



**SAMLENOTAT
EUROPAUDVALG**

TIL

FOLKETINGETS

2. maj 2022

**Rådsmøde (transport, telekommunikation og energi – transportdelen)
Den 2. juni 2022**

Forslag til forordning om krav til alternative brændstoffer i søfarten
(FuelEU Maritime), (KOM (2021) 562)..... 2

Sag til forhandlingsoplæg

Forslag til forordning om krav til alternative brændstoffer i søfarten (FuelEU Maritime), (KOM (2021) 562)

Revideret notat ift. samlenotat af 10. november 2021.

1. Resumé

Som del af Kommissionens Fit-for-55-lovpakke (FF55) er der fremsat forslag til en forordning om krav til brug af alternative brændstoffer i søfarten (FuelEU Maritime). Forslaget til forordningen har til formål at øge brugen af alternative brændstoffer i søfarten med henblik på at reducere sektorens drivhusgasemissioner.

Forslaget indeholder derfor krav til drivhusgasintensiteten i det brændstof, som skibe sejler på. Kravene vil gælde fra 2025 og vil omfatte skibe med en bruttotonnage på over 5.000, fx cruise- eller containerskibe, og som sejler mellem to EU havne samt 50 pct. af sejladsen til og fra en EU-havn og en havn i et tredjeland. Endvidere stilles der med forslaget krav om, at større container- og passagerskibe skal koble sig til landstrømanlæg, hvis det er tilgængeligt i EU havnene, eller anvende nulemissions-teknologier, når de anløber til og ligger i en EU havn.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige konsekvenser, da der skal sikres håndhævelse af forordningen over for skibe, der **anløber** danske havne. Forslaget vurderes ikke umiddelbart at have væsentlige statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget vurderes at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser, da kravet om brug af alternative brændstoffer pålægger søfartserhvervet nye omkostninger, idet alternative brændstoffer og den tekniske anvendelse heraf er omkostnings tung. Som naturlig konsekvens må det også forventes, at det bliver dyrere for virksomheder at købe fragtydelser baseret på søtransport.

Regeringen ser positivt på forslaget til forordningen, da forslaget har potentiale til at fremme en klimaneutral søfartssektor og bidrage væsentligt til målsætningerne om at reducere søfartens drivhusgasudledninger.

2. Baggrund

Kommissionen har den 14. juli 2021 fremsat forslag til forordning om brug af vedvarende og lavemissionsbrændstoffer i søfarten og om ændring af direktiv 2009/16/EC. Forslaget er fremsendt i dansk sprogversion d. 10. september 2021. Forslaget er fremsendt med hjemmel i traktatens (TEUF)

artikel 100(2) og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er en del af en større lovpakke under navnet ”Fit-For-55” (FF55), som har til hensigt at indfri målsætningerne fremsat i den Grønne Europæiske Pakt (European Green Deal) om, at EU skal nedbringe drivhusgasudledningerne med minimum 55 pct. i 2030 og være klimaneutralt i 2050.

FF55-pakken indeholder en række forslag, som samlet har til formål at medvirke til at reducere udledningerne og indfri EU’s klimamål, men samtidig bevare den europæiske konkurrenceevne. Flere af disse forslag er relevante for den maritime sektor. Det gælder ud over forslaget om FuelEU Maritime også ændring af *KOM (2021) 551 (kvotehandelsdirektivet, ETS)* til at omfatte søfart, revision af *KOM (2021) 563 (Energibeskatningsdirektivet ETD)*, revision af *KOM (2021) 557 (direktivet for Vedvarende Energi, VE-II)* samt revision af *KOM (2021) 559 (forordningen for fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer, AFIR)*.

I forhold til FuelEU Maritime er det væsentligt at fremhæve to andre forslag i FF55-pakken, som har betydelig indflydelse på implementeringen af FuelEU Maritime, navnlig revision af *VE-II* og revision af *AFID*. *VE-II* definerer hvilke typer af brændstoffer, der kan defineres som bæredygtige, og er derfor definerende for indholdet af FuelEU Maritime. Derudover skal *AFID* sikre, at infrastrukturen (bunker-stationer og landstrømsanlæg) for de alternative brændstoffer er tilstrækkelig på tværs af EU, således at kravene i FuelEU Maritime kan indfries.

3. Formål og indhold

Formålet med FuelEU Maritime er at reducere skibes drivhusgasudledninger. Nærmere bestemt skal dette gøres ved at øge efterspørgslen efter grønne alternative brændstoffer. Dette skal opnås gennem konkrete grænser for drivhusgasintensiteten¹ i de brændstoffer, som det enkelte skib sejler på. Herudover har forslaget også til formål at reducere skibes emissioner, når de *anløber en EU havn*, ved at sætte krav til brugen af landstrøm eller nul-emissionsteknologi.

