



Bruxelles, den 18.3.2025  
COM(2025) 110 final

## **BERETNING FRA KOMMISSIONEN**

**Overvågning af gennemførelsen af direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransport**

## BERETNING FRA KOMMISSIONEN

### Overvågning af gennemførelsen af direktiv 2003/87/EF i forbindelse med søtransport

#### 1. Indledning

Udvidelsen af EU's emissionshandelssystem (EU ETS) til søtransport trådte i kraft i januar 2024 og markerede en vigtig milepæl i EU's bestræbelser på at reducere drivhusgasemissionerne fra skibsfart.

Udvidelsen medfører nye forpligtelser for rederier. De skal hvert år købe og returnere emissionskvoter til dækning af den mængde drivhusgasemissioner, der i forbindelse med deres aktiviteter under ETS-ordningen udledes i atmosfæren.

Udvidelsen skaber dermed også betydelige miljømæssige fordele. Ved at lægge loft over den mængde drivhusgasser, der kan udledes under systemet, sikrer EU ETS<sup>[1]</sup>, at alle de sektorer, der er omfattet af handelssystemets anvendelsesområde, herunder søtransport, bidrager til EU's klimamål og til målene i Parisaftalen. Desuden sendes der med EU ETS et CO<sub>2</sub>-prissignal, som sammen med andre EU-politikker såsom FuelEU Maritime-forordningen<sup>[2]</sup> gør investeringer i energieffektivitet og lavemissionsløsninger mere økonomisk attraktive for rederierne. Ordningen medfører også en lavere prisforskel mellem alternative brændstoffer og traditionelle brændstoffer. Indtægterne fra salg af EU-kvoter fungerer ydermere som vigtige katalysatorer til fremme af innovation og overgangen til renere teknologier.

Da det er første gang, at et sådant system indføres for søfartssektoren, er en omhyggelig overvågning af systemets gennemførelse og effektivitet afgørende for at sikre, at det opfylder sine mål, samtidig med at utilsigtede økonomiske, miljømæssige og operationelle risici undgås. Det er grunden til, at Kommissionen i henhold til EU ETS-direktivet skal overvåge gennemførelsen af udvidelsen af ETS til søtransport og aflægge rapport om resultaterne heraf hvert andet år.

Et af formålene med overvågningsklausulen er at afdække mulige ændringer i rederiernes adfærd på et tidligt tidspunkt, navnlig ved forsøg på at omgå kravene i EU ETS-direktivet. EU ETS-direktivet indeholder krav om, at Kommissionen i påkommende tilfælde skal foreslå foranstaltninger til at sikre en effektiv gennemførelse af ETS inden for skibsfart, navnlig foranstaltninger til at imødegå eventuelle risici for unddragelse.

Desuden omfatter overvågningsklausulen andre mulige virkninger af udvidelsen af EU ETS til søtransport, såsom mulige stigninger i transportomkostningerne, konsekvenser med hensyn til konkurrenceevne eller virkninger for de søtransporttjenester, der udgør væsentlige tjenester for den territoriale kontinuitet, herunder hensyntagen til regionerne i EU's yderste periferi, som repræsenterer de mest fjerntliggende dele af EU.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32).

I denne rapport beskrives det hidtidige arbejde med at overvåge virkningerne af udvidelsen af EU ETS til søtransport med fokus på mulig undvigende adfærd. Analysen i denne rapport bygger på en undersøgelse foretaget af et konsortium af kontrahenter.<sup>2</sup>

## 2. Gennemførelse af ETS på søtransportområdet

### 2.1. Status over gennemførelsen

#### Tekstboks 1: EU ETS' funktion på søtransportområdet

Udvidelsen af EU ETS til også at omfatte søtransport trådte i kraft i januar 2024. Emissionshandelssystemet finder fra 2024 anvendelse på fartøjer med en bruttotonnage på over 5 000 BT, der transporterer gods og passagerer i erhvervmæssigt øjemed, og fra 2027 også på offshore-skibe med en bruttotonnage på over 5 000 BT. Medtagelsen af søtransport i EU ETS gennemføres med en overgangsfase, hvor der i løbet af de første to år skal returneres emissionskvoter for en given del af de verificerede emissioner (40 % af de verificerede emissioner skal dækkes i 2024, 70 % i 2025 og 100 % fra 2026).

Fra 2026 og fremefter vil EU ETS for søtransport også omfatte andre drivhusgasser end CO<sub>2</sub>, nemlig metan (CH<sub>4</sub>) og nitrogenoxid (N<sub>2</sub>O). Det geografiske anvendelsesområde for EU ETS for søtransportemissioner omfatter 100 % af emissionerne fra sejlads mellem EU-havne og inden for EU-havne og 50 % af emissionerne fra sejlads mellem en EU-havn og en havn uden for EU's jurisdiktion, hvilket giver tredjelande mulighed for at beslutte, hvordan de resterende 50 % skal håndteres, hvis der ikke findes en tilsvarende prissætningsforanstaltning på globalt plan.

Systemet bygger på overvågnings-, rapporterings- og verifikationskravene i EU's MRV-forordning om søfart<sup>3</sup>, som første gang blev indført i 2018. I 2023 indberettede næsten 12 000 fartøjer på over 5 000 BT verificerede emissioner under THETIS-MRV-systemet<sup>4</sup>, svarende til 127 mio. ton CO<sub>2</sub>.

På tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport er der gjort betydelige fremskridt med gennemførelsen af EU ETS, og der ses gode tegn med hensyn til den generelle overholdelse. Tilbagemeldingerne fra rederierne, både i og uden for EU, tyder på en reel vilje til rettidigt at gennemføre ETS' retlige forpligtelser. Hidtil har over 5 000 rederier registreret sig i THETIS-MRV (konti med aktive skibe), og der er indsendt vurderede overvågningsplaner til de ansvarlige administrerende myndigheder for mere end 15 000 skibe.

De positive meldinger vedrørende overholdelsen er primært et resultat af en række formidlingsaktiviteter, der er gennemført siden udgangen af 2023 med støtte fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) med henblik på at styrke interessenternes parathed. Mellem

<sup>2</sup> Ricardo et al., 2024 – "Supporting study for the implementation of the ETS Directive and MRV requirements for maritime transport", kommende publikation

<sup>3</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/2024-01-01>).

<sup>4</sup> THETIS-MRV er IT-systemet til rapportering af drivhusgasemissioner fra søtransport i henhold til MRV-forordningen om søtransport (<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/eumrv>).

december 2023 og marts 2024 blev der afholdt fem webinarer afholdt for at gennemgå EU ETS-reglerne og IT-værktøjerne for rederierne. Der var stor tilslutning til disse webinarer (ca. 500-700 deltagere på hvert webinar). Webinarerne er stadig tilgængelige på internettet<sup>5</sup>. Derudover har Kommissionen offentliggjort mere end 100 ofte stillede spørgsmål<sup>6</sup> for at skabe klarhed om EU ETS-kravene, og en særlig helpdesk (som forvaltes i fællesskab med EMSA) har besvaret mere end 1 400 spørgsmål på mindre end et år.

Desuden blev der offentliggjort to vejledningsdokumenter i juli 2024. Den første vejledning er et omfattende dokument, der forklarer MRV- og ETS-kravene til rederier.<sup>7</sup> Den anden er en vejledning om proceduren for de administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner<sup>8</sup>. En tredje vejledning om verifikations- og akkrediteringsaktiviteter er desuden under udarbejdelse.

## **2.2. Vigtigste risici og betænkeligheder ved udvidelse af ETS til at omfatte emissioner fra søtransport**

Som kommercielle operatører, der konkurrerer på et globalt marked, forventes rederierne at træffe foranstaltninger for at øge konkurrenceevnen og minimere omkostningerne, herunder omkostninger til overholdelse af ETS. Til det formål vil virksomhederne typisk overveje at indføre driftsløsninger for at nedbringe drivhusgasemissionerne, f.eks. i form af langsom sejlads, ruteoptimering eller anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt investering i renere skibe og ombygning med henblik på energieffektivisering (f.eks. fremdrift med vindfremdriftshjælp, forbedret skrogdesign osv.). Virksomhederne kan dog også overveje at indføre fremgangsmåder, der kan betragtes som undvigende adfærd. Undvigende adfærd defineres i bred forstand som driftsmæssige tilpasninger, der tjener til at omgå ETS-reglerne og reducere mængden af drivhusgasemissioner, der skal indberettes under ETS-systemets anvendelsesområde, hvor der samtidig reelt ikke gennemføres foranstaltninger til at nedbringe drivhusgasemissionerne, f.eks. forbedringer af energieffektiviteten eller anvendelse af alternative brændstoffer/renere skibe.

Undvigende adfærd fra rederiernes side er problematisk på tre måder. For det første kan en sådan adfærd udhule de forventede miljømæssige resultater af ETS-systemet, når rederierne på grund af undvigende adfærd returnerer færre ETS-kvoter uden faktisk at reducere emissionerne. I nogle tilfælde kan unddragelsesmekanismer endda føre til øgede drivhusgasemissioner for tilsvarende transportaktivitet (f.eks. hvis rederierne forlænger sejladserne for at medtage et yderligere havneanløb eller flytter en del af operationen til andre transportformer med højere emissioner). For det andet kan nogle former for undvigende adfærd reducere trafikken og konnektiviteten i EU's containeromladningsknudepunkter og skabe negative makroøkonomiske effekter i et bredere

---

<sup>5</sup> Europa-Kommissionens websted, [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#events](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events)

<sup>6</sup> Europa-Kommissionens websted, [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#faq](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq)

<sup>7</sup> Vejledningsdokument nr. 1: EU ETS og MRV Maritime – Generel vejledning til rederier ([https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#documentation](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation))

<sup>8</sup> Vejledningsdokument nr. 2: ETS- og MRV-forordningen om søfart – generel vejledning om proceduren for de administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner ([https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector\\_en#documentation](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation))

perspektiv. Manglende konnektivitet som følge af undvigende adfærd kan påvirke virksomheder negativt (f.eks. på grund af dårligere eller dyrere adgang til vigtige oversøiske markeder eller færre muligheder for at videresende gods til andre havne). For det tredje kan unddragelsesmekanismer medføre reducerede ETS-indtægter, og dermed vil der være færre penge til rådighed til at støtte dekarboniseringen af søtransportsektoren eller de bredere klimamål.

