



Energi-,  
Forsynings- og  
Klimaministeriet

**Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg om tilpasning af MRV-forordningen til IMO – overvågning af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport**

**Kontor i departementet**  
EU-kontoret

**Dato**  
22. februar 2019

**J nr.** 2019-881

**Kontor i styrelse**  
Center for Forsyning

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af MRV-forordningen (EU) 2015/757 for at tage passende hensyn til det globale IOM-system til indsamling af data om skibes fuelolie, KOM (2019) 38**

**1. Resumé**

*Kommissionen har fremsat et forslag til en ændring af MRV-forordningen. Formålet med ændringen er at tage passende højde for IMO's nye globale dataindsamlings-system og dermed at give virksomheder mulighed for i størst muligt omfang at reducere deres administrative byrder, samtidig med at målene i MRV-forordningen fastholdes.*

*Tilpasningen sker ved at ændre definitionerne af selskab og rapporteringsperiode, så de er enslydende i de to regelsæt. Derudover tilføjes "dødvægtstonnage" til definitionslisten og skal fremover også rapporteres. Overvågningsplanens indhold reduceres i MRV-forordningen og overvågning pr. sejlads ændres til tid til søs. Desuden præciseres fragt til at være på frivilligt grundlag. Ved skibsskifte forlænges den efterfølgende periode det nye selskab har til at indsende sin emissionsrapport til Kommissionen med tre måneder. Endelig fastholdes det, at transportarbejdet skal indrapporteres, der er et mål for den afstand skibet har tilbagelagt og vægten, selvom det ikke indgår i IMO's regelsæt.*

*Forslaget vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser eller økonomiske konsekvenser.*

*Regeringen støtter, at MRV-forordningen tilpasses IMO-aftalen, da man fra dansk side generelt arbejder for, at søfarten reguleres på globalt niveau. Derudover lægger regeringen vægt på, at rapportering af transportarbejdet fastholdes i MRV-forordningen selvom det ikke indgår i IMO's regelsæt. Transportarbejdet vil udgøre et væsentligt element i at vurdere skibsfartens løbende CO<sub>2</sub>-reduktioner, da det derved sikres, at opgørelsen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra de enkelte skibe også fortsat inddrager vægten af den last, der fragtes.*



## 2. Baggrund

Drivhusgasemissioner fra international søtransport anslås at udgøre ca. 2-3 pct. af de samlede globale udledninger af drivhusgasser, og i 2015 tegnede de sig for 13 pct. af EU's samlede drivhusgasemissioner fra transportsektoren. Søtransport er ikke omfattet af EU's emissionsreduktionsmål eller specifikke afhjælpende foranstaltninger.

Som et første skridt til at nedbringe drivhusgasemissioner vedtog Europa-Parlamentet og Rådet i april 2015 forordning om overvågning, rapportering og verifikation af CO<sub>2</sub>-emissioner fra søtransport (EU) 2015/757 (MRV-forordning). MRV-forordningen blev udviklet med henblik på at indsamle pålidelige og efterprøvede data om CO<sub>2</sub>-emissioner for alle skibe med en bruttotonnage over 5.000 (BT), som anløber havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS). Formålet er at tilvejebringe pålidelige oplysninger til støtte for fremtidige politiske beslutninger og sikre den nødvendige gennemsigtighed om data for at fremme indførelsen af nye teknologier og operationelle foranstaltninger, der skal gøre skibe mere miljøvenlige.

Efter Parisaftalens ikrafttrædelse og vedtagelsen af MRV-forordningen vedtog FN's Søfartsorganisation, International Maritime Organization (IMO), i 2016 i medfør af MARPOL-konventionen (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) et globalt system til dataindsamling om skibes brændstofforbrug (IMO's globale dataindsamlingsystem). I henhold til dette indledes overvågningsforpligtelserne i 2019 med de første indberetninger fra skibe i 2020. Som følge heraf skal skibe, der udfører søtransportaktiviteter inden for EØS, fra januar 2019 opfylde overvågnings- og rapporteringskrav både i henhold til EU's MRV-forordning og IMO's globale dataindsamlingsystem.

Den samtidige anvendelse af disse to systemer på henholdsvis EU-plan og på globalt plan blev forudset i MRV-forordningen. Af forordningens artikel 22 fremgår således, at "Såfremt der indgås en international aftale om et globalt system til overvågning, rapportering og verifikation for drivhusgasemissioner (...), revurderer Kommissionen denne forordning og foreslår, hvor det er relevant, ændringer til denne forordning for at sikre tilpasning til denne internationale aftale."

Kommissionen har derfor fremsat et forslag til ændring af forordningen MRV-forordningen (EU) 2015/757. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192, stk. 1 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal, og er oversendt i en dansk sprogversion den 4. februar 2019.

## 3. Formål og indhold

Hovedformålet med forslaget er at tilpasse MRV-forordningen med henblik på at tage passende højde for IMO's nye globale dataindsamlingsystem, for dermed at give virksomheder mulighed for i størst muligt omfang at strømline og reducere



deres administrative byrder, samtidig med at målene i MRV-forordningen fastholdes. I det følgende vil de foreslåede ændringer blive gennemgået.

#### *Definitioner*

Tilpasningen til IMO's regelsæt sker ved at revidere definitionerne af "selskab" og "rapporteringsperiode", således at de flugter med IMO's definitioner. Endvidere tilføjes "dødvægtstonnage", det vil sige den samlede dødvægt som skibet har om bord, til definitionslisten og skal fremover også rapporteres.

#### *Overvågningsplanen*

Overvågningsplanens indhold reduceres og skal blandt andet fremover ikke indeholde registreringshavn eller hjemsted, ligesom beskrivelsen af en række overvågningsprocedurer udgår.

Overvågning pr. sejlads ændres gennemgående fra "tid til søs" til "timer undervejs". Derfor ændres også den årlige overvågning fra "samlet tid" til "samlet antal timer undervejs". Desuden præciseres fragt til at være på frivilligt grundlag

Endelig har transportarbejdet, det vil sige et mål for den afstand skibet har tilbagelagt og dets vægt, hidtil skulle opgøres i MRV-systemet. Dette foreslår Kommissionen bibeholdt, selvom man i IMO-systemet bruger skibets dødvægttonnage, som udtryk for transportarbejdet.

#### *Emissionsrapport ved skibsskifte*

Hvis et skib skifter selskab, forlænges fristen for det nye selskab at oversende emissionsrapporten til Kommissionen til tre måneder, og data for dødvægtstonnage tilføjes emissionsrapporten.

## **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

## **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har oplyst, at retsgrundlaget for forslaget er artikel 192 i TEUF. Kommissionen har endvidere oplyst, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union, og at målene i dette forslag kun kan nås gennem et forslag fra Kommissionen på EU-plan, da forslaget har til formål at ændre gældende EU-lovgivning.

Indsamling og offentliggørelse af data om skibes emissioner og energieffektivitet på EU-niveau har den fordel, at resultaterne er fuldt sammenlignelige, da de er baseret på et enkelt sæt af krav. Dette bidrager bedre til at fjerne markedshindringer, der skyldes manglende information.



Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af nærhedsprincippet.

## 6. Gældende dansk ret

MRV-forordningen er umiddelbar anvendelig i dansk ret. Dog har den gældende MRV-forordning pålagt medlemsstaterne at fastsætte et sanktionssystem for manglende overholdelse af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i MRV-forordningen. Dette blev gjort ved lov nr. 1754 af 27. december 2016 – lov om ændring af lov om bæredygtige biobrændstoffer og om reduktion af drivhusgasser fra transport.

## 7. Konsekvenser

### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget til ændring af MRV-forordning ses ikke at indeholde elementer, der kræver ny lovgivning eller ændring af eksisterende lovgivning.

### Økonomiske konsekvenser

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Det vurderes, at forslaget ikke vil medføre væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

#### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Det vurderes, at forslaget ikke vil medføre væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget tager sigte på at reducere den administrative byrde for skibe, der udøver søtransportaktiviteter, der er dækket af både MRV-forordningen og IMO's globale dataindsamlingsystem. Hvor stor reduktion af de administrative byrder, der kan skabes, som følge af forslaget kan ikke bestemmes nærmere.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget vurderes ikke at have konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

## 8. Høring

Forslaget er sendt til høring hos Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik og Skibsfartspolitisk Specialudvalg. Høringsfristen er fastsat til den 14. februar 2019.

Der er modtaget høringssvar fra Danske Rederier (DR), der oplyser, at de støtter kommissionens bestræbelser på at harmonisere EU's MRV-forordning med IMO's nye globale dataindsamlingsystem (IMO DC).

DR er dog bekymret for, at transportarbejde ikke konsekvent opgøres på basis af den aktuelle last, da IMO-reguleringen gør indrapportering af transportarbejde frivil-



ligt. DR mener, at det bør sikres, at opgørelsen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra de enkelte skibe også fortsat inddrager vægten af den last, der fragtes. DR oplyser i deres høringssvar, at hvis ændringen i forslagets artikel 9, stk. 1, litra f, får den konsekvens, at transportarbejdet ikke konsekvent opgøres på basis af den aktuelle last transporteret, kan de ikke støtte ændringen. Endvidere foreslår DR to sproglige præciseringer.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen arbejder generelt for, at reguleringen af skibsfartens drivhusgasudledninger sker på globalt niveau i IMO, og regeringen har i klima- og luftudspillet sendt et klart signal om at ville fortsætte sit aktive engagement i IMO for at nedbringe bl.a. drivhusgasudledninger fra skibe.

Regeringen støtter derfor, at EU's MRV-forordning tilpasses, således at kravene heri i videst muligt omfang tilnærmes IMO's globale dataindsamlingsystem. Det vil samtidig bidrage til at sænke administrative byrder.

Regeringen finder, at regelsættene i såvel EU som IMO bør drive udviklingen af en grøn maritim sektor og derfor bør fremme energieffektivitet inden for søtransport. Som følge deraf lægger regeringen vægt på, at transportarbejde bibeholdes i MRV-forordningen, selvom dette ikke er et internationalt krav. Derved sikres det, at opgørelsen af CO<sub>2</sub>-emissioner fra de enkelte skibe også fortsat inddrager vægten af den last, der fragtes. Dette vil endvidere udgøre et væsentligt element i at vurdere skibsfartens løbende CO<sub>2</sub>-reduktioner, herunder i forhold til de konkrete målsætninger for den globale sektors reduktioner, som fastsat i IMO. Dette skønnes ikke at pålægge erhvervet unødige byrder idet det allerede afrapporteres i dag.

Endelig vil regeringen arbejde for at fastholde offentliggørelse af data, idet dette kan hjælpe med at fremhæve energieffektive skibe

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.