Forslaget indeholder derfor krav til drivhusgasintensiteten i det brændstof, som skibe sejler på. Kravene til skibes brændstof vil gælde fra 2025 og for større skibe på over 5.000 bruttoton, som sejler mellem to EU havne samt 50 pct. sejladsen til og fra en EU-havn og en havn i et tredjeland. Kravene gælder ikke for skibe og andre maritime aktiviteter, som ikke transporterer gods eller passagerer. Dette gælder eksempelvis krigsskibe, isbrydere, uddybningsfartøjer, rørlægningsfartøjer o. lign. Kommissionen anfører i den

¹ Drivhusgasintensiteten angiver hvor stor en mængde drivhusgasser, CO2 og lign., som der udledes pr. mega joule energi brugt.

forbindelse, at selvom skibe på over 5.000 bruttoton alene svarer til ca. 55 pct. af den europæiske flåde, vil forslaget alligevel omfatte sammenlagt 90 pct. af de samlede drivhusgasudledninger fra skibsfarten.

Med forslaget fremsættes endvidere nye krav til container- og passager-skibe over 5.000 bruttoton om, at disse skal bruge landstrøm eller nul-emissionsteknologi, når *de ligger i en EU havn, mhp.* at understøtte en nedbringelse af udledningerne samt forbedre nærmiljøet ved havne. Der er i forslaget medtaget enkelte praktiske undtagelser for, hvornår et skib ikke er forpligtet til at tage landstrøm, eksempelvis hvis tiden ved kaj er på under to timer, eller hvis landstrøm ikke er tilgængeligt i havnen. Forslaget indeholder følgende centrale elementer, som uddybes nedenfor:

- a. Målbaseret tilgang
- b. Flexibilitetsmekanismer
- c. Håndhævelse og FuelEU-overensstemmelsescertifikat
- d. Valg af brændstoffer og *vugge-til-grav tilgang*
- e. Globale hensyn

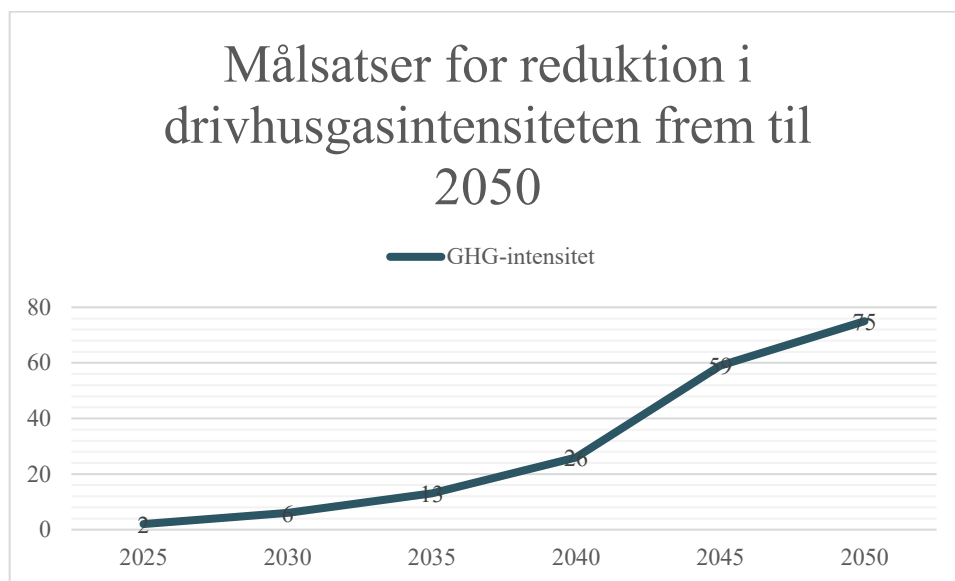
a. Målbaseret tilgang

Med forslaget indføres et gennemsnitligt årligt mål for reduktion i drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges på det enkelte skibe. Ved beregningen af den gennemsnitlige drivhusgasintensitet (gCO₂eq/MJ) for det enkelte skib vil der blive taget udgangspunkt i MRV-data fra 2020. MRV-data er de data om skibenes CO₂-udledninger, som skibe (større end 5000 bruttoton), der sejler i samt til og fra EU, er forpligtet til at indrapportere til EU-Kommissionen, jf. forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport. Beregningerne foretages med udgangspunkt i en ”vugge-til-grav tilgang (dvs. brændstoffets fulde livscyklus tages med – fra produktion – forbrænding på skibet) og måles ud fra et drivhusgaspotentiale på 100 (GWP100)². Beregningen af balancen vil udgøre skibets ”overensstemmelsesbalance” ift. de angivne fortrængningskravsmål.

Drivhusgasintensiteten for det enkelte skib må med forslaget ikke overstige de pågældende målsatser, som Kommissionen har defineret i forslagets artikel 4. Kommissionen foreslår et CO₂-fortrængningskrav i 2025 på 2 pct., med gradvis og tiltagende stigning til 75 pct. i 2050. Figur 1 nedenfor opsummerer dette og viser de procentvise reduktionskrav frem til 2050.

