

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

4. juli 2013

Ref. lho

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) samt ledsagende meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg samt Regionsudvalget om integrering af emissioner fra søtransport i EU's politikker vedrørende reduktion af drivhusgasser.

KOM(2013) 480 final og KOM(2013) 479 final

1. Resumé

Kommissionen har d. 28. juni 2013 et forslag til forordning om overvågning, rapportering og verifikation af skibes CO₂-udledning som led i EU's klimaindsats.

Forslaget indebærer, at ejere af skibe på over 5000 bruttotons fra 2018 skal overvåge CO₂-emissioner for hvert skib, der ankommer og afgår fra en europæisk havn og årligt rapportere disse til Kommissionen og myndighederne i de relevante flagstater. De indsendte rapporter skal forinden verificeres af et uafhængigt akkrediteret selskab (verifikator). Medlemsstaterne skal fastsætte et sanktionssystem for manglende opfyldelse af bestemmelserne.

Kommissionen vurderer, at forslaget kan medføre en reduktion af CO₂-udledningen på 2 pct., idet overvågningen vil bibringe og synliggøre oplysninger om skibes energieffektivitet.

Forslaget behandles i Rådet (miljø).

Forslaget til forordning ledsages af en meddelelse, der udbygger baggrunden for forslaget. Det meddeles, at det som led i EU's reduktionsforpligtigelse kan overvejes, at nærværende forslag efterfølges af fastsættelsen af reduktionsmål for sektoren og afslutningsvis etableringen af en markedsbaseret foranstaltning.

2. Baggrund

Kommissionen har d. 28. juni 2013 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af forordning (EU) nr 525/2013. Forslaget er samtidig oversendt i dansk sprogversion. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192, stk. 1 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Kommissionen henviser i forslaget til, at der globalt er enighed om at reducere de globale drivhusgasudledninger, så temperaturen ikke øges med over 2 grader i forhold til før-industrialiseringsperioden – den såkaldte 2-gradersmålsætning. Dette indebærer, at udviklede lande skal reducere deres udledning med 80-95 pct. i 2050.

Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet er enige om, at alle sektorer skal bidrage til reduktionen af CO₂-udledningen herunder international søtransport, som er den eneste transportform, der ikke er omfattet af en EU reduktionsforpligtigelse. Søtransport er globalt set ansvarlig for ca. 3 pct. af de samlede globale drivhusgasudledninger. Med vedtagelsen af EU's klima- og energipakke i 2009 blev Rådet og Europa-Parlamentet enige om, at Kommissionen skulle fremsætte et forslag vedr. international søfarts CO₂-udledning, med mindre der forelå en international aftale ved udgangen af 2011.

Trods tiltag i FN's internationale søfartsorganisation, IMO, i form af bindende krav til nye skibes energieffektivitet forventes sektorens udledninger fortsat at stige i takt med øget efterspørgsel og samhandel.

Kommissionen vurderer, at målet om reduktionsbidrag fra søtransportsektoren bedst nås ved i første omgang at fastsætte harmoniserede regler for overvågning, rapportering og verificering af sektorens CO₂-udledninger og herigennem kvalificere vidensgrundlaget for efterfølgende at fastsætte reduktionsmål og endelig etablere markedsbaserede foranstaltninger.

3. Formål og indhold

Forslaget pålægger skibe over 5000 bruttotons, som udgør 60 pct. af flåden og 90 pct. af udledningerne, at rapportere allerede eksisterende data, der knytter sig til skibenes CO₂-udledning og energiforbrug.

Til formålet skal skibsejer udarbejde en overvågningsplan med angivelse af en metode for overvågningen og rapporteringen, som inden udgangen af august 2017 skal forelægges til godkendelse hos en akkrediteret verifikator.

Fra 2018 skal skibsejer årligt for hvert enkelt skib og for hver enkelt rute registrere oplysninger som: CO₂-udledning, tilbagelagte distancer og forbrug af brændstof.

Fra 2019 skal skibsejer årligt indsende rapporter for det foregående kalenderår til Kommissionen og myndigheder i den pågældende flagstat, efter at rapporteringsformatet og de faktiske udledninger er blevet godkendt af en akkrediteret verifikator, som udsteder en overensstemmelseserklæring. Denne skal være om bord på skibene.

Forslaget fastsætter konkrete krav til verifikatoren og dennes forpligtigelser, herunder at verifikatoren skal være uafhængig af skibsselskabet og skal godkendes efter gældende EU-regler. Kommissionen kan ved delegerede retsakter ændre og præcisere kravene til verifikatorerne og deres rolle.

Det påhviler medlemsstaterne at sikre, at skibsejer overholder rapporteringsforpligtigelserne, herunder at det ved skibsinspektionen sikres, at overensstemmelseserklæringen foreligger.

Herudover skal medlemsstaterne fastsætte sanktioner ved manglende overholdelse og sikre en smidig informationsudveksling med de øvrige medlemsstater.

Kommissionen skal årligt offentliggøre udledningen fra de enkelte skibsejere.

Kommissionen skal holde IMO og andre relevante internationale organer informeret om nærværende regulering. Ved en international aftale om globale tiltag til reduktion af sektorens udledning, skal Kommissionen revidere MRV-forordningen.

Kommissionen bemyndiges til ved gennemførelsesretsakter at fastsætte nærmere regler for tekniske standarder for dataudveksling og rapporteringsformatet for overvågningsplanerne.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da harmoniseret overvågning, rapportering og verificering forudsætter et initiativ på EU-niveau, ligesom de overordnede klimaforpligtelser fastsættes på EU-niveau. Kommissionen anfører endvidere, at foranstaltninger på EU-plan vurderes at være mere effektive end nationale foranstaltninger, samt at det vil hindre konkurrenceforvridning i det indre marked gennem ens miljømæssig regulering på tværs af medlemsstaterne.

Nærhedsprincippet vurderes på denne baggrund at være overholdt.

6. Gældende dansk ret

Der er i dag ingen danske regler for overvågning, rapportering og verificering af sektorens udledninger eller sanktionsbestemmelser.

7. Konsekvenser

Lovmæssige konsekvenser

Det følger af TEUF artikel 288, at en forordning er almenyldig og bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Regeringen er i gang med at afdække konsekvenserne af forslaget herunder behovet for særskilt dansk lovgivning samt eventuel ændring heraf.

Administrative konsekvenser for staten.

Forslaget medfører en myndighedsforpligtigelse til at sikre håndhævelse af bestemmelserne. De administrative konsekvenser for staten vedr. håndhævelse er ved at blive analyseret.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Kommissionen anfører, at de nødvendige data allerede er til rådighed, og at byrden som følge heraf antages at ligge i rapportering og verificeringen af data.

Statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser

Der vurderes umiddelbart at være beskedne statsfinansielle og samfundsøkonomiske konsekvenser for Danmark. Kommissionen anslår, at forslaget på EU-niveau medfører en samlet besparelse på 9 mia. kr. frem til 2030.

Beskyttelsesniveauet

Kommissionen anfører, at forslaget kan medføre en reduktion af CO₂-udledningen på 2 pct.

8. Høring

Energistyrelsen har d. 28. juni 2013 fremsendt forslaget i høring med høringsfrist d. 16. august 2013.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der forventes generelt opbakning til Kommissionens forslag, men det kan forventes, at enkelte medlemsstater vil problematisere forslaget.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen kan principielt støtte forslaget.

International skibsfart står globalt for omkring 3 pct. af verdens CO₂-udledning. Regeringen finder i det lys, at skibsfarten bør påtage sig sin del af klimaansvaret.

Regeringen vurderer, at såvel branchen som klimaet er bedst tjent med en global løsning, som der ligeledes arbejdes for. Regeringen vil støtte EU-initiativer vedr. monitorering, verificering og rapportering af CO₂-udledning, der kan understøtte den globale indsats. Det er således også vigtigt, at forslaget ikke underminerer arbejdet for en global løsning.

Fra dansk side er der nogle grundlæggende principper, der skal efterleves for en global regulering, herunder at en regulering skal sikre en klimagevinst, være flagneutral og ikke være konkurrenceforvridende. De samme principper skal så vidt muligt gøre sig gældende for en EU-regulering.

Fra dansk side vil man være særligt opmærksom på, at forslaget spiller konstruktivt sammen med det igangværende arbejde i IMO. Forslaget kan danne inspiration for de videre forhandlinger i IMO, så dobbeltregulering undgås. Derudover vil man fra dansk side også være særligt opmærksom på, at de administrative og økonomiske byrder for såvel stat som redere står i forhold til, at der alene er tale om et monitoreringsprogram.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.