

NOTAT



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

**GRUND- og NÆRHEDSNOTAT til Folketingets Europaudvalg og
Folketingets Miljøudvalg**

Kommissionens forslag til rådsbeslutning om etablering af den holdning, der skal indtages af Den Europæiske Union i den Internationale Søfartsorganisation på den 66. samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet i forbindelse med vedtagelsen af ændringerne af MARPOL-konventionens bilag VI om udsættelsen af niveau III af NO_x- emissionsstandarder.

KOM(2014) 83

Resume

IMO's Komité til Beskyttelse af havmiljøet (MEPC) skal på sin 66. samling i marts/april 2014 tage stilling til forslag fra Rusland om at udsætte ikrafttrædelsen af niveau III af emissionsstandarder for NO_x for nye skibe fra 2016 til 2021. Kommissions forslag til rådsbeslutning vil forpligtige alle EU's medlemsstater til at modsætte sig vedtagelsen af det russiske forslag.

Niveau-III standarden for NO_x gælder kun for skibe bygget efter ikrafttrædelsesdatoen hvis de sejler i særlige emissionskontrolområder for NO_x (NECA). Standarden blev vedtaget af et enigt MEPC i 2008 som en del af en større revision af MARPOL-konventionens bilag VI om luftforurening fra skibe.

1. Status

Kommissionen sendte den 17. februar 2014 forslaget til Rådet. Forslaget har hjemmel i TEF artikel 191 i sammenhæng med artikel 218(9) heri og skal derfor vedtages af Rådet med kvalificeret flertal efter proceduren om fælles beslutningstagen i TEF artikel 251.

2. Formål og indhold

Forslaget vil forpligtige alle EU's medlemsstater til at modsætte sig vedtagelse i IMO af en udsættelse af ikrafttrædelsen af niveau III emissionsstandarder for NO_x fra 2016 til 2021.

Niveau III standarden for NO_x gælder kun skibe bygget efter ikrafttrædelsesdatoen, hvis de sejler i et emissionskontrolområde for NO_x (NECA).

Muligheden for at udpege emissionskontrolområder er fastlagt i MARPOL-konventionens bilag VI. Udpegelsen af et havområde som et NECA kan ske på anmodning fra de omkringliggende stater. Anmodningen skal opfylde en række kriterier defineret i konventionen og skal godkendes af de kontraherende stater på et møde i MEPC.

I 2009 godkendte MEPC at farvandene omkring USA og Canada udpeges som NECA fra 2016. Danmark arbejder for, at Østersøen og Nordsøen udpeges som NECA.

EU Kommissionen begrundet behovet for rådets beslutning med 1) at direktiv 2001/81/EF pålægger Kommissionen og medlemsstaterne at fortsætte samarbejdet på internationalt niveau med henblik på at mindske luftforureningen med bl.a. NOx fra skibsfarten, 2) at en udskydelse af ikrafttrædelsen af niveau III standarden for NOx vil undergrave medlemsstaternes muligheder for at gøre brug af NECA'er med henblik på at bekæmpe luftforureningen fra skibe og dens konsekvenser, 3) at i betragtning af EU's samlede aftalte politiske målsætninger og regelværk er udsættelsen af niveau III standarden for NOx-emissioner relevant for EU og kræver en fælles holdning på EU-plan, som i Unionens interesse skal indtages af alle medlemsstater, der er repræsenteret i MEPC, 4) at da Unionen hverken er medlem af IMO eller kontraherende part til MARPOL-konventionen er det nødvendigt at Rådet bemyndiger medlemsstaterne til at indtage en fælles holdning.

3. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentet skal ikke udtale sig ift. forslaget.

4. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant.

5. Konsekvenser for Danmark

Rådsbeslutningen vil ikke have direkte konsekvenser for Danmark.

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:

MARPOL Konventionens Niveau III krav til NOx-udledning fra skibsmotorer er implementeret i Søfartsstyrelsens meddelelse B Kapitel XXVI af 06. maj 2011 om forebyggelse af luftforurening fra skibe.

Rådsbeslutningen vil ikke have konsekvens for dansk ret.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

Rådsbeslutningen har ikke i sig selv direkte økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser.

For at niveau III kravene til NOx-udledning kan træde i kraft i danske farvande kræver det, at Østersøen og Nordsøen udpeges som NECA gennem en ansøgning til IMO.

I regi af HELCOM er der udarbejdet en ansøgning til IMO om udpegning af

Østersøen som NECA, men ansøgningen er endnu ikke sendt til IMO pga. modstand fra Rusland. Landene omkring Nordsøen arbejder ligeledes sammen om at forberede beslutningsgrundlaget for at udpege Nordsøen som NECA, men flere af landene har endnu ikke truffet politisk beslutning om hvorvidt og hvornår en ansøgning skal indsendes.

Hvis Østersøen udpeges som NECA vil det have visse samfundsøkonomiske konsekvenser som beskrevet i grund-og nærhedsnotat om Kommissionens forslag til rådsbeslutning om etablering af den holdning, der indtages i HELCOM og IMO, om udpegelse af Østersøen som emissionskontrolområde for nitrogenoxid (NECA). Notatet blev oversendt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Miljøudvalg den 7. juni 2013.

De samfundsøkonomiske konsekvenser af udpegelse af Nordsøen som NECA forventes at være af begrænset omfang, forudsat at Østersøen allerede har status som NECA. Det skyldes at flertallet af nye skibe allerede vil være udstyret med den nødvendige teknologi til at opfylde niveau-III kravene.

Hvis niveau III kravene udskydes vil det have negative økonomiske konsekvenser for de danske firmaer, der har foretaget store økonomiske investeringer i udvikling af teknologisk udstyr, der kan overholde niveau-III kravene for NO_x fra 2016.

Beskyttelsesniveau:

Rådsbeslutningen vil ikke have direkte påvirkning på beskyttelsesniveauet.

Udpegning af Østersøen og Nordsøen som NECA'er vil have en positiv påvirkning af beskyttelsesniveauet. De skærpede krav til udledningen af NO_x fra nye skibe i NECA vil betyde en reduktion i luftforureningen med NO_x fra skibe og dermed bidrage til forbedringer i luftkvalitet og reduceret deposition af kvælstof. Uden NECA-områder vil NO_x-udledningen fra skibsfarten fortsætte med at stige over de kommende år mens udledningen fra landbaserede kilder fortsat falder.

I 2007 kom 21 % af den totale NO_x i luften i Danmark fra skibe. Skibene bidrager også til partikelforureningen, og i 2007 stod de for 18 % af PM_{2,5} partikler i luften i Danmark.

6. Høring

Sagen sendes i høring i miljøspecialudvalget.

7. Forhandlingssituationen

Forhandlingerne i rådsregi er i deres indledende fase og der forventes truffet en afgørelse inden begyndelsen af MPEC 66 den 31. marts 2014.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder det vigtigt, at EU's medlemsstater ikke undergraver muligheden for at gøre brug af NECA'er med henblik på at bekæmpe luftforureningen fra skibe og dens konsekvenser.

En udskydelse af muligheden for at etablere NECA-områder vil svække tilliden til IMO's evne til at regulere søfartens miljøforhold.

Regeringen støtter, at ikrafttrædelsesdatoen af niveau III af emissionsstandarder for NOx for nye skibe er 2016, idet en udskydelse af ikrafttrædelsesdatoen til 2021 vil betyde at der ikke vil blive etableret et NECA område i Østersøen eller Nordsøen i den nærmeste fremtid.

Regeringen finder det dog vigtigt, at medlemsstaterne har et vist manøvrerum til at indgå et kompromis på MEPC 66, således at arbejdet med etablering af NECA-områder forsinkes mindst muligt.

I forhold til de principielle og praktiske spørgsmål om formel fastlæggelse af EU-holdning til IMO-forslag anfægter regeringen ikke, at TEUF artikel 191 i sammenhæng med artikel 218, stk. 9, finder anvendelse i det konkrete tilfælde. Regeringen er enig i, at der i EU skal etableres en fælles holdning, når IMO-regler vedrører et område, der er omfattet af EU-kompetence.

Fsva. spørgsmålet om, hvordan EU's holdninger i internationale organer fastlægges, dvs. ved anvendelse af TEUF artikel 218, stk. 9, eller på anden måde, er det afgørende, at EU altid fokuserer på, hvad der er bedst for EU's internationale gennemslagskraft. Kommissionens ret til at anvende Traktatens bestemmelse om fastlæggelse af Unionens holdninger i internationale organer (TEUF artikel 218, stk. 9) frem for en mere fleksibel måde at fastsætte EU's holdning på, må derfor ikke få negativ indflydelse på den internationale regeldannelse og optimering af den globale søsikkerhed og EU's konkurrenceevne.

9. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.