² GWP100 = Drivhuspotentiale: et tal som angiver forholdet mellem hvor meget varmeenergi en bestemt mængde af en bestemt drivhusgas gennem et bestemt tidsrum fastholder i atmosfæren, og den varmeenergi som samme mængde kuldioxid gennem samme tidsrum fastholder

Figur 1



Kommissionen begrundet indførelsen af krav for brændstoffernes drivhusgasintensitet med, at dette vil sikre større efterspørgsel efter alternative og mindre udledende brændstoffer og bæredygtige energikilder, så som PtX-brændstoffer, landstrøm, elektrisk drift m.m. samt sende et signal til markedet om at investere i nye grønne teknologier og skibe. Med de foreslåede målsatser for reduktion af drivhusgasintensiteten vil det, i den første tid efter forslaget er implementeret, være tilstrækkeligt for skibe at tanke (bunkre) en mindre mængde alternative brændstoffer for at nå målene. Jo nærmere 2050 man kommer, jo større mængder renere (mindre drivhusgastunge) brændstoffer vil der skulle bruges for at overholde kravene i forordningen.

b. Flexibilitetsmekanismer

Forslaget indeholder et sæt fleksibilitetsmekanismer, som bl.a. har til formål at belønne frontløbere.

1. Det enkelte skib kan gemme ("sætte i banken") dets eventuelle overskud på overensstemmelsesbalancen³ ved overopfyldelse af målet, eller, i tilfælde af et underskud, indhente dets eventuelle underskud året efter. Skibet må dog ikke være i underskud to år i træk.
2. Man kan "pulje" overholdelsen af reglerne mellem flere skibe (puljeordning). Det betyder i praksis, at hvis et skib overimplementerer kravene, så kan skibene dele eventuelle overskud med andre skibe inden for den oprettede pulje, både inden for samme rederi eller med andre rederier. I sidste ende skal skibets eller puljens årlige

³ Overensstemmelsesbalance: målingen af et skibs over- eller underopfyldelse med hensyn til grænserne for den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib.

gennemsnit for dets brændstofs drivhusgasintensitet være i overensstemmelse med de årlige reduktionskrav som anført i figur 1.

c. Håndhævelse og FuelEU-overensstemmelsescertifikat

Det pålægges de enkelte skibe at redegøre for drivhusgasintensiteten i de anvendte brændstoffer og hvilken metode, der har været brugt til at beregne denne. En handlingsplan for det enkelte skibs brug af brændstof skal fremsendes til virksomhedens uafhængige verifikator. En verifikator er en juridisk enhed, der er akkrediteret af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EU) 765/2008, og som kan verificere rederiernes handlingsplaner og bekræfte, at et skib har overholdt FuelEU Maritime i en given afrapporteringsperiode.

Herefter udstedes et FuelEU Maritime certifikat af verifikatoren, som skibet skal kunne fremvise ved havnestatskontrol. Skibe, der ikke overholder kravene i forordningen, vil blive pålagt en bøde, som skal være proportional med de udgifter, som rederen har undgået ved ikke at omstille det pågældende skib til klimavenligt brændstof.

Med denne form for sanktion vil Kommissionen fjerne incitamentet for omgåelse af forordningens krav samt udligne enhver økonomisk fordel ved manglende overensstemmelse. I fortolkningen af det oprindelige forslag fremgår det, at hvis et skib ikke betaler den afhjælpende bøde, vil det kunne blive mødt med yderligere sanktioner, som den enkelte medlemsstat har indført, ligesom skibet ikke vil kunne få udstedt et overensstemmelsescertifikat. Ultimativt kan et skib forbydes at sejle til en EU-havn, såfremt skibet sejler til en EU-havn uden et gyldigt overensstemmelsescertifikat to år i træk eller mere. Medlemsstaten beslutter, hvorvidt man vil udstede en bortvisningsafgørelse. I det tilfælde, at skibet bortvises, gælder denne sanktion i alle EU's havne med undtagelse i den flagstat, hvis flag skibet sejler under. Sanktioner, som skibsejerne skal betale i forbindelse med brud på kravene, foreslås at tilgå EU's Innovationsfond under kvotehandelssystemet.

d. Valg af brændstoffer og ”vugge-til-grav tilgang (LCA - livscyklus) tilgang

Forslaget baseres på et livscyklusprincip, dvs. en ”vugge til grav”-tilgang for brændstoffer. Det betyder, at brændstoffets samlede drivhusgasudledninger i hele dets livscyklus tages i betragtning – fra produktion og transport til endelig brug og udledning om bord på skibet. Med denne ”vugge til grav”-tilgang vil EU-Kommissionen sikre, at alle brændstoffets udledninger i hele levetiden inkluderes. Det mindsker risikoen for brug af alternative brændstoffer, der kan have en utilsigtet klimaeffekt i andre sektorer, hvis man ser på hele dets livstid, fx hvis brændstoffet i forbindelse med dets produktion udleder store mængder drivhusgasudledninger. Forslaget vil således tage højde for udledningerne fra søfartens brændstoffer over

hele livscyklussen, målt samlet i CO₂-ækvivalent⁴, herunder kuldioxid (CO₂), metan (CH₄) og kvælstofilter fx lattergas m.m.

e. Globale hensyn

EU-Kommissionen påpeger i forslaget, at søfarten er et globalt erhverv, som med fordel kan reguleres på globalt plan med henblik på at sikre den største klimaeffekt. Derfor anføres det også i forslaget, at såfremt FN's Søfartsorganisation, IMO, udarbejder og implementerer regler i lighed med dem i FuelEU Maritime, bør den europæiske regulering evt. justeres og tilpasses de globale regler.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver. Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke. *Forslaget drøftes i TRAN gruppen, og det forventes, at Europa Parlamentet vil fremsætte dets rapport i maj 2022.*

5. Nærhedsprincippet

EU-Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser EU-Kommissionen til, at den maritime sektor af natur er international. Det vurderes, at formålet med forordningen ikke i tilstrækkelig grad kan opnås alene ved national lovgivning, da søfarten i høj grad er et internationalt anliggende.

Den maritime sektor er grænseoverskridende, hvorfor regeringen finder, at regulering på EU-niveau har klare fordele frem for selvstændig regulering i de enkelte medlemslande. Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og anser således, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Der findes for nuværende ingen regler i dansk ret, som pålægger krav om brugen af alternative brændstoffer eller landstrøm i den maritime sektor.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget ventes at have lovgivningsmæssige konsekvenser, da der skal sikres håndhævelse af forordningen i danske havne. Dette gøres ved at udvide omfanget af allerede eksisterende havnestatskontroller, der udføres af Søfartsstyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

⁴ CO₂-ækvivalent": den metriske måling, der bruges til at beregne emissionerne af CO₂, CH₄ og N₂O på grundlag af deres globale opvarmningspotentiale ved at omregne mængder af CH₄ og N₂O til den tilsvarende mængde kuldioxid med det samme globale opvarmningspotentiale

Forslaget forventes ikke at medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser, da der ikke vil komme nye statsfinansielle indtægter eller udgifter direkte foranlediget af forslaget.

Forslaget vil potentielt have positive konsekvenser for udviklingen og produktionen af alternative brændstoffer såsom Power-to-X, hvor danske producenter er i front, da forslaget har til formål at sikre større efterspørgsel efter netop disse grønnere alternative brændstoffer.

Forslaget forventes hovedsageligt at medføre betydelige negative erhvervsøkonomiske konsekvenser, hvilke består af:

- Øgede omkostninger til brændstoffer, da grønne brændstoffer for nuværende er op mod 3-4 gange dyrere end fossile brændstoffer.
- Udgifter til ”retrofitting” af eksisterende skibe eller indkøb af nye skibe, som kan sejle på grønne brændstoffer, samt til teknisk tilpasning til anvendelse af landstrøm ved havneanløb.
- Mindre merudgifter forbundet med afrapporterings- og verificeringsprocessen, der skal dokumentere efterlevelse af forordningens krav.

De samlede nye omkostninger kan medføre højere fragtrater, hvilket i sidste ende kan påvirke priserne på varer for forbrugere og virksomheder, hvilket i sidste ende kan føre til faldende verdenshandel.

Forslaget til forordningen forventes potentielt at være en fordel for danske rederier, som de seneste år har investeret betydelige beløb i ny teknologi, som kan anvende grønne brændstoffer. Derimod forventes det at være en relativ ulempe på den lange bane, for de rederier som opererer utidssvarende skibe, hvilket fx er tilfældet i flere sydeuropæiske lande.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Klimaeffekter

Med forslaget øges kravene til skibes reduktioner af CO₂^e i 5-års intervaller. Kravene starter i 2025 med 2-pct.-reduktion og vil stige i intervaller frem til 75 pct. i 2050. Forslaget forventes at kunne bidrage med betydelige drivhusgasreduktioner i EU og globalt særligt på længere sigt samt miljøgevinster i form af reducerede udledninger af hhv. kvælstoffer (NO_x), svovl (SO_x) og partikler (sidstnævnte pga. landstrømkravene).

Forslaget forventes at have en begrænset national CO₂-effekt ift. klimalovens mål om 70 pct. drivhusgasreduktion i 2030, der alene omfatter indenrigssøfart, men vil i højere grad bidrage til reduktion af udledninger fra dansk opererede skibe i EU.

Kravene kan indfries ved at anvende flydende naturgas (LNG), som i bedste fald kun har en begrænset klimaeffekt og kan forsinke overgangen til skibe, der kan sejle på klimaneutrale brændstoffer. Derudover vil incitamenter til anvendelse af LNG alt andet lige gøre det vanskeligere for EU at gøre sig uafhængig af russisk gas.

Klimaeffekten fra forslaget vil være større, når 2050 nærmer sig, da reduktionskravene her er langt højere og dermed skaber reelt incitament til at investere i klimavenlige skibe og sejle udelukkende på grønne brændstoffer.

Ud over indeværende forslag er der andre elementer i EU-Kommissionens Fit-for-55-pakke, som har relevans for søfartssektorens klimaaftryk, herunder udvidelse af Emissions Trading System (ETS), Fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR) samt Energibeskatningsdirektivet (EBD).

8. Høring

Forslaget har været sendt parallelt i høring i skibsfartspolitisk specialudvalg, specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål og specialudvalget for klima, energi og forsyning med frist den 13. august 2021. Der er ved fristens udløb indkommet høringssvar fra Brintbranchen, Dansk Erhverv, Danske Havne, Dansk Industri, Danske Maritime, Danske Rederier, Drivkraft Danmark, Rådet for Grøn Omstilling og Wind Denmark.

Brintbranchen hilser FuelEU Maritime-forslaget velkommen, da brint har en afgørende rolle i den grønne økonomi, især i de sektorer som er sværest at dekarbonisere (bl.a. søfart). Samtidig bidrager brintproduktion via elektrolyse til at optimere fremtidens energisystem.

Brintbranchen bemærker, at målene i forslaget er baseret på emissionsreduktioner imod en referenceværdi, som udestår (jf. artikel 4(2) - vises som X gCO₂e/MJ). Brintbranchen finder det derfor svært at kommentere på selve ambitionsniveauet i forslaget, og organisationens bemærkninger fokuserer derfor på andre tiltag, som bidrager enten positivt eller negativt til den overordnede målopfyldelse.

Brintbranchen anser det for positivt, at søfart er inkluderet i FF55-pakken, og er tilfredse med den kombination af tiltag som pakken indeholder (Kvotehandelsystem, FuelEU, osv.), da dette vil sikre, at grønne brændsler for alvor tages i brug i sektoren. Brintbranchen understreger dog, at på trods af de gode emner i FF55 pakken generelt, og herunder FuelEU Maritime, vil det, på den korte bane fortsat være billigere for rederne at bruge fossile

brændstoffer, hvorfor det er afgørende, at alle indtægter forbundet med manglende efterlevelse af kravene allokeres til EU's Innovationsfond.

Brintbranchen er bekymret for, at forslaget vil medføre en "lock-in" af flydende naturgas (Liquified Natural Gas, LNG) som det primære brændstof i den kommende periode og mener derfor, at FuelEU Maritime i højere grad bør fokusere på syntetiske brændsler (dvs. brint og brint-baserede brændsler). Brintbranchen foreslår, at dette kan opnås enten ved at introducere specifikke mål for disse brændstoffer eller ved brug af multiplikatorer, der stiller dem bedre sammenlignet med andre vedvarende og især såkaldte "kulstoffattige" brændstoffer.

Dansk Erhverv hilser FF55-pakken velkommen og understreger, at i og med der er tale om en pakke af forslag, er det vigtigt at vurdere effekterne og konsekvenserne for erhvervslivet ved alle forslagene i en sammenhæng. I forlængelse heraf vurderes det positivt, at forslagene vil gøre sig gældende på tværs af hele EU, og dermed mindske risikoen for forvride konkurrencen internt i EU.

Dansk Erhverv fremhæver, at en central del af den forslåede forordning er søtransportens adgang til alternative og grønne energikilder, herunder landstrømsanlæg. Samtidig understreger Dansk Erhverv, at der kan være betydelige meromkostninger for erhvervslivet ved investeringer i grøn teknologi, hvilket der som en naturlig konsekvens af FuelEU Maritime vil være en større efterspørgsel efter. Fordi søtransport også omfattes af beskatning gennem Kommissionens revision af bl.a. energibeskatningsdirektivet, REDII, ETS m.v., er der sammenlagt en fare for, at øgede priser vil skade den europæiske søtransportes mulighed for at konkurrere globalt. Danske Erhverv mener derfor, at det er afgørende, at EU's institutioner og medlemslande understøtter udviklingen og etableringen af grøn teknologi, så det bliver tilgængeligt på markedet til konkurrencedygtige priser. Dansk Erhverv opfordrer ligeledes EU's institutioner til at arbejde for, at forordningens principper gøres til en global standard.

Danske Havne byder FF55-pakken velkommen og støtter op om, at også søfarten er inkluderet i flere af forslagene, herunder FuelEU Maritime. Danske Havne understreger, at det er vigtigt, at pakken og dens forslag ikke underminerer den europæiske konkurrenceevne samt ikke pålægger havnene store administrative byrder på vegne af søfarten. I forlængelse heraf understreges det, at pakken skal tilskynde teknologineutrale løsninger og give de enkelte havne og skibe mulighed for at bruge forskellige løsninger til at opnå klimamålsætningerne. Danske Havne er enige i, at det er nødvendigt, at skibe også pålægges at omstille sig til grønne brændsler, herunder at kunne modtage og aftage landstrøm, hvis det pålægges havne at tilbyde denne infrastruktur.

