



PRESSEMEDDELELSE

1. september 2021

Søtransport i EU: Den første miljøkonsekvensrapport bekræfter, at der er sket fremskridt i retning af bæredygtighed, og at der er behov for en øget indsats som forberedelse på stigende efterspørgsel

Søtransport spiller og vil fortsat spille en væsentlig rolle i den globale og europæiske handel og økonomi. I de seneste år har søtransportsektoren iværksat betydelige tiltag for at afbøde sin miljøpåvirkning. Mængden af gods, der transporteres ad søvejen, ventes at stige fremover. [En ny rapport](#) viser for første gang det fulde omfang af EU's søtransportsektors miljøpåvirkning og identificerer udfordringer for opnåelsen af bæredygtighed.

77 % af den europæiske udenrigshandel og 35 % af al handel målt på værdi mellem EU-medlemsstaterne transporteres til søs. Søtransport udgør således en vigtig del af den internationale forsyningskæde. Trods [en tilbagegang i søtransportaktiviteten i 2020](#) på grund af covid-19-pandemien forventes sektoren at vokse kraftigt i de kommende årtier som følge af stigende efterspørgsel efter primære ressourcer og containerskibsfart.

På den baggrund markerer [miljørapporten om den europæiske søtransport](#), der offentliggøres i dag af [Det Europæiske Miljøagentur](#) og [Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed](#), det første omfattende sundhedstjek af sektoren. Rapporten viser, at skibe står for 13,5 % af alle drivhusgasemissioner fra transport i EU og ligger således efter vejtransport (71 %) og lufttransport (14,4 %). Emissioner af svovldioxid (SO₂) fra skibe, der anløber europæiske havne, udgjorde omkring 1,63 mio. ton i 2019 — et tal, der ventes at falde yderligere i de kommende årtier på grund af strengere miljøregler og -foranstaltninger.

Søtransport skønnes at have bidraget til, at undervandsstøjniveauet i EU's farvande er mere end fordoblet mellem 2014 og 2019, og søtransport har været ansvarlig for halvdelen af alle ikkehjemmehørende arter, der er kommet til europæiske farvande siden 1949. Selv om mængden af olie, der transporteres ad søvejen, har været støt stigende, har kun otte utilsigtede mellemstore til store udslip fra olietankskibe ud af i alt 62 udslip på verdensplan fundet sted i EU's farvande i løbet af det seneste årti.

Den fælles rapport vurderer den aktuelle situation med hensyn til nye bæredygtige løsninger inden for søtransport, herunder alternative brændstoffer, batterier og strømforsyning på land, og giver et samlet billede af deres udbredelse i EU. Den skitserer også de fremtidige udfordringer, som klimændringerne vil medføre for sektoren, herunder den potentielle indvirkning fra stigende vandstande på havnene.

"Vores strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet gør det klart, at alle transportformer skal blive mere bæredygtige, mere intelligente og mere modstandsdygtige — herunder søtransporten. Selv om søtransporten har forbedret sit miljøaftryk i de seneste år, er der stadig store udfordringer i forhold til dekarbonisering og nedbringelse af forurening. På grundlag af al den seneste dokumentation sigter vores politikker mod at hjælpe sektoren med at håndtere disse udfordringer ved at få mest muligt ud af innovative løsninger og digitale teknologier. På den måde kan søtransporten stadig vokse og opfylde borgernes daglige behov og respektere miljøet, samtidig med at sektoren fastholder sin konkurrenceevne og fortsat tilbyder kvalitetsjobs", udtalte **Adina Vălean**, EU-kommissær for transport.

"Denne fælles rapport giver os et glimrende overblik over de aktuelle og fremtidige udfordringer, der knytter sig til søtransport. Budskabet er klart: Søtransport ventes at tage til i de kommende år, og hvis vi ikke handler nu, vil sektoren producere stadig større mængder drivhusgasser, luftforurenende stoffer og undervandsstøj. En smidig, men hurtig omstilling af sektoren er afgørende for at opfylde målene i den europæiske grønne pagt og bevæge sig i retning af kulstofneutralitet. Det vil også skabe nye økonomiske muligheder for den europæiske transportindustri som led i den nødvendige omstilling til en bæredygtig blå økonomi. Udfordringen er enorm, men vi har teknologierne, ressourcerne og viljen til at håndtere den", udtalte **Virginijus Sinkevičius**, EU-kommissær for miljø, hav og fiskeri.