Undvigende adfærd kan virke attraktivt for rederierne, hvis overholdelsesomkostningerne (ETS-betalinger i den foreliggende sag) overstiger unddragelsesomkostningerne (yderligere omkostninger forbundet med unddragelse af reglerne, herunder skibsdriftsomkostninger og havneomkostninger). En yderligere faktor er rederiernes evne til at lægge omkostningerne til overholdelse af ETS over på de endelige forbrugere. Ud over de økonomiske overvejelser vil rederierne også overveje andre vigtige faktorer såsom mulige indvirkninger på de udbudte tjenester (f.eks. afvigelsestid, ventetid), muligheden for undvigende adfærd (f.eks. adgang til havne uden for EU, kajpladstilgængelighed, konnektivitet eller kompatibilitet med netværk og investeringspolitikker) eller andre specifikke risici (f.eks. omdømmemæssige overvejelser, sikkerhedsrisici, mulige forstyrrelser i forsyningskæder, geopolitik og globale handelsmønstre).

For at mindske risikoen for unddragelse indeholder ETS-direktivet en streng definition af "anløbshavn" (dvs. forpligtelse til faktisk at laste/losse eller ind- og udskibe gods og passagerer), som forhindrer virksomheder i at angive proforma anløbshavne med henblik på unddragelse af ETS. Desuden omfatter definitionen af "anløbshavn" i ETS-direktivet ikke "nærliggende containeromladningshavn"<sup>9</sup>. Det betyder, at anløb i disse havne uden for EU ikke i henhold til direktivet kan betragtes som begyndelsen eller afslutningen på en sejlads, hvilket mindsker incitamentet til at anløbe disse knudepunkter uden for EU før eller efter anløb af EU-havne. På grundlag af kriterierne i ETS-direktivet har Kommissionen allerede udpeget sådanne nærliggende containeromladningshavne<sup>10</sup>, og listen ajourføres hvert andet år. I øjeblikket omfatter de nærliggende containeromladningshavne havnene i East Port Said i Egypten og Tanger Med i Marokko, som tegner sig for ca. 70 % af de omladningsaktiviteter, der finder sted i Middelhavslande uden for EU. Som nævnt ovenfor omhandler direktivet også risikoen for unddragelse gennem overvågningskrav og toårige rapporter.

En yderligere bekymring ud over risikoen for unddragelse er risikoen for øgede forsendelsesomkostninger for afskibere og forbrugere, da rederierne sandsynligvis helt eller delvist vil lægge omkostningerne til overholdelse af ETS over på den endelige transportpris. I betragtning af søtransportens betydning som rygrad i den globale handel og for forbindelserne til fjerntliggende øer eller områder, navnlig regionerne i EU's yderste periferi, kan en sådan stigning i transportomkostningerne have utilsigtede virkninger.

---

<sup>9</sup> Anløbshavne er henhold til artikel 3ga, stk. 2, i EU ETS-direktivet havne, 1) hvor andelen af omladning af containere overstiger 65 % af havnens samlede containertrafik, 2) som er beliggende uden for Unionen, men mindre end 300 sømil fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, 3) som er beliggende i et tredjeland, for hvilke det pågældende tredjeland ikke effektivt anvender foranstaltninger svarende til dette direktiv.

<sup>10</sup> Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/2297 af 26. oktober 2023 om identifikation af nærliggende containeromladningshavne i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L 2023/2297 af 27.10.2023, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2023/2297/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2297/oj)).

Direktivet indeholder specifikke foranstaltninger til at afbøde mulige indvirkninger på konnektiviteten i fjerntliggende regioner ved at undtage specifikke sejladsere frem til 2030, herunder:

- sejladsere mellem en havn i en region i den yderste periferi og en havn i samme medlemsstat
- udvalgte passagerskibes sejlads mellem en medlemsstat uden landforbindelse og en anden nærliggende medlemsstat inden for rammerne af en tværnational offentlig tjenesteydelseskontrakt/-forpligtelse (PSC/PSO)<sup>11</sup>
- visse sejladsere med passagerskibe mellem havne på medlemsstaternes øer (uden vej- eller jernbaneforbindelse til fastlandet) med færre end 200 000 fastboende<sup>12</sup> og andre havne i samme medlemsstat.

### 2.3. Overvågningens omfang

I overensstemmelse med overvågningskravene i artikel 3gg, stk. 3, i EU ETS-direktivet er følgende undvigende adfærd og bredere virkninger blevet analyseret (Tabel 1).

Tabel 1: Overvågning af undvigende adfærd og generelle virkninger

Virkning	Beskrivelse
Mulig undvigende adfærd	
<b>Flytning af omladningsaktiviteter</b>	Containeromladning er aktiviteter til losning af containere fra et fartøj i en havn og efterfølgende lastning på andre containerskibe med henblik på viderelevering til et bestemmelsessted, som kan være relativt tæt på ("feederomladning") eller kan indebære længere sejladsere ("relæomladning"). Containeromladning som aktivitet er vokset betydeligt i de seneste år. En række havne, navnlig i Middelhavet, har for nylig udvidet deres kapacitet for at kunne indgå som operatører på omladningsmarkedet. Fartøjsoperatører kan beslutte at flytte deres containeromladningsaktiviteter fra EU-omladningshavne til nærliggende havne uden for EU for at reducere omkostningerne til overholdelse af ETS. I nogle tilfælde vil betaling for emissioner helt blive omgået, hvis fragtens oprindelses- og bestemmelsessted begge er uden for EU. Når fragtens endelige bestemmelsessted er i EU, skal fragten transporteres med feederfartøjer fra omladningshavnen uden for EU til EU-omladningshavnen eller

<sup>11</sup> Listen over tværnationale ruter under PSC/PSO, der er omfattet af denne undtagelse, er offentliggjort i gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2895: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101>

<sup>12</sup> Listen over øer og havne, der er omfattet af denne undtagelse, er offentliggjort i gennemførelsesafgørelse (EU) 2023/2895: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/PDF/?uri=CELEX:02023D2895-20240101>

Virkning	Beskrivelse
	direkte til det endelige bestemmelsessted (eller omvendt, når oprindelsen er i EU).
<b>Undvigende adfærd i form af ekstra havneanløb eller ændring af rækkefølgen af havneanløb</b>	Rederierne kan beslutte at tilføje et ekstra havneanløb for at reducere længden af det sidste stræk, inden de anløber en EU-havn (eller længden af det første stræk efter at have forladt en EU-havn). Operatørerne kan ligeledes ændre rækkefølgen af anløb for at minimere forpligtelserne i henhold til ETS. Det skal bemærkes, at et havneanløb i henhold til EU's MRV-forordning om søfart kræver, at en skibsoperatør laster eller lossere gods, eller at passagerer går om bord eller fra borde. Det er altså nødvendigt, at skibsoperatøren udfører forretningsaktiviteter ved de yderligere havneanløb.
<b>Omlægning af efterspørgslen til andre transportformer med større miljøpåvirkning</b>	Fragtselskaberne kan omlægge godstransporten fra søtransport til andre transportformer (navnlig vejtransport), som har højere emissioner end søtransport. Det vil formodentlig fortrinsvis påvirke nærskibsfartsruterne, som har størst konkurrence fra de landbaserede transportformer.
<b>Tildeling af de bedst præsterende fartøjer til EU-ruter</b>	Fartøjsoperatørerne kan beslutte at anvende deres mest effektive fartøjer (med de laveste drivhusgasemissioner pr. tonkilometer) til ruter, der omfatter anløb i EU-havne, og anvende de mindre effektive fartøjer på andre ruter. Det kan have miljømæssige fordele for EU, herunder for luftkvaliteten, men det reducerer ikke de samlede drivhusgasemissioner.
<b>Anvendelse af skibe under størrelsesgrænsen</b>	Fartøjsoperatører, og især dem, der driver mindre fartøjer (dog over 5 000 BT), kan vælge at anvende fartøjer (lidt) under tærsklen på 5 000 BT, som er udelukket fra ETS' anvendelsesområde.
<b>Anvendelse af skib-til-skib-overførsler uden for EU-havne</b>	Fartøjsoperatørerne kan anvende skib-til-skib-overførsler uden for EU's havne (især ved flydende last) for at undgå at anløbe en EU-havn og dermed reducere forpligtelserne i henhold til EU ETS.
Andre mulige virkninger	
<b>Indvirkning på transportomkostningerne</b>	Rederiernes køb af kvoter for at sikre overholdelse af EU ETS eller omkostningerne til gennemførelse af afbødende foranstaltninger vil sandsynligvis påvirke de samlede forsendelsesomkostninger. Nogle rederier overfører ETS-omkostninger til kunderne i form af ETS-tillæg.

Virkning	Beskrivelse
<b>Indvirkning på væsentlige tjenester for territorial kontinuitet</b>	Øgede forsendelsesomkostninger kan føre til ændringer i udbuddet af og prisen på færgetjenester (ro-pax), der forbinder EU's øer og fjerntliggende områder med fastlandet.
<b>Indvirkning på regionerne i den yderste periferi</b>	Øgede forsendelsesomkostninger kan føre til ændringer i udbuddet af og prisen på forsendelsestjenester, der forbinder regionerne i den yderste periferi. Ydermere kan tjenesteydelser til regionerne i den yderste periferi også blive påvirket af undvigende adfærd som beskrevet ovenfor.

### 3. Overvågningsmetode

#### 3.1. Begrænsninger i analysen

##### *Konsekvenserne for skibsfarten af krisen i Det Røde Hav*

Som følge af Houthi-bevægelsens angreb, der begyndte i november 2023, blev mange af de fartøjer, der tidligere sejlede gennem Suezkanalen, omdirigeret rundt om Sydafrika via Kap Det Gode Håb. Transittrafikken gennem Suezkanalen faldt med ca. 60 % i 2024 i forhold til 2022/2023, og faldet var på næsten 70 % for containerskibe<sup>13</sup>.

Det førte til en nedgang i antallet af havneanløb (navnlig fra dybvandsruter og større containerskibe) og i trafikken i havne i det østlige Middelhavsområde og i visse havne i det centrale Middelhavsområde fra første kvartal 2024. Samtidig medførte omlægningen en stigning i aktivitetsniveauet i havnene i det vestlige Middelhav med flere feedertjenester til havnene i det østlige Middelhav. Denne forvridding skaber en betydelig udfordring med hensyn til overvågning af undvigende adfærd i Middelhavet, da de typer sejlads og fartøjer, der er berørt af krisen i Det Røde Hav (dybvandsruter og større containerskibe), er de samme, som har størst sandsynlighed for at udvise undvigende adfærd.

For at kunne skelne mellem virkningerne af EU ETS og virkningerne af krisen i Det Røde Hav er følgende tilgang blevet anvendt:

- differentieret analyse af Middelhavsområderne (vest, central og øst) for at tage højde for de forskellige konsekvenser af krisen i Det Røde Hav for hvert område
- sammenligning af EU-havne og ikke-EU-havne inden for samme område af Middelhavet for at kontrollere for de generelle effekter af Rødehavskrisen, der påvirker hele Middelhavsområdet

<sup>13</sup> Kilde: Analyse af indvirkningen på skibstrafikken på grund af udviklingen i Det Røde Hav udarbejdet af EMSA.



- oprettelse af to EU-kontrolgrupper: en gruppe for de sydlige områder, der er yderligere omdelt efter område i Middelhavet, og en kontrolgruppe for de nordlige områder (hvor det er relevant) for at kunne sammenligne de tendenser, der er observeret i EU's omladningshavne, og afdække mulige bredere markedstendenser, der påvirker alle havne (dvs. ikke kun omladningsaktiviteter).

### ***Tidspunktet for analysen***

På grund af den lovbestemte frist, der i direktivet er fastsat for denne første rapport, er analysen blevet gennemført i 2024. Denne rapport bygger på de seneste oplysninger og data, der var tilgængelige på analysetidspunktet, og som for 2024 dækker perioden fra ikrafttrædelsen af EU ETS for søtransport (januar 2024) til udgangen af tredje kvartal 2024 (30. september 2024). I nogle tilfælde forelå der dog kun data for det første halvår.

På grund af de store udsving i skibstrafikken, navnlig inden for omladning, begrænser den delvise dækning mulighederne for at drage endelige konklusioner på grundlag af trafikdataanalyser.

Desuden er 2024 det første år i indfasningsperioden for ETS, hvor kun 40 % af emissionerne er underlagt omkostninger til overholdelse af ETS. Det kan påvirke omfanget af undvigende adfærd, da den i stort omfang afgøres af forskellen mellem omkostningsbesparelser ved undvigende adfærd og prisfastsættelse af emissioner i ETS (som først finder fuld anvendelse fra 2026).

Denne tidsmæssige begrænsning afhjælpes ved løbende at overvåge gennemførelsen af ETS. Denne rapport er en del af en løbende proces, og udviklingen i de relevante indikatorer vil fortsat blive analyseret regelmæssigt.

### ***Tilgængelige omladningsdata***

Data om omladningsoperationer er ikke offentligt tilgængelige på samme måde for alle havne, der er omfattet af denne rapport. For at kompensere for manglerne er der anvendt kommercielle data fra Econdb. Data fra Econdb udtrækkes fra en repræsentativt udvalgt stikprøve af overvågede containere, som udgør en mindre procentdel af den globale flåde (ca. 2 %). Data om containerbevægelser (herunder omladninger) fra Econdb er derfor muligvis ikke helt nøjagtige, når man ser på enkelte havne eller måneder, men de giver et brugbart overblik over tendenser over tid og på tværs af regioner.

Data fra Econdb er kontrolleret mod tilsvarende og officielle data (samlede container- og omladningsbevægelser) for spanske havne, som offentliggjort af Puertos del Estado. Input fra spørgeskemaer besvaret af havnene er også anvendt til kontrolformål. Sammenligningen viser, at data fra Econdb er tilstrækkeligt robuste til at tegne tendenser og til at foretage relative sammenligninger mellem havne med betydelig omladningsaktivitet. De nævnte data er dog i mindre grad egnede til at analysere de absolutte omladningsniveauer i detaljer eller vurdere havne med lav omladningsaktivitet.

## **3.2. Metode og værktøjer**

Overvågningen bygger på en undersøgelse bestående af en række spørgsmål, der besvares ud fra en række indikatorer. Undersøgelsen omfatter både analyser bagud og fremad i tid. De bagudskuende analyser skal påvise tegn på mulig undvigende adfærd eller bredere effekter, der

allerede er indtruffet i den overvågede periode, og de fremadskuende analyser skal påvise mulige fremtidige risici og virkninger efter overvågningsperioden.

De indikatorer, der anvendes i den bagudrettede analyse, omfatter havneaktivitetsdata (havneanløb, trafikmængde, omladning, konnektivitet) og fartøjsdata. Analysen fremad i tid var derimod hovedsageligt baseret på kvalitative oplysninger om rutemeddelelser, lovgivningsmæssige ændringer i nabolande uden for EU og data om projekter til udvidelse af havnekapacitet.

Ved vurdering af indikatorerne er der foretaget to primære sammenlignende analyser.

- **Sammenligning over tid:** Data for overvågningsperioden sammenlignes med situationen før ikrafttrædelsen af EU ETS for søtransport, der omfatter data for 2022 og 2023. Med henblik herpå analyseres kvartalsdata for perioden 1. kvartal 2022 til 3. kvartal 2024 for at udlede relevante tendenser. Desuden foretages en sammenligning mellem år ved at analysere forskelle i data for 1.-3. kvartal 2024 i forhold til 1.-3. kvartal 2023. Formålet er at kontrollere for sæsonudsving og andre udsving i søfartsdata.
- **Sammenligning med kontrolgrupper:** Analysen bruges til at skelne mellem mulige ændringer, der kan tilskrives undvigende adfærd, og bredere tendenser (f.eks. drevet af den globale økonomiske kontekst, handelspolitikker, geopolitik, herunder krisen i Det Røde Hav som nævnt ovenfor, udviklingen i havneinfrastruktur og driftseffektivitet, havneafgifter osv.). De to kontrolgrupper af EU-havne (sydlige og nordlige kontrolgrupper) bruges til at etablere referencescenarier for tendenserne. De omfatter havne med lavere omladningsaktivitet, som i et vist omfang er mindre tilbøjelige til at blive påvirket af risikoen for flytning af omladningshavn.

Derudover undersøges en række eksempler, hvor det er relevant, for at fokusere analysen på specifikke geografiske områder eller markedssegmenter, der sandsynligvis vil blive mest påvirket. Et eksempel omhandler trafikken mellem EU og USA (som forventes at blive mindre påvirket af krisen i Det Røde Hav) med henblik på at overvåge risikoen for undvigende havneanløb, og to yderligere eksempler omhandler dokumentation for mulig trafikoverflytning inden for godstransport mellem Spanien og Italien og mellem Bulgarien og andre ikke-EU-lande i Sortehavet.

### 3.3. Datakilder

De anvendte datakilder i undersøgelsen er angivet i nedenstående Table 2.

Tabel 2: Anvendte datakilder

Kilde	Anvendelse
Havneanløbsdata fra MARINFO-databasen	Data om antal havneanløb efter trafiktype og fartøjstype/-størrelse. Disse data anvendes til at overvåge tendenser i forbindelse med undvigende adfærd (omladningsflytning, undvigende havneanløb og trafikoverflytning) og indvirkning på skibsfarten i fjerntliggende områder og regioner i den yderste periferi.

Kilde	Anvendelse
Rutemodelleringsværktøj udviklet af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)	Data om historisk skibstrafik på specifikke ruter, herunder mellemliggende havneanløb, for at få viden om, hvordan ruternes forløb, herunder anløb i EU-havne, har udviklet sig. Dette værktøj bygger på MARINFO-havneanløbsdata.
Kommercielle data fra Econdb	Data vedrørende containertrafik opdelt efter tjeneste og statistikker opdelt efter havn (herunder omladning). Data bruges til at analysere tendenser vedrørende omladning i EU-havne og havne uden for EU.
UNCTAD	Data om havnelinjeskibsfartens konnektivitetsindeks (EU-havne og havne uden for EU) med henblik på at vurdere tendenser vedrørende havnekonnektivitet.
THETIS – MRV	Data om fartøjers tekniske effektivitet med henblik på at overvåge mulig tildeling af de mest effektive fartøjer i EU og CO <sub>2</sub> -emissionsdata til fastlæggelse af EU ETS-omkostningerne.
Undersøgelse af havnemyndigheder	Yderligere data om EU's havneaktiviteter (herunder om investeringer) og oplysninger om virkningerne af EU ETS på havneniveau
Offentligt tilgængelige havnestatistikker	Krydskontrol med andre datakilder for at kontrollere havneaktiviteter og indhente yderligere viden
Gennemgang af offentligt tilgængelige oplysninger	Kortlægge oplysninger om ruter, der anvendes af fartøjsoperatører, herunder bebudede ændringer af disse ruter (eller nye ruter) og bebudede investeringer i havne (navnlig for at øge havnenes kapacitet).
Kommercielle rapporter (herunder fra Drewry)	Yderligere oplysninger om de identificerede tendenser og om aftaler og investeringer i relevante havne.
Eurostats data om international vejgodstransport	Kvartalsdata om vejgodstransport mellem Spanien og Italien og mellem Bulgarien og andre lande uden for EU (Georgien, Tyrkiet) analyseres for at finde mulig evidens for trafikoverflytning til vejtransport.

### 3.4. Havne omfattet af analysen

Analysen omfatter specifikke havne eller grupper af havne (i nogle tilfælde med geografiske grupperinger) for at sikre en relevant sammenligning af tendenser. Gruppering af havne har til formål at gøre det lettere at kortlægge de samlede virkninger. Valget af havnegrupper er blevet

drøftet med medlemsstaternes repræsentanter på særlige ekspertgruppemøder og er beskrevet i tabel 3. Navnene på alle havne, der er omfattet af de enkelte grupper, er anført i bilaget til denne rapport.

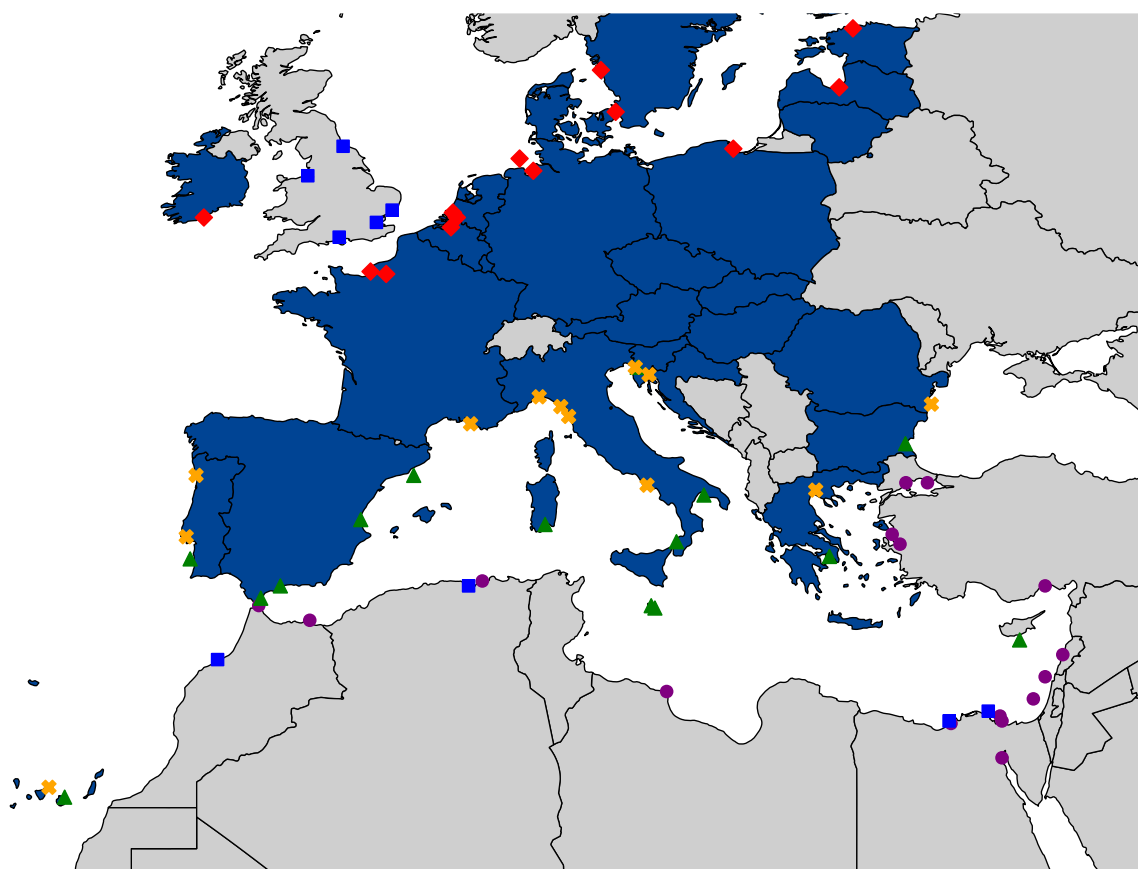
Tabel 3: Anvendte havnegrupper

Havnegruppe	Definition og udvælgelseskriterier	Anvendelse
<b>EU-omladningshavne med tilknyttet risiko</b>	EU-havne med et stort antal containeromladninger, som anses for at være mest udsat for risikoen for omladningsflytning, navnlig i betragtning af nærheden til omladningshavne uden for EU.	Overvågning af evidens for omladning uden for EU. Følgende opdeling blev anvendt til analysen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det vestlige Middelhavsområde</li> <li>- Det centrale Middelhavsområde</li> <li>- Det østlige Middelhavsområde</li> <li>- Sortehavet</li> <li>- Andet</li> </ul>
<b>Nærliggende havne uden for EU (omladning)</b>	Havne uden for EU, der med størst sandsynlighed kan udnytte en øget aktivitet som følge af risikoen for omladningsflytning. Det omfatter: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Havne inden for en afstand af 300 sømil fra en EU-havn<sup>14</sup></li> <li>- Havne, der har eksisterende containeromladningskapacitet, eller som kan udvikle denne kapacitet på kort sigt</li> </ul>	Overvågning af evidens for omladning uden for EU. Følgende opdeling blev anvendt til analysen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det vestlige Middelhavsområde</li> <li>- Det centrale Middelhavsområde</li> <li>- Det østlige Middelhavsområde</li> </ul>
<b>Nærliggende havne uden for EU (undvigende havneanløb)</b>	Havne uden for EU, der med størst sandsynlighed kan blive anvendt til undvigende havneanløb (dvs. inden for 300 sømil fra EU-havne). Det omfatter havne, der ligger tæt på EU-havne og har kapacitet til at modtage store dybvandsfartøjer.  Denne kategori omfatter:	Overvågning af evidens for undvigende havneanløb. Til analysen blev følgende opdeling anvendt: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Britiske havne</li> <li>- Havne i Tyrkiet og Nordafrika</li> </ul>

<sup>14</sup> Nogle andre havne uden for EU beliggende i større afstand er inddraget alt efter relevans.

Havnegruppe	Definition og udvælgelseskriterier	Anvendelse
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- alle havne, der hører under ovennævnte kategori ("nærliggende havne uden for EU (omladning)"), undtagen havne beliggende i en afstand på over 300 sømil</li> <li>- yderligere havne inden for den nævnte afstand, selv om de ikke er specialiserede i omladning.</li> </ul>	
<b>Den sydlige kontrolgruppe</b>	EU's containerhavne i Middelhavet, hvor omladning ikke udgør den største del af aktiviteterne.	<p>Kontrol af ændringer i de overordnede trafikmønstre i Middelhavet uden hensyntagen til omladningsoperationer med henblik på sammenligning med trafikmønstrene i EU's omladningshavne.</p> <p>Opdelt efter havområde:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det vestlige Middelhavsområde</li> <li>- Det centrale Middelhavsområde</li> <li>- Det østlige Middelhavsområde</li> </ul>
<b>Den nordlige kontrolgruppe</b>	EU's containerhavne i Nordeuropa, hvor omladning ikke udgør den største del af aktiviteterne (og som forventes at blive mindre påvirket af ændringer i trafikmønstrene i Middelhavet som følge af krisen i Det Røde Hav).	Kontrol af generelle ændringer i EU's maritime aktiviteter, bortset fra trafikmønstrene i Middelhavet, for at kunne foretage en sammenligning med ændringer i EU's omladningshavne.
<b>Havne på øer og i den yderste periferi</b>	De vigtigste havne på EU's øer og i regionerne i den yderste periferi.	Overvågning af indvirkningen på søtransporttjenester, der er vigtige for den territoriale kontinuitet, og på regionerne i den yderste periferi

Figur 1: Kort over havne i hver gruppe [viser ikke "havne på øer og i regioner i den yderste periferi"]



Havnekategorier	
●	Nærliggende havne uden for EU (omladning)
■	Nærliggende havne uden for EU (undvigende havneanløb)
▲	EU-omladningshavne med tilknyttet risiko
◆	Den nordlige kontrolgruppe
✕	Den sydlige kontrolgruppe

#### 4. Overvågning af mulig undvigende adfærd i 2024 (1.-3. kvartal)

##### 4.1. Overvågning af risikoen for omladning

- Der er i øjeblikket ingen dokumentation for, at der er en mærkbar tendens til flytning af containeromladningsaktiviteter fra EU til omladningshavne uden for EU.
- Der er en generel stigning i containerskibstrafikken i EU-havne i det vestlige Middelhav og et fald i trafikken (navnlig sejlads uden for EU) i EU-havnene i det østlige Middelhavsområde (f.eks. Piræus). De samme tendenser ses imidlertid generelt i alle EU-

havne og ikke-EU-havne i regionen og synes i vid udstrækning at skyldes situationen i Det Røde Hav.

Havnedata frem til tredje kvartal 2024 er blevet analyseret for Middelhavsområdet, herunder antallet af containerskibshavneanløb opdelt efter sejladsstype og fartøjsstørrelse, omfanget af containeromladninger og indeks for havnelinjeskibsfartens konnektivitet. De vigtigste resultater præsenteres i Table 4 nedenfor. Resultaterne viser indtil videre ikke tegn på en generel flytning af omladningsaktiviteter fra EU-havne til havne uden for EU. Ændringer i havneaktiviteten i det vestlige Middelhav og det østlige Middelhav anses for at være sammenfaldende med virkningerne af krisen i Det Røde Hav.

Tabel 4: Sammenfatning af resultaterne af analysen af havneaktivitetsdata opdelt efter Middelhavsområde

	Vestlige Middelhav	Centrale Middelhav	Østlige Middelhav
<b>Havneanløb</b> (1.-3. kvartal 2024 i forhold til 2022-2023)	<b>Antal havneanløb:</b> Der ses en lignende opadgående tendens i antallet af havneanløb i både EU-omladningshavne og nærliggende omladningshavne uden for EU.  <b>Fordeling af fartøjernes størrelse:</b> Der ses en stigning i havneanløb for både feederfartøjer og store fartøjer i EU-havne, og det stemmer overens med tendenserne i	<b>Antal havneanløb:</b> De observerede tendenser i EU-omladningshavnene er generelt sammenlignelige med tendenserne i kontrolgruppen og i nærliggende omladningshavne uden for EU.  <b>Fordeling af fartøjernes størrelse:</b> Der ses en stigning i havneanløb for feederfartøjer og en nedgang i havneanløb for store fartøjer, og det stemmer overens med tendenserne i nærliggende havne uden for EU.	<b>Antal havneanløb:</b> En tilsvarende mindre reduktion i antallet af containerskibes havneanløb i både EU-omladningshavne og nærliggende omladningshavne uden for EU. Dette svarer til virkningerne af krisen i Det Røde Hav.  <b>Fordeling af fartøjernes størrelse:</b> Der ses et tilsvarende fald i antallet af havneanløb for store fartøjer i både EU-omladningshavne og nærliggende

	Vestlige Middelhav	Centrale Middelhav	Østlige Middelhav
	<p>nærliggende havne uden for EU.</p> <p><b>Fordeling af sejladstyper:</b> Ingen nedgang i antallet af havneanløb uden for EU ved EU-omladningshavne (mindre stigning for både sejladser af typen ikke-EU/EU/ikke-EU og sejladser ikke-EU/EU/EU).</p>	<p><b>Fordeling af sejladstyper:</b> Ingen generel nedgang i sejladser af typen ikke-EU/EU/ikke-EU i EU-omladningshavne, men et lille fald i sejladser ikke-EU/EU/EU, som ikke synes at skyldes en specifik fartøjsstørrelse.</p>	<p>omladningshavne uden for EU.</p> <p><b>Fordeling af sejladstyper:</b> Nedgang i antallet af havneanløb uden for EU ved EU-omladningshavne EU (både sejladser ikke-EU/EU/ikke-EU og ikke-EU/EU/EU), primært for store fartøjer (over 14 500 TEU)<sup>15</sup>).</p>
<p><b>Omladningsaktiviteter</b> (1.-3. kvartal 2024 i forhold til 2022-2023)</p>	<p>Generelt stigende niveauer af omladningsoperationer, både i EU og i nærliggende omladningshavne uden for EU.</p>	<p>En stigning i containeromladningsaktiviteter over tid i EU og i nærliggende omladningshavne uden for EU. Tendenserne for den samlede containertrafik og omladning viser ingen væsentlige forskelle mellem EU-omladningshavne, kontrolgruppen af havne og omladningshavne uden for EU.</p>	<p>Den samlede trafik og omladning lå forholdsvis stabilt med lignende generelle tendenser i EU-omladningshavne og nærliggende omladningshavne uden for EU.</p> <p>Oplysninger for de enkelte havne viser dog et fald i omladningsaktiviteten i visse EU-havne (f.eks. Piræus) kombineret med stigninger i nogle tyrkiske havne. Stigningen i</p>

<sup>15</sup> TEU: "Twenty-Foot Equivalent Unit": standard måleenhed for lastkapacitet, der svarer til en 20-fods container.



	Vestlige Middelhav	Centrale Middelhav	Østlige Middelhav
			trafikken i tyrkiske havne kan være påvirket af krisen mellem Israel og Hamas, som kan bevirke omdirigering af en del af trafikken fra Israel til Tyrkiet.
<b>Forbindelser</b> (1.-3. kvartal 2024 i forhold til 2022-2023)	Ingen væsentlig forskel i udviklingen af forbindelserne for EU-omladningshavne sammenlignet med nærliggende omladningshavne uden for EU.	Der er ingen væsentlig forskel i den generelle udvikling af forbindelserne for EU-omladningshavne sammenlignet med nærliggende omladningshavne uden for EU. Når man ser på de enkelte havne, er der dog nogle forskelle: For Cagliari, Marsaxlokk og Taranto ses en betydelig nedgang i forbindelserne, mens der for de fleste andre havne i det centrale Middelhavsområde, både EU-havne og havne uden for EU, ses langt mindre udsving.	Antallet af forbindelser steg i Limassol, men faldt i Piræus sammenlignet med 2023.  Der ses lignende generelle udsving i nærliggende omladningshavne uden for EU.
<b>Generelle bemærkninger</b>	<b>Øget aktivitetsniveau, uden væsentlige forskelle mellem omladningshavne i og uden for EU.</b>	<b>Der er ingen væsentlige forskelle i tendenserne for omladningshavne i eller uden for EU. Der er dog nogle tydelige forskelle mellem havnene i EU.</b>	<b>Variationen i tendenserne for både EU-omladningshavne og nærliggende omladningshavne uden for EU er generelt i overensstemmelse med virkningerne</b>

	Vestlige Middelhav	Centrale Middelhav	Østlige Middelhav
			af krisen i Det Røde Hav. Nogle af ændringerne for specifikke havne (dvs. nedgang i aktiviteterne i Piræus sammenholdt med opgang i nogle tyrkiske havne) kan tyde på undvigende adfærd, men de vigtigste drivkræfter synes dog at være virkningerne af krisen mellem Israel og Hamas og krisen i Det Røde Hav.

#### 4.2. Overvågning af risikoen for containerskibes undvigende havneanløb eller ændringer i rækkefølgen af havneanløb

- Samlet set er der ingen tegn på, at rederierne generelt foretager yderligere havneanløb i nærliggende havne uden for EU, eller at containerskibe foretager systematiske ændringer i rækkefølgen af havneanløb for at omgå ETS-reglerne.
- Der er ingen væsentlig stigning i containerskibes anløb af britiske havne før (eller efter) anløb af EU-havne i overvågningsperioden. En yderligere detaljeret analyse af trafikken fra USA til EU viser imidlertid en stigning i andelen af mellemliggende havneanløb i Det Forenede Kongerige, når man sammenligner 2024 med 2023.
- Der synes ikke at være en tendens til undvigende havneanløb (eller ændringer i rækkefølgen af havneanløb) før (eller efter) anløb af EU-havne i Middelhavsområdet.

#### *Oversigt på EU-plan*

Resultaterne fra EMSA's rutemodelleringsværktøj viser ikke en samlet stigning (med hensyn til containerskibes havneanløb og samlede fartøjskapacitet) i mellemliggende stop i nærliggende havne uden for EU før (eller efter) anløb i EU-havne. Tilsvarende viser analysen af den gennemsnitlige afstand på første/sidste strækning efter/før afgang fra/ankomst til EU-havne ikke en nedgang, der kunne udlægges som undvigende anløb eller ændring af rækkefølgen af

havneanløb. Tværtimod er den gennemsnitlige afstand for første/sidste strækning steget en smule i løbet af overvågningsperioden sammenlignet med 2023 og 2022, sandsynligvis på grund af omlægning af sejladsene som følge af krisen i Det Røde Hav.

### ***Risikoen for undvigende havneanløb i Det Forenede Kongerige***

De samlede data for havneanløb viser ingen væsentlig stigning i containerskibes anløb i relevante britiske havne før (eller efter) anløb af EU-havne (også når der kun ses på nordvesteuropæiske havne) i overvågningsperioden.

Når man specifikt ser på trafikken fra USA til EU, kan der imidlertid observeres en stigning i andelen af sejlads med mellemliggende havneanløb i Det Forenede Kongerige i de seneste år. Sådanne sejlads udgjorde 30 % af sejladsene mellem USA og EU i 2023 og 34 % i 2024.

### ***Risiko for undvigende havneanløb i Tyrkiet eller Nordafrika***

Overordnet set er det med den aktuelle krise i Det Røde Hav, der påvirker antallet af havneanløb i regionen, vanskeligt at fastslå omfanget af eventuelle virkninger af gennemførelsen af EU ETS i denne region. Under alle omstændigheder viser detaljerede resultater fra EMSA's rutemodelleringsværktøj ingen samlet stigning (hverken med hensyn til den samlede fartøjskapacitet eller det samlede antal anløb) i mellemliggende havneanløb i havne uden for EU i Middelhavsområdet før (eller efter) anløb i EU's havne i Middelhavsområdet.

## **4.3. Overvågning af risikoen for at flytte efterspørgslen til andre transportformer**

- De undersøgte casestudier (Spanien-Italien og forbindelser over Sortehavet til Bulgarien) viser ingen tendens til trafikoverflytning til vejgodstransport.

### ***Casestudie Spanien-Italien (ro-ro- og ro-pax-tjenester)***

Ro-ro- og ro-pax-tjenester mellem Spanien og Italien konkurrerer med landtransportalternativer (hovedsagelig vejgodstransport) på grund af den relativt korte afstand mellem de to lande for både land- og søtransportforbindelser. For at undersøge de mulige virkninger på trafikoverflytningen efter gennemførelsen af udvidelsen af EU ETS er ro-pax- og ro-ro-fragtskibes havneanløb mellem Spanien og Italien blevet overvåget og sammenlignet med tendenserne på EU-plan for disse fartøjstyper. Desuden er der indsamlet data om vejgodstrafik frem til første kvartal 2024 for at sammenligne med ro-ro- og ro-pax-trafik og afdække mulige tendenser vedrørende trafikoverflytning.

Samlet set tyder dataene ikke på en generel eller systematisk nedgang i søtransporten mellem landene eller på en stigning i vejgodstransporten mellem de to lande. Der er derfor ingen klare tegn på en tendens til øget overflytning til vejtransport. Da de tilgængelige data imidlertid er begrænset til en meget kort periode efter indførelsen af ETS, er det for tidligt at drage nogen endelig konklusion. Yderligere data om omfanget af sø- og vejgodstrafik anses for nødvendige for yderligere at underbygge analysen i fremtidige rapporter.

