



GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

30. august 2021
2021 - 11916

Forslag til forordning om krav til brug af alternative brændstoffer i søfarten (FuelEU Maritime) KOM (2021) 0562

Nyt notat

1. Resume

Som del af Kommissionen 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, eksempelvis RoRo-, 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 tilkoble sig landstrømanlæg, hvis det er tilgængeligt i havnene, eller anvende nulemissions-teknologier, når de ligger til kaj.

Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige konsekvenser, da der skal sikres håndhævelse af forordningen over for skibe, der ligger til i 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 heraf, må det også forventes, at det bliver dyrere for virksomheder at købe fragtydelser.

Regeringen ser positivt på forslaget til forordning, da det har potentiale til at fremme arbejdet for en klimaneutral søfartsindustri og bidrage væsentligt til målsætningerne om at reducere søfartens drivhusgasudledninger. Regeringen er i gang med at analysere forslaget med henblik på nærmere stillingtagen.

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 endnu ikke oversendt til Rådet i dansk sprogversion. 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 Pagt (European Green Deal) om, at EU skal nedbringe drivhusgasudledninger 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 Kvotehandelsystemet til at omfatte søfart, revision af Energibeskatningsdirektivet, revision af direktivet for Vedvarende Energi, revision af 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 FuelEU Maritime, navnlig revision af direktiv for Vedvarende Energi (VE-II) KOM (2021) 557 og revision af forordningen for fremme af infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR) KOM (2021) 559. VE-II definerer hvilke typer af brændstoffer, der kan defineres som bæredygtige, og er derfor definerende for indholdet af FuelEU Maritime. Derudover skal AFIR 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 ligger til kaj, ved at sætte krav til brugen af landstrøm eller nul-emissionsteknologi.

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

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, skibe der anvendes til is-brydning, uddybning, rørlægning o. lign. Kommissionen anfører i den 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 lægger til kaj, 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:

