



NOTAT

27. september 2022

2021- 3031

FuelEU Maritime

Formål og indhold

Som en del af Kommissionens Fit-for-55-pakke er der den 14. juli fremsat forslag til en forordning om krav til brug af grønne brændstoffer i søfarten (FuelEU Maritime).

Forslaget til forordningen har til formål at øge brugen af grønne 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. Der stilles også krav om, at større container- og passagerskibe skal tilkoble sig landstrømanlæg, hvis det er tilgængeligt i havnene, eller anvende nulemissions-teknologier, når de ligger til kaj.

Regeringens generelle holdning

Regeringen har gennem forhandlingerne forholdt sig positivt til forslaget og ser det som et potentielt vigtigt skridt i bestræbelserne for en klimaneutral søfartsindustri.

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 ved at omfatte alle skibe over 5000 bruttoton uanset indregistreret land (flagstat) sikrer lige konkurrencevilkår.

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.

Endelig vurderes det positivt, at forslaget introducerer krav til skibes brug af nulemissionsteknologi, når de lægger til kaj i havnene, da dette vil sikre både drivhusgasreduktioner og forbedre luftkvaliteten i havnebyer og havnenære regioner.

Forhandlingssituationen

Man nåede på transportrådsmødet den 2. juni 2022 en generel indstilling i Rådet på FuelEU Maritime. Dette betyder, at trilog-forhandlingerne om FuelEU Maritime forventes igangsat sent efterår 2022, men man afventer dog stadig, at Europa-Parlamentet får vedtaget deres indstilling. Fra Regeringens side har man fået en række prioriteter igennem i den generelle indstilling men ikke alle. Man har bl.a. i den generelle indstilling bevaret den af Kommissionen foreslåede puljemekanisme og livscyklusberegning af drivhusgasintensiteten. Desuden har man forsøgt at skabe incitament til at øge brugen af RFNBO'er (De mest bæredygtige brændstoffer) i form af en mindre, tidsbegrænset, multiplikator for brugen af disse. Regeringen havde håbet, at Formandsskabet ville imødekomme det danske ønske om at hæve ambitionsniveauet gennem konkrete højere reduktionskrav i FuelEU Maritime samt indført endnu stærkere incitament for brugen af e-brændstoffer, og regeringen havde gerne undgået de indførte undtagelser for ø-sejlads, navigation i ishav og for outermost regions, som dog er tidsbegrænsede.

Danmark er grundet de manglende ambitioner og de nye undtagelser gået sammen med en række andre ambitiøse medlemsstater om at skrive en erklæring. I erklæringen understreger medlemsstaterne ønsket om højere ambitioner, end det der fremgår af den generelle indstilling. Forhåbentlig kan erklæringen være med til at påvirke trilog-forhandlingerne i en mere ambitiøs retning.