### ***Casestudie Bulgarien – nabolande (ro-pax og containerskibe)***

For yderligere at undersøge den mulige risiko for transportomlægning er data for ro-pax-skibes og containerskibes havneanløb i havnene i Burgas og Varna i Bulgarien blevet overvåget.

Analysen viser, at der er små udsving i trafikken siden begyndelsen af 2024, når der tages hensyn til specifikke fartøjstyper, men generelt er der på nuværende tidspunkt ingen dokumentation for en betydelig reduktion af skibstrafikken til havnene i Burgas og Varna fra nærliggende havne, der tyder på en øget anvendelse af andre transportformer (hovedsagelig vejtransport) til at levere varerne.

#### 4.4. Overvågning af risikoen for tildeling af bedst præsterende fartøjer til EU-ruter

- Analysen viser, at en lidt større andel af nyere fartøjer (der antages at være mere energieffektive) har anløbet EU's havne i 2024 i forhold til 2023. Andre faktorer (som f.eks. udskiftning af den globale flåde) anses for mest sandsynlige som årsag.
- Analyser af energieffektivitetsindekser for fartøjer, der anløber EU-havne, viser ingen pludselige forbedringer, når man sammenligner 2024 med 2023.

EMSA's analyser viser, at 14 % af den containerskibsflåde, der anløb EU-havne i 2024, var fem år eller derunder sammenlignet med 12 % i 2023. Samtidig er 20 % af flåden i 2024 mindst 20 år gammel sammenlignet med 19 % i 2023. Der er derfor visse tegn på, at den flåde, der anløber EU-havne i 2024, i gennemsnit er lidt yngre end i 2023 (og derfor antages at være lidt mere energieffektiv). Sammenhængen mellem denne tendens og undvigende adfærd kan dog ikke påvises, da andre faktorer (såsom omfanget af udskiftninger i flåderne globalt) med større sandsynlighed påvirker resultaterne. Det anslås eksempelvis, at procentdelen af den globale flåde af containerskibe, der er under fem år gamle, var 17 % i 2024 sammenlignet med 14,5 % i 2023.<sup>16</sup>

Desuden viser en analyse af indeksdata for energieffektivitet indberettet vedrørende fartøjer, der anløb EU-havne i perioden 2022-2024, kun en lille forbedring af flådens gennemsnitlige effektivitet fra 2022 til 2023 og ingen fra 2023 til 2024. Der er derfor ingen tegn på en væsentlig ændring i energieffektiviteten for fartøjer, der anvendes på ruter til og fra EU siden 2024.

#### 4.5. Overvågning af den mulige anvendelse af skibe under størrelsesgrænsen

- Der er ingen dokumentation for en øget anvendelse af fartøjer på mellem 4 000 BT og 5 000 BT i 2024 i forhold til det foregående år.

Hvis rederierne skulle anvende mindre fartøjer for at omgå ETS-reglerne, ville de højst sandsynlig anvende fartøjer på mellem 4 000 BT og 5 000 BT for at reducere de samlede operatøromkostninger. Ved undersøgelse af disse fartøjer viser analysen, at de udgør en lille procentdel af det samlede antal anløb i EU-havne med visse forskelle mellem skibstyperne. For stykgodsskibe, der betragtes som den mest relevante fartøjskategori for denne risiko, var ca. 11 % af havnebesøgene på indgående ruter fra lande uden for EU fartøjer i det nævnte størrelsesinterval i 2024. Det er en meget lille stigning i forhold til niveauet for 2022 og 2023 (henholdsvis 10,6 % og 9,9 %). På ruter inden for EU er procentdelen af havnebesøg for generelle fragtskibe på mellem 4 000 BT og 5 000 BT også lav, nemlig ca. 9 % i 2024. Den har ligget meget stabilt siden 2022.

For andre fartøjskategorier er procentdelen af havneanløb foretaget af fartøjer i den nævnte størrelse også lav, f.eks. 0,5 % for containerskibe og 12 % for olietankere på indgående sejlads

<sup>16</sup> FN's Konference om Handel og Udvikling, *Revision af søtransporten i 2024* (UNCTAD/RMT/2024) og *Revision af søtransporten i 2023* (UNCTAD/RMT/2023).

fra lande uden for EU. Den samlede sammenligning af procentsatserne for havneanløb i 2024 med procentsatserne for de foregående år tyder ikke på nogen væsentlig stigning i anvendelsen af fartøjer over 4 000 BT og under 5 000 BT for nogen fartøjskategori.

#### **4.6. Overvågning af mulig anvendelse af skib-til-skib-overførsler**

- Samlet set er der ingen tegn på en stigning siden januar 2024 i antallet af skib-til-skib-overførsler af gods, der finder sted i EU-farvande.

Analyser af skib-til-skib-overførsler i EU-farvande viser, at selv om antallet af overførsler steg betydeligt i 2022 efter den russiske invasion af Ukraine, har der ikke været nogen yderligere samlet stigning siden januar 2024 (sammenlignet med 2023), som kunne tyde på en større anvendelse af skib-til-skib-overførsler som mulig undvigende adfærd efter udvidelsen af EU ETS til søtransport.

### **5. Fremtidige tiltag: Gennemgang af relevante konklusioner ud over overvågningsperioden**

- Med hensyn til rutemeddelelser er der nogle få eksempler, der kan tyde på en risiko for undvigende adfærd i forbindelse med tilføjede anløb i Det Forenede Kongerige, men en analyse af de transatlantiske ruter for 2025 viser ingen tegn på en konstaterbar tendens til undvigende adfærd ved anløb i britiske havne. Ruter, hvor havne i Middelhavet indgår, vil sandsynligvis fortsat blive påvirket af krisen i Det Røde Hav.
- Med hensyn til investeringer er der i øjeblikket ingen klar evidens for, at der sker en ændring i havnenes investeringsmønstre, som kunne føre til en generel reduktion i investeringerne i EU-havne kombineret med fremskyndede investeringer i nærliggende havne uden for EU. De mest relevante resultater vedrørende investeringer i nærliggende havne uden for EU er den nylige kapacitetsudvidelse af havnen i Damietta i Egypten, som muligvis kan tiltrække yderligere omladningsoperationer til havnen. Desuden forventes containerhåndteringskapaciteten i havnen i Nador i Marokko også at blive udvidet betydeligt i 2027. De nævnte havne bør sammen med andre overvåges nøje i de kommende år.
- Med hensyn til ny lovgivning eller regulering er der ikke noteret nogen udvikling i nærliggende lande uden for EU, som kunne øge risikoen for undvigende adfærd i fremtiden. Tværtimod kan Tyrkiets nyligt bebudede CO<sub>2</sub>-prissætningssystem for søtransport bidrage til at mindske risikoen for undvigende adfærd rettet mod tyrkiske havne. Medtagelsen af indenlandske søtransportemissioner i Det Forenede Kongeriges emissionshandelssystem – og muligvis den anden halvdel af søtransportemissionerne mellem Det Forenede Kongerige og EU – bør også delvist mindske risikoen for undvigende adfærd. Den videre udvikling vil løbende blive overvåget.

#### **5.1. Ruteændringer af containerlinjer**

Samlet set er der begrænsede meddelelser om ruteændringer, der påvirker havnene i det østlige Middelhavsområde. Meddelelser fra rederier med tilknytning til regionen bekræfter, at fartøjerne forventes fortsat at omgå Det Røde Hav i 2025 og anvende Kap Det Gode Håb på grund af den fortsat ustabile situation i Det Røde Hav. Det forventes derfor, at trafikken i Piræus havn fortsat vil blive omdirigeret. Nogle af de omdirigerede tjenester fra Piræus forventes i stedet fortsat at anvende mindre feedere fra havne i det vestlige Middelhav (i mange tilfælde EU-havne) til at

transportere gods til det østlige Middelhav. Der er ikke evidens for, at ruter omdirigeres fra Piræus af andre årsager end omlægning af sejladsen på grund af krisen i Det Røde Hav.

For så vidt angår havne i det centrale Middelhavsområde er der ingen klar identifikation af nye ruter, der systematisk kan påvirke havne i det centrale Middelhavsområde i hele regionen, og som kan skyldes gennemførelsen af ETS. Det forventes, at en omdirigering af større fartøjer væk fra Malta Freeport kan fortsætte i 2025, hovedsageligt på grund af den fortsatte krise i Det Røde Hav.

I havne i det vestlige Middelhav er der flere eksempler på, at havne uden for EU (navnlig Tanger Med) føjes til eksisterende ruter, der opererer i dette område. Desuden er der dokumentation for, at operatører tilføjer havne i EU's vestlige Middelhavsområde (f.eks. Sines, Valencia og Barcelona) til forbindelserne til Fjernøsten og Mellemøsten. Sådanne ændringer anses derfor for hovedsageligt at være forbundet med virkningerne af situationen i Det Røde Hav.

I Nordsøen er der flere meddelelser om ruteændringer, hvor nogle tilføjer havneanløb i Det Forenede Kongerige, hvilket kan tyde på en mulig risiko for undvigende adfærd. Den detaljerede analyse til sammenligning af ruter mellem Nordamerika og Nordvesteuropa i 2024 med ruter annonceret for 2025 viser, at flere ruter ændres fra 2024 til 2025. Ifølge dette casestudie omfatter kun få transatlantiske ruter i 2025 et nyt stop i Storbritannien, men der er andre ruter, hvor der tilføjes et havneanløb i EU, og/eller fjernes et havneanløb i UK. På nuværende tidspunkt er det derfor vanskeligt at identificere en klar tendens til undvigende adfærd, der er planlagt for 2025, også i Nordsøregionen.

## **5.2. Investeringer i kapacitetsudvidelse af containerhavne**

Et betydeligt antal projekter til udvidelse af havnes containerkapacitet er blevet identificeret i både EU-havne og nærliggende havne uden for EU. Der er fortsat organisk vækst i mange europæiske havne i et modent marked, hvor de eksisterende containerterminaler gradvist øger deres kapacitet for at forbedre konkurrenceevnen og øge markedsandelen. Drevet af en stærk markedsdynamik (67 % stigning i containermængder siden 2010 i Middelhavslande uden for EU) oplever de nærliggende havne uden for EU fortsat en hastig udvikling, og nogle af de vigtige projekter placeres væk fra ældre bycentre.

Når man opsummerer de stigninger i havnenes containerkapacitet, der er konstateret for 2025-2035, udgør de 25 mio. yderligere TEU for EU-havne og 34 mio. TEU for nærliggende havne uden for EU. For sidstnævnte skyldes det hovedsageligt investeringer i det østlige Middelhavsområde (dvs. Tyrkiet og Egypten) og det vestlige Middelhavsområde (dvs. Marokko).

Det omfatter eksempelvis investeringer i havnene i Damietta og Nador. I Damietta (Egypten) forventes en ny terminal med en årlig kapacitet på 3,3 mio. TEU at blive sat i drift i 2025 (sammenlignet med den nuværende kapacitet på 1,2 mio. TEU), og havnen sigter mod at blive Hapag-Lloyds dedikerede strategiske omladningscenter i det østlige Middelhavsområde. I Nador (Marokko) gennemføres projektet om udvidelse af containerhåndteringskapaciteten i Nador West Med Terminal, der har været under planlægning i ti år. Når terminalen er fuldt operationel i 2027, får den en kapacitet på 3,4 mio. TEU om året (sammenlignet med den ubetydelige containerhåndteringskapacitet i Nador i øjeblikket). Et joint venture mellem CMA CGM og Marsa

Maroc skal stå for at udstyre og drive 50 % af den nye containerterminal. Kapacitetsudvidelsen har til formål at supplere omladningskapaciteten i Tanger Med.

På nuværende tidspunkt er der ingen evidens for, at havnenes investeringsmønstre ændres (dvs. at investeringer annulleres eller reduceres i EU-havne og fremskyndes i konkurrerende havne uden for EU) som følge af ETS. I betragtning af de planlagte investeringer er det imidlertid vigtigt fortsat nøje at overvåge disse hurtigt voksende nærliggende havne.

### **5.3. Ændringer i lovgivningen i nabolandene**

Der er ingen lovgivningsmæssig eller reguleringsmæssig udvikling i nærliggende lande uden for EU, som kan øge risikoen for undvigende adfærd i fremtiden. To lande, Det Forenede Kongerige og Tyrkiet, har derimod annonceret planer om at gennemføre CO<sub>2</sub>-prissætningsmekanismer for skibsfartssektoren.

Det Forenede Kongerige planlægger at udvide anvendelsesområdet for Det Forenede Kongeriges emissionshandelssystem til at omfatte søtransportemissioner fra 2026. Der blev iværksat en høring i november 2024<sup>17</sup> med det formål at undersøge forskellige gennemførelsesmuligheder samt at foretage høring om en eventuel fremtidig udvidelse af Det Forenede Kongeriges emissionshandelssystem til at omfatte søtransportemissioner. Høringen omfatter muligheden for at dække halvdelen af emissionerne fra sejlads mellem Det Forenede Kongerige og EU ud over Det Forenede Kongeriges indenlandske emissioner samt eventuelt halvdelen af emissionerne fra international oversøisk sejlads, der starter eller slutter i Det Forenede Kongerige, hvis den multilaterale indsats gennem IMO forsinkes eller viser sig at være utilstrækkelig til at reducere drivhusgasemissionerne fra international skibsfart.

I Tyrkiet ændrede parlamentet havneloven i juli 2024 med henblik på at forpligte kommercielle skibe, der anløber tyrkiske havne, til at betale for deres drivhusgasemissioner. I en forordning præciseres systemets dækning (tonnage, typer af sejlads), emissionsafgiftssatser og procedurer for overvågning, rapportering og verifikation af emissioner. Det er derfor endnu uklart, om emissionshandelssystemet kun skal finde anvendelse på TK-EU-sejlads og indenrigssejlads, og/eller om det også skal finde anvendelse på rejser uden for TK. I så tilfælde undgås risikoen for undvigende adfærd rettet mod tyrkiske havne.

Egypten har ligeledes for nylig lanceret et frivilligt CO<sub>2</sub>-marked, men der er endnu ikke tale om at lade søfarten indgå heri.

Der er ikke konstateret bebudede relevante lovgivningsmæssige ændringer i Marokko eller i andre nabolande, som er relevante for denne analyse.

Ud over de nationale lovgivningsændringer i nabolandene er EU også fuldt engageret på globalt plan i at presse på for en ambitiøs lovgivningsmæssig ramme. Der er igangværende drøftelser i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) med henblik på at nå til enighed om konkrete

---

<sup>17</sup> Udvidelse af anvendelsesområdet for Det Forenede Kongeriges emissionshandelsordning: Skibsfart: En fælles høring af den britiske regering, den skotske regering, den waliske regering og Nordirlands ministerium for landbrug, miljø og landdistrikter. Tidsfrist: 23. januar 2025

<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6747627277462f7809147537/uk-ets-scope-expansion-maritime-consultation.pdf>

foranstaltninger for at nå de mål, der er vedtaget i henhold til IMO's reviderede drivhusgasstrategi. Resultaterne på IMO-plan vil blive inddraget, herunder i forbindelse med overvågningen af ETS-direktivets gennemførelse i relation til søtransport.

## 6. Overvågning af andre påvirkninger

- ETS-omkostningerne anslås i gennemsnit at udgøre en stigning på 3,7 % i de samlede forsendelsesomkostninger i 2024, med store forskelle på tværs af fartøjskategorier.
- En analyse af ETS-omkostninger og tillæg viser, at containerskibsoperatører i fuldt omfang vælter ETS-omkostningerne over på afskiberne. De bebudede ETS-tillæg bevirker en stigning på ca. 1-5 % i fragtraterne og dermed i afskibernes transportpriser. Samtidig steg de globale fragtrater for containerskibsfart med ca. 120 % fra oktober 2023 til juni 2024, primært på grund af krisen i Det Røde Hav.
- Der er også dokumentation for, at der anvendes specifikke ETS-tillæg på nærskibsfartsruter. En analyse af forskellige færgeruter indikerer, at ETS-omkostningernes indvirkning på billetpriserne varierer stærkt for de valgte ruter med prisstigninger på mellem 3 % og 11 %.
- Der er på nuværende tidspunkt intet, der tyder på, at der er sket en nedgang i skibsfarten til EU's øer på basis af den analyserede tendens i antallet af havneanløb.
- En analyse af havnetrafikken i regionerne i den yderste periferi viser ingen usædvanlige reduktioner i nogen af regionerne i den yderste periferi i 2024. Desuden er der kun få tegn på forskelle i tendenserne for havneanløb i regionerne i den yderste periferi afhængig af rejsens oprindelse. Omladningsaktiviteterne er relativt minimale i havnene i regionerne i den yderste periferi, bortset fra De Kanariske Øer, og der blev ikke konstateret nogen væsentlig undvigende adfærd.

### 6.1. Indvirkning på transportomkostningerne

I betragtning af en gennemsnitspris for ETS-kvoter på 64 EUR/tCO<sub>2</sub> i 2024 og indfasningen på 40 % anslås det, at rederierne vil returnere ca. 34 mio. EU-kvoter i 2024 (under antagelse af aktivitetsniveauet i 2023), hvilket vil indebære en omkostning på ca. 2 200 mio. EUR til erhvervelse af ETS-kvoter. Sammenlignet med de samlede forsendelsesomkostninger (f.eks. brændstofomkostninger, personaleomkostninger, havneafgifter, kapitalomkostninger osv.) udgør dette en stigning på ca. 3,7 %, hvis operatørerne og/eller rederne ikke træffer foranstaltninger til energieffektivitet eller emissionsreduktion.

Omkostningsvirkningerne varierer meget på tværs af fartøjskategorier afhængigt af deres relative andel af emissioner inden for og uden for EU. F.eks. har containerskibe, tankskibe eller bulkskibe normalt en højere andel af emissioner uden for EU sammenlignet med passagerskibe.

De samlede ETS-omkostningsvirkninger i 2024 for en udvalgt rute fra Fjernøsten til Nordeuropa (Shanghai til Rotterdam med containerskib bygget i 2015 med ca. 14 000 TEU), der udelukkende anvender fossile brændstoffer, blev anslået til ca. 145 000 EUR pr. tur ved omlægning af rejsen via Kap Det Gode Håb og til 106 000 EUR ved sejlads via Suezkanalen. Det udgør en ekstraomkostning på henholdsvis ca. 10 EUR/TEU og 7 EUR/TEU med en anslået belægningsgrad på 78 %.



Linjeoperatører har annonceret ETS-tillæg for at lægge ETS-omkostningerne over på afskiberne. Som eksempel kan nævnes, at ETS-tillæg på ruten Asien til Nordeuropa beløber sig til 30 EUR/TEU i gennemsnit (og 20 EUR/TEU i den modsatte retning), i begge tilfælde højere end de omkostninger på 7-10 EUR/TEU, der er anslået ovenfor for denne rute i 2024. Dette tyder på, at linjeoperatører fuldt ud kan videregående ETS-omkostningerne, og det viser, at sådanne tillæg ikke nødvendigvis afspejler de reelle EU ETS-omkostninger, der forventes på en bestemt rute.

Analysen af ETS-tillæg i forhold til fragtrater viser, at ETS' indvirkning på transportpriserne for afskibere sandsynligvis vil være begrænset i 2024. Linjeoperatørernes annoncerede ETS-tillæg ligger for det meste inden for intervallet 1-5 % af containerfragtraterne. Dette skal sammenlignes med stigningen på 120 procentpoint i containerfragtraterne fra oktober 2023 til juni 2024, som hovedsagelig kan tilskrives krisen i Det Røde Hav, som anslået af UNCTAD.<sup>18</sup>

Der er også dokumentation for, at der anvendes specifikke ETS-tillæg på nærskibsfartsruter. En analyse af forskellige færgeruter i EU viser, at ETS-omkostningernes indvirkning på billetpriserne varierer for de undersøgte ruter og bevirkede en prisstigning på 3-11 % i 2024.

## **6.2. Indvirkning på væsentlige tjenester for territorial kontinuitet**

Analysen af havneanløb for de ti største færgetjenester til EU's øer viser, at hvis der ikke gives undtagelse for indenlandske tjenester til øer med færre end 200 000 indbyggere, kan ETS forventes at have en ret betragtelig effekt på de samlede årlige rejseomkostninger, som vil stige yderligere i de følgende år. I 2024 anslås ETS-omkostningerne at være yderligere 8 % i forhold til de samlede omkostninger for færgeruter, der anvender 100 % fossile brændstoffer. I 2025 og 2026 forventes ETS-omkostningerne at stige i overensstemmelse med indfasningstilgangen vedrørende ETS-kvoter, der skal returneres. På nuværende tidspunkt er der intet, der tyder på en nedgang i skibsfarten til øer, baseret på tendensen i de analyserede havneanløb, både for fritagne og ikke-fritagne øhavne. Svarene på det spørgeskema, der blev sendt til havnemyndighederne, indeholder ingen yderligere evidens for justeringer af færgefarten til øer. ETS-omkostningerne i indeværende år synes derfor ikke at have påvirket hyppigheden af søtransport til øer eller afskrækket virksomheder fra at påtage sig disse ruter på grundlag af de tilgængelige data.

## **6.3. Virkninger for skibstjenester til/fra regionerne i den yderste periferi**

I konsekvensanalysen vedrørende udvidelsen af EU ETS til søtransport blev det konstateret, at de mest fjerntliggende områder i EU, regionerne i den yderste periferi, er særligt udsatte for økonomiske virkninger af ændringer i søfartssektoren. Det skyldes flere faktorer, herunder betydeligt længere rejsestrækninger for regioner i den yderste periferi end for rejser inden for EU (nogle regioner i den yderste periferi ligger 10 000 km fra Europa) og betydeligt lavere BNP pr. indbygger i disse regioner sammenlignet med de nationale gennemsnit (og generelle EU-gennemsnit). Af ovennævnte grunde indeholder ETS-direktivet i overensstemmelse med artikel 349 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde specifikke undtagelser vedrørende emissioner fra skibsfart, der vedrører regionerne i EU's yderste periferi.

---

<sup>18</sup> UNCTAD, *2024 Review of maritime transport* (kapitel 3) [RMT 2024 – kapitel III. Freight rates, maritime transport costs and their impact on consumer prices and economic activity](#)

Analysen af havneanløb i de forskellige regioner i den yderste periferi i 2024 viser tendenser, der er i overensstemmelse med tidligere år eller knyttet til ændringer i den regionale trafik (navnlig inden for Caribien). Der er ingen tegn på usædvanlige fald i trafikken i nogen af regionerne i den yderste periferi i 2024.

Desuden er der kun ringe variation i tendenserne for havneanløb i regionerne i den yderste periferi afhængigt af rejsens oprindelse. På De Kanariske Øer er der en større stigning i 2024 i antallet af havneanløb for sejlads fra lande uden for EU, men det synes at være relateret til virkningerne af situationen i Det Røde Hav snarere end til udvidelsen af EU ETS. Der er heller ingen tegn på en nedgang i trafikken fra andre EU-medlemsstater til regioner i den yderste periferi eller stigninger i den nationale trafik fra en given medlemsstats europæiske kontinentale område til dens regioner i den yderste periferi eller mellem regioner i den yderste periferi i samme stat, som kunne indikere ændrede ruter (dvs. ændret rækkefølge af havneanløb) med henblik på at reducere ETS-betalingerne ved at anvende eksisterende undtagelser for sejlads inden for samme medlemsstat.

Containeromladningsaktiviteter i havne i EU's regioner i den yderste periferi drives hovedsageligt af havne på De Kanariske Øer, som oplevede en betydelig stigning i begyndelsen af 2024. Denne stigning skyldes med al sandsynlighed virkningerne af situationen i Det Røde Hav. Derimod forblev omladningsaktiviteten i havne i andre regioner i den yderste periferi på et lavt niveau. Det er derfor ikke muligt at identificere nogen direkte virkninger af EU ETS på disse aktiviteter i 2024.

## **7. Konklusioner**

Denne rapport indeholder en indledende analyse af virkningerne af udvidelsen af EU ETS til søtransport, som trådte i kraft den 1. januar 2024, med det formål at afdække mulige tendenser til undvigende adfærd på et tidligt tidspunkt og vurdere de bredere konsekvenser af systemet, herunder dets indvirkning på transportomkostninger og vigtige søtransporttjenester.

Når man ser på markedstendenserne i de første tre kvartaler af 2024, viser de tilgængelige data, at der er sket vigtige ændringer i skibstrafikken og ruterne i 2024. Ændringerne synes imidlertid hovedsageligt at hænge sammen med de igangværende virkninger af krisen i Det Røde Hav, som resulterede i, at mange rederier omlagde ruterne og sejlede rundt om Sydafrika via Kap Det Gode Håb.

For bedst muligt at kunne skelne mellem virkningerne af krisen i Det Røde Hav og virkningerne af udvidelsen af ETS fortages i analysen en sammenligning af tendenserne for havne i og uden for EU under hensyntagen til deres økonomiske aktivitet, placering og eksponering for krisen i Det Røde Hav. Analysen viser ingen konkrete tegn på en generel tendens til flytning af containeromladningsaktiviteter, hvor nærliggende havne uden for EU ville drage fordel af en nedgang i havneaktiviteten i EU-havne. Der er heller ingen klare beviser for, at rederierne tilføjer stop i nærliggende havne uden for EU eller ændrer rækkefølgen af havneanløb for at omgå forpligtelserne i henhold til ETS. Desuden viser en analyse af de tilgængelige data fra to casestudier (Spanien-Italien og Bulgarien-nabolandene) ingen evidens for trafikoverflytning til vejtransport. De foreliggende data indikerer endvidere ikke en stigning i brugen af mindre skibe uden for systemets anvendelsesområde eller skibsoverførsler, hvilket kunne have tydet på undvigende adfærd fra selskabernes side.

Ved undersøgelsen af fremtidsrettede indikatorer, herunder rutemeddelelser for 2025 og planlagte investeringer i havne, viser analysen ingen mærkbare tendenser, der kan tyde på en ændring i markedsadfærden som følge af udvidelsen af ETS til søtransport. Samtidig sættes der i undersøgelsen fokus på skibsfartens evne til at reagere hurtigt, hvor containerrederierne eksempelvis hurtigt tilpasser ruterne og driften som reaktion på krisen i Det Røde Hav. Selv om nogle få eksempler tyder på, at virksomhederne overvejer en undvigende adfærd, når de udformer de fremtidige ruter, giver analysen ikke afgørende og generel evidens for en sådan tendens. Desuden ses der ikke en afgørende udvikling i de planlagte havneinvesteringer, hverken i EU eller i nabolandene, i forhold til tendenserne i de seneste år. I mange havne planlægges der fortsat ambitiøse investeringer for at øge konkurrenceevnen og markedsandelene, navnlig for containeromladningsaktiviteter.

Med hensyn til bredere virkninger forventes udvidelsen af ETS til søtransport og rederiernes forpligtelse til at returnere EU-kvoter gennemsnitligt at øge de samlede skibsfartsomkostninger med 3,7 % i 2024, hvis operatørerne og/eller rederierne ikke træffer foranstaltninger til energieffektivitet eller emissionsreduktion. Der forventes højere stigninger i 2025 og 2026 afledt af indfasningsmodellen. Disse omkostninger vælter rederierne generelt over på afskiberne, og det har en relativt begrænset indvirkning på de samlede transportpriser. ETS-tillæg pålagt af rederier i 2024 udgør en stigning i fragtraterne på 1-5 % for dybhavscontainertjenester og 3-11 % for forskellige færgeruter i Europa. Analysen indikerer ikke en nedgang i skibsfarten til EU's øer eller regioner i den yderste periferi, idet havnetrafikken og omladningsaktiviteterne fortsat er forholdsvis stabile.

Selv om denne første rapport ikke indeholder evidens for større ændringer, der direkte kan tilskrives indførelsen af EU ETS, bør disse konklusioner anvendes med forsigtighed på grund af begrænsningerne for analysen. Navnlig de betydelige afsmittende virkninger af krisen i Det Røde Hav på skibstrafikken, den begrænsede tid siden indførelsen samt de deraf følgende begrænsede erfaringer med gennemførelsen af systemet for søtransportemissioner og databegrænsningerne er alle faktorer, der indvirker på analysens robusthed. Denne indledende rapport bør derfor ses som det første skridt i en igangværende proces, der danner grundlag for fremtidige analyser og mulige forbedringer af overvågningsmetoderne, navnlig vedrørende inddragelse af fremtidige faktorer – herunder ikrafttrædelsen af FuelEU Maritime-forordningen fra januar 2025. Kommissionen fortsætter overvågningsaktiviteterne som krævet i ETS-direktivet og søger aktiv støtte og samarbejde med medlemsstater, agenturer og relevante interessenter for at sikre en hurtig afdækning af nye tendenser, mønstre og spørgsmål, der kan danne grundlag for beslutningstagning og politikudvikling.