Danske Havne finder ikke, at det skal være havnene, der skal kontrollere om et skib opfylder en undtagelse fra forordningens bestemmelser, jf. artikel 5, stk. 5. Det må påhvile en offentlig myndighed som eksempelvis Søfartsstyrelsen.

Dansk Industri hilser den samlede FF55-pakke velkommen og udtrykker tilfredshed med pakkens samlede indhold. Dansk Industri understreger, at et vigtigt pejlemærke er, at den samlede pakke designes omkostningseffektivt, administrativt håndterbart for virksomhederne, adresserer kritiske barrierer og over tid bliver mere markedsbaseret og velfungerende på tværs af EU's landegrænser.

Dansk Industri støtter op om forslaget i sine grundtræk, da forordningen henholder sig til MRV-forordningen og elementerne heri, hvilket vurderes fornuftigt.

Danske Maritime støtter overordnet op om forslaget, men fremhæver enkelte elementer heri, som med fordel kan korrigeres for at opnå den ønskede klimaeffekt. Derudover påpeger Danske Maritime, at for at lykkes med omstillingen til en mere klimaneutral søfartssektor og sikre de rette investeringer hertil, er det afgørende, at reguleringerne er sammenhængende, forudsigelige samt konsistente på tværs af EU og IMO.

Danske Maritime fremhæver, at for at indfri målsætningerne i forslaget om reducere skibes brændstof drivhusgasintensitet burde enkelte elementer korrigeres, således at det bliver mere rentabelt for virksomheder at fravælge alternative brændstoffer fra fossile kilder (eksempelvis fossil LNG). Danske Maritime er bekymrede over, at FuelEU Maritime forslaget i sin nuværende udformning vil gøre fossil LNG og biobrændstoffer (fra fx brugt madolie eller landbrugsprodukter) til det mest omkostningseffektive brændsel på kort og mellemlang sigt, selv om LNG og biobrændstoffer ikke er de mest klimamæssigt bæredygtige løsninger i længden. Danske Maritime påpeger derfor bl.a. muligheden for at give fornybare brændstoffer en fordel i form af en benefit-faktor (multiplier) i beregningen af udslip.

Danske Maritime støtter oprettelsen af en 'Maritime Fund' på tværs af EU's Kvotehandelsystem og FuelEU Maritime initiativerne, hvis midler kan anvendes til forskning, udvikling samt udbredelsen af ny klimavenlig maritim teknologi.

Danske Rederier hilser forslaget velkomment og understreger samtidig, at det er afgørende, at forslaget kan understøtte en global regulering på sigt og i den mellemliggende periode ikke pålægger uforholdsmæssige administrative byrder med hensyn til bl.a. monitorering og afrapportering. Af den grund henviser Danske Rederier til den nuværende MRV-forordning, som

i videst muligt omfang bør danne grundlag for afrapportering, så der ikke skal initieres nye forretningsgange og metoder m.v.

Danske Rederier støtter den målbaserede tilgang for reduktion af drivhusgasintensiteten. I forlængelse heraf undrer Danske Rederier sig dog over rationalet for at have et mål på 75% i 2050, når EU har et mål om at være klimaneutral i 2050.

Danske Rederier støtter op om de angivne fleksibilitetsmekanismer i forslaget, som sikrer fleksibilitet ift. investeringerne, som bl.a. kan målrettes innovative og skalerbare løsninger frem for urentable tiltag. Samtidig tilskynder særligt puljemekanismen til, at der søsættes nye skibe, der udelukkende sejler på nye brændstoffer. Danske Rederier mener, at det er afgørende, at særligt denne mekanisme fastholdes.

Danske Rederier er endvidere meget positive overfor, at forslaget inddrager well-to-wake emissionsfaktorer og CO₂-ækvivalenter og mener, at disse må anses som centrale for forslaget og bør som følge fastholdes. Danske Rederier bemærker dog enkelte udfordringer i forslaget ift. hhv. beregningerne for metanudslip, som synes at være misvisende (bilag 2, tabel 1, LNG, kolonne 9) samt den målestok som brændstofferne måles ud fra (Global Warming Potential (GWP)), hvilken de mener både skal omfatte GWP100 og GWP20. Dette begrundes med, at der er væsentlig forskel på de forskellige drivhusgassers effekt på kort og langt sigt, hvilket kun kan illustreres ved inklusion af både GWP100 og GWP20.

Danske Rederier er positive overfor, at forslaget adresserer effektiv håndhævelse af reglerne, herunder at skibsejeren pålægges det juridiske ansvar. Danske Rederier påpeger dog, at metoden for sanktionering kan forenkles.

