostolos Tzitzikostas**, roste rapporten og udtalte: "Den nye europæiske miljørapport om søtransport er en værdifuld rettesnor for

europæisk skibsfart, der på én gang skal være bæredygtig, konkurrencedygtig og robust. Denne rapport er desuden en opfordring til handling. Ved at arbejde sammen kan vi sikre, at søtransport forbliver en hovedaktør i vores globale økonomi, samtidig med at vi minimerer dens miljøpåvirkning og beskytter vores oceaner til gavn for fremtidige generationer."

Jessika Roswall, kommissær med ansvar for miljø, vandresiliens og en konkurrencedygtig cirkulær økonomi, tilføjede: "Vores vande er under pres fra klimaforandringer, tab af biodiversitet, dårlig forvaltning og forurening. Derfor vil jeg lancere en EU-strategi for vandresiliens. Vi har brug for et paradigmeskift i, hvordan vi værdisætter vand, for at bevare dets kvalitet og mængde samt styrke den konkurrencemæssige fordel for vores vandindustri. Vi er nødt til at anlægge en "kilde til hav"-tilgang, da aktiviteter til søs er tæt forbundet med aktiviteter på land. Nu er det tid til en gennemgribende omstilling i maritime og vandrelaterede sektorer, så vi kan gøre Europa modstandsdygtigt over for vandudfordringer."

"Det kræver en fortsat indsats og øget innovation at styrke fremskridtene i retning mod en mere bæredygtig søtransport i Europa – på tværs af alle aktiviteter – med henblik på at opfylde de ambitiøse mål i den europæiske grønne pagt og samtidig bevare sektorens konkurrenceevne. Vores fælles rapport har til formål at give både beslutningstagere og borgere en faktabaseret vurdering af de aktuelle og fremtidige udfordringer for sektorens indsats for at nedbringe CO₂-udledningen. Samtidig fremhæver den de muligheder, som digitalisering og avanceret teknologi kan skabe for den grønne omstilling i søtransporten," udtalte **Maja Markovčić Kostelac**, EMSA's administrerende direktør.

"Rapporten afspejler det tvingende behov for, at søtransportsektoren øger sin indsats for at reducere sit CO₂-aftryk og andre miljøpåvirkninger som vandforurening, og at den fremskynder indsatsen for omlægning til renere brændstoffer og bæredygtig praksis i havne og skibsfart for at mindske påvirkningen af marine og kystnære økosystemer. Innovation og nye teknologier samt bedre styring vil medvirke til, at det i fremtiden bliver overkommeligt at opnå bæredygtighed. Derfor er det vigtigt, at sektoren nu intensiverer sin omlægning til grønne praksisser", udtalte **Leena Ylä-Mononen**, EEA's administrerende direktør.

Opnåelse af bæredygtighed

Nye EU-lovgivningstiltag, -finansieringsmuligheder og -investeringer kan forventes at fremme dekarboniseringen af sektoren. EU blev den første jurisdiktion, der fastsatte en kulstofpris på skibes drivhusgasemissioner med udvidelsen af [EU's emissionshandelssystem](#) (EU ETS) til at omfatte søtransport i 2024. Indtægterne fra ETS finansierer Innovationsfonden, der er et af verdens største programmer for innovative kulstoffattige teknologier, og der er allerede ydet støtte til over 300 søfartsrelaterede projekter. Samtidig fremmer [FuelEU Maritime-forordningen](#), der trådte i kraft i januar 2025, anvendelsen af kulstoffattige brændstoffer og søfartsrelaterede energiløsninger med lav drivhusgasintensitet. FuelEU Maritime-modellen danner grundlag for den standard (GFS) for drivhusgasser fra brændstoffer, der foreslås med henblik på emissionsreduktion på internationalt plan gennem Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Centrale miljøpåvirkninger fremhævet i rapporten

- Udledningen af metan (CH_4) er mindst fordoblet fra 2018 til 2023 og udgjorde 26 % af transportsektorens samlede metanudledning i 2022. Dette tilskrives hovedsagelig den øgede brug af flydende naturgas (LNG).
- **Luftforurening:** Emissionerne af svovloxider (SO_x) i EU er faldet med ca. 70 % siden 2014, hovedsageligt på grund af indførelsen af SECA'er (svovlemissionskontrolområder) i Nordeuropa. Et SECA i Middelhavet, som vil træde i kraft den 1. maj 2025, forventes at bidrage med yderligere reduktioner sammen med et kommende SECA i det nordøstlige Atlanterhav, som vil kontrollere både SO_x og NO_x . Samtidig steg emissionerne af nitrogenoxider (NO_x) gennemsnitligt 10 % fra 2015 til 2023 og udgjorde 39 % af de transportrelaterede NO_x -emissioner i 2022.
- **Vandforurening:** Søtransport bidrager til vandforurening gennem olieudslip og operationelle udtømninger som f.eks. gråvand, og vandudtømninger fra åbne systemer til rensning af udstødningsgas (EGCS), der anvendes til at reducere emissioner af svovloxider (SO_x) til atmosfæren, tegner sig for 98 % af de tilladte udtømninger. Anvendelsen af EGCS reducerer luftforureningen, men øger udtømningen af forurenende stoffer i havene, så det er nødvendigt med en afvejning. Udtømning af gråvand, der hovedsagelig foretages af krydstogtskibsfarten, steg med 40 % mellem 2014 og 2023.
- **Undervandsstøj:** Nye paneuropæiske modeller viser høje niveauer af undervandsspredt støj i Den Engelske Kanal, Gibraltarstrædet, Adriaterhavet, Dardanellerstrædet og Østersøen. Afbødende foranstaltninger vil kunne reducere undervandsspredt støj med op til 70 % mellem 2030 og 2050.
- **Havaffald:** Havaffald fra fiskeri (11,2 %) og skibsfart (1,8 %) er halveret i løbet af det seneste årti. Der er dog stadig udfordringer, især forurening med plastgranulat fra tabte containere.
- **Påvirket havbund:** Af Europas kystnære havbund er 5 % svært påvirket, mens ca. 27 % er udsat for søtransportrelaterede aktiviteter som havneudvidelser, opmudring og forankring, der medfører fysiske forstyrrelser og tab af levesteder.
- **Fremmede arter:** Skibsfarten indfører størstedelen (60 %) af ikke-hjemmehørende arter og invasive arter (56 %) i Europa. Konventionen om ballastvand førte dog til, at 31 % af skibene i 2023 var certificeret, og 23 % af systemerne opfyldte kravene.
- **Kollisionsrisici:** Øget skibsfart medførte en betydelig stigning i risikoen for kollisioner med dyr i beskyttede Natura 2000-områder i alle havregioner fra 2017 til 2022.

LINK TIL RAPPORT OG FAKTAARK

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

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

PRESSEKONTAKTER

- **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