"Innovationsdrevet bæredygtighed giver søtransportsektoren en mulighed for at gennemføre en omstilling på niveau med dengang, man gik fra sejl til damp. Denne nye maritime revolution forudsætter, at der udvikles skibe ved hjælp af avanceret teknologi og digitale løsninger, men også en fuldt inkluderende proces i flere lag på nationalt, europæisk og internationalt plan, der omfatter sikkerhedsmæssige, sociale og miljømæssige aspekter. Også skibsfartens rolle som led i en tværnational logistikkæde er afgørende. Det betyder, at alle led i kæden — fra havne til skibsbygningssektoren, fra afskibere til den private og den offentlige finanssektor — skal inddrages i vores bestræbelser hen imod bæredygtighed", udtalte **Maja Markovčić Kostelac**, EMSA's administrerende direktør.

"Europas søtransportsektor spiller en afgørende rolle for vores økonomiske velfærd, men denne rapport viser tydeligt, at både den europæiske og den internationale søtransportsektor har en stor forpligtelse til at reducere sektorens miljøaftryk. Selv om der allerede er taget skridt på grundlag af europæiske og internationale politikker, kræver det langt mere at opnå en grundlæggende omstilling til en bæredygtig søtransportsektor, der bidrager til at sikre vores mest følsomme økosystemers og kystområders trivsel og overlevelse samt europæernes velfærd i fremtiden," udtalte **Hans Bruyninckx**, EEA's administrerende direktør.

De vigtigste indvirkninger på miljøet

- **Drivhusgasemissioner:** Skibe, der anløb havne i EU og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, genererede i 2018 i alt 140 mio. ton CO₂-emissioner (omkring 18 % af alle CO₂-emissioner genereret ved søtransport verden over i det pågældende år).
- **Luftforurening:** I 2019 udgjorde emissioner fra svovldioxid (SO₂) fra skibe, der anløb europæiske havne, omkring 1,63 mio. ton, svarende til ca. 16 % af de globale SO₂-emissioner fra international søtransport.
- **Undervandsstøj:** Skibe genererer støj, som kan påvirke marine arter på forskellige måder. Det skønnes, at den samlede akkumulerede strålingsenergi fra undervandsstøj mere end fordobledes i EU's farvande mellem 2014 og 2019. Containerskibe, passagerskibe og tankskibe genererer de største emissioner af støjenergi fra deres skibsskruer.
- **Ikkehjemmehørende arter:** Siden 1949 har søtransportsektoren overordnet set tegnet sig for den største andel af ikkehjemmehørende arter, der er kommet til EU's farvande — næsten 50 % af alle arter — hvoraf det største antal findes i Middelhavet. I alt 51 arter er klassificeret som havende stor indvirkning, dvs. at de kan påvirke økosystemerne og de hjemmehørende arter. I rapporten bemærkes også de begrænsede data, der er tilgængelige til at vurdere den fulde indvirkning på levesteder og arter.
- **Olieforurening:** Ud af i alt 18 store utilsigtede olieudslip i verden siden 2010 var der kun tre i EU (17 %). Bedre overvågning, håndhævelse og bevidstgørelse bidrager til at mindske olieforureningen, selv om mængden af olie, der transporteres ad søvejen, har været støt stigende i de seneste 30 år.



På vej mod bæredygtighed

EU's søtransportsektor står over for et afgørende årti i forhold til at blive en økonomisk, socialt og miljømæssigt mere bæredygtig sektor. Ifølge rapporten har de fleste skibe, der anløber havne i EU reduceret hastigheden med op til 20 % i forhold til 2008 og har dermed også reduceret emissionerne.

Desuden er der udsigt til nye ikke-traditionelle brændstoffer og energikilder, f.eks. biobrændsel, batterier, brint og ammoniak, som mulige alternativer for skibsfarten med potentiale til at dekarbonisere sektoren og opnå kulstofneutralitet. Strømforsyning på land (hvor skibe slukker motoren og tilsluttes en strømkilde på land, mens de ligger i havn) kan også være en ren energikilde i søhavne og indlandshavne.

LINK TIL RAPPORT OG FAKTAARK

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

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

PRESSEKONTAKTER

- **EMSA:** Ruth McDonald: Ruth.MCDONALD@emsa.europa.eu, mobil: +351 913 151 610
- **EEA:** Antti Kaartinen: Antti.Kaartinen@eea.europa.eu, mobil: +45 2336 1381
- **EEA:** Constant Brand: Constant.Brand@eea.europa.eu; mobil: +45 2174 1872