Danske Rederier foreslår, at kravene i forordningen opdeles i faser, således at disse indledningsvist kun omfatter EU-intra-rejser og efterfølgende udvides med rejser til og fra EU.

Slutteligt forudser Danske Rederier et behov for et større harmoniseringsarbejde i forhold til kravene relateret til landstrøm, da det enkelte skibs el-system ikke nødvendigvis er kompatibelt med strømforsyningen fra land. Dette kompliceres yderligere ved, at der findes forskellige standarder på tværs af kontinenter.

Drivkraft Danmark hilser forslaget velkomment i sin helhed, men bemærker, at forslaget ikke burde begrænses til kun at omfatte skibe over 5.000 bruttoton, men derimod omfatte alle motordrevne fartøjer.

Rådet for Grøn Omstilling (RGO) finder det grundlæggende rigtig godt, at EU nu tager fat på omstillingen af skibsbrændstoffer. RGO bemærker, at det langt fra er ligegyldigt, hvilke drivmiddel-skift lovgivningen giver mulighed for, da forkerte valg både kan blive økonomisk dyre og dyre for klimaet. Af den grund mener RGO, at forslaget bør inkludere supplerende virkemidler, der fremmer produktion og brug af e-fuels (ammoniak, metanol, brint) og samtidig udelukker muligheden for at anvende fossil LNG.

Slutteligt bemærker RGO, at det i det videre arbejde med forslaget sikres, at det ikke er økonomisk eller praktisk opportunt at undlade at leve op til kravene i reguleringen, hvorfor effektiv håndhævelse og sanktionering er afgørende.

Wind Denmark hilser overordnet forslaget velkommen, dog med forbehold for enkelte elementer. Wind Denmark bemærker, at det er vanskeligt at vurdere, hvorvidt målsætningerne for reduktionskravene for drivhusgasintensiteten i forslaget er høje nok, idet referenceværdien for disse udestår. Det er således vanskeligt at vurdere, hvorvidt de procentvise reduktionskrav vil være tilstrækkelige til, at skibsfarten omstilles til de dyrere og på nuværende tidspunkt umodne e-fuels (fx brint, ammoniak og metanol), der reelt er de eneste typer brændstoffer, der kan leveres i tilstrækkelig stor skala til at omstille hele skibsfarten mod netto nul i 2050. I forlængelse heraf bemærker Wind Denmark, at det er særligt vigtigt, at reduktionskravene sættes tilpas højt, så skibsfarten ikke blot kan indfri reduktionskravene ved at skifte til et andet fossilt brændstof som fx LNG, men derimod sikrer efterspørgslen efter renere brændstoffer med en lavere drivhusgasintensitet.

Wind Denmark foreslår, at forpligtelsen til at anvende af landstrømforsyning eller nulemissionsteknologi indføres langt tidligere, fx allerede i 2025, da den direkte elektrificering af skibe, der lægger til kaj, er en lavthængende frugt og en omkostningseffektiv omstilling af fossilt energiforbrug.

9. Forhandlingssituationen

Det franske formandskab har haft det som en klar prioritet at nå frem til en generel indstilling på FuelEU Maritime forslaget i løbet af deres formandskab.

Forslaget har været genstand for vanskelige drøftelser i rådsarbejdsgruppen for søfart. Forslagets centrale artikler fsva. valg af brændstoffer, anvendelsesområde samt fortrængningskrav har delt vandene i rådsarbejdsgruppen. Særligt fortrængningskravene har givet anledning til indgående drøftelser og MS kan groft deles op i to fløje: Dem, som (akkurat) kan acceptere de nuværende krav (de syd- og østeuropæiske lande), over for de nord-vesteuropæiske lande, som støtter højere krav.

Derudover har der været drøftelser af særligt verifikators rolle, landstrøm, håndhævelse, fleksibilitetsmekanismer samt ambitioner (fortrængningskrav).

Verifikatorer spiller en central rolle ift. at monitorere, verificere og sikre indrapportering skibenes data. Endvidere skal verifikatoren, på baggrund af den verificerede data, beregne skibenes overensstemmelsesbalance og evt. bøde. En lang række lande har været utilfredse med netop denne centrale rolle, som de pågældende verifikatorer har fået tildelt ifm. forslaget og stillet spørgsmålstegn ved deres ”objektivitet” ift. at kunne monitorere og verificere data fra skibene. Selvsamme lande ønsker som følge af dette, at nationale myndigheder får en mere markant rolle ift. ovenstående elementer, hvis de skal acceptere forslaget. Endvidere har flere lande også anfægtet verifikatorens rolle som den ansvarlige aktør ift. at kunne udstede bøder.

Flere medlemslande har ligeledes anfægtet kravene om landstrøm, eller anden nulemissionsteknologi, når skibe ligger i havn. Landene mener, at krav om brug af landstrøm eller anden nul-emissionsteknologi skal gælde, når skibe lægger fasttøjret til kajen og i de havne, som indgår i det transeuropæiske transportnet (TEN-T) og ikke når disse ligger ”at berth” som foreslået. ”At berth” betyder at skibene ligger i havnen, men ikke nødvendigvis fasttøjret til kajen. Derimod kan skibene ligge ”at berth” men ved anker i steder for i kajen.

Enkelte lande har tilkendegivet, at de ikke ønsker det muligt at bruge fleksibilitetsmekanismerne, i det tilfælde at skibets overskud er genereret af f.eks. LNG.

Forslagets håndhævelsesmekanismer har givet anledning til mere omfattende drøftelser, da nogle medlemslande, herunder Danmark, har peget på, at bødemekanismen kan give anledning til nationale forfatningsmæssige udfordringer. Flere lande har udtrykt forfatningsmæssige betænkeligheder over for forslagets artikel 20 ang. bøder.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens ’Fit for 55’-pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimaindsats i EU, der kan realisere EU’s klimamål for 2030 på mindst 55 pct. reduktioner i forhold til 1990-niveauet samt drive den grønne omstilling både i Danmark og hele EU mod klimaneutralitet i senest 2050.

FuelEU Maritime forslaget indgår i den samlede Fit-for-55 pakke, hvorfor regeringen på tværs af forslagene i Fit-for-55 pakken vil anlægge en holistisk tilgang til klimaindsatsen i EU.

Regeringen støtter forslaget og ser det som et potentielt vigtigt skridt i bestræbelserne for en klimaneutral søfartsindustri. Det er derfor vigtigt, at forslaget sikrer ambitiøse klimatiltag, hvorfor Regeringen støtter højere reduktionskrav, mhp. at øge efterspørgslen efter grønne PtX-brændstoffer og samtidig hermed opretholder en stærk europæisk konkurrenceevne i den globale søfartssektor.

Det vurderes også positivt, at forslaget indeholder bemærkninger om, at såfremt lignende globale tiltag for søfarten introduceres (fx i FN's Søfartsorganisation (IMO)), som har til formål at regulere, hvilket brændstof skibene skal sejle på, vil den nuværende forordning skulle revideres og tilpasses sådanne globale regler. Regeringen finder det centralt, at forslaget er flagneutralt og dermed ikke forskelsbehandler ift. indregistreret flag.

Yderligere finder regeringen det vigtigt, at forslaget indeholder et sæt fleksibilitetsmekanismer, herunder særligt en puljemekanisme, da denne kan støtte frontløbere i at overgå helt til klimaneutral sejlads.

Endvidere bakker regeringen op om, at forslaget inddrager hele brændstoffets livscyklus, fra "vugge til grav", da regeringen mener, at dette giver et reelt helhedsbillede af det pågældende brændstofs klimaaftryk samt tager højde for fremtidige e-brændstoffer, der er klimaneutral set over hele værdikæden. I forlængelse heraf er det også positivt, at forslaget ser på en række drivhusgasser (CO₂, CH₄ og N₂O m.m.) fremfor kun at begrænse sig til CO₂, da der også er stor klimapåvirkning fra CH₄ og N₂O m.fl. Dermed er forslaget med til at fremme forskellige klimaneutral brændstoffer frem for eksempelvis flydende naturgas, LNG, som kun har et begrænset reduktionspotentiale, da der kan udledes større mængder metan (CH₄), som påvirker klimaet 25 gange mere end CO₂.

Det vurderes positivt, at forslaget introducerer krav til skibes brug af landstrøm eller anden nulemissionsteknologi, når de anløber havnene, da dette vil forbedre luftkvaliteten og miljøet i havnebyer og havnenære regioner. Regeringen vil i den forbindelse sikre en tæt koordination mellem FuelEU Maritime-forslaget og forslaget til revision af direktiv for Vedvarende Energi (VE-II) samt forslaget til revision af forordningen for fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR).

Der knytter sig fortsat uklarheder til forslaget om såkaldte afhjælpende bøder ("remedial penalties") for manglende overholdelse af krav. Det er af-

gørende, at forordningen ikke forpligter medlemsstaterne til at indføre adgang for administrative myndigheder til at udstede administrative bøder pga. forfatningsmæssige og retssikkerhedsmæssige betænkeligheder.

Forslaget om øremærkning af provenu fra sanktioner til Innovationsfonden er de facto en omgåelse af de horisontale regler om medlemslandenes EU-bidrag. Det er generelt den danske holdning, at finansieringen af EU-udgifter skal afholdes over EU-budgettet og de horisontale regler herfor, så det følger princippet om budgettets enhed. Dette sikrer øget transparens om finansieringen af fælles europæiske tiltag og en rimelig byrdefordeling ift. landenes finansieringsandel.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har d. 9 december 2021 været forelagt Folketingets Europaudvalg som orienteringspunkt. Grund- og nærhedsnotat blev oversendt til Folketingets Europaudvalg den 7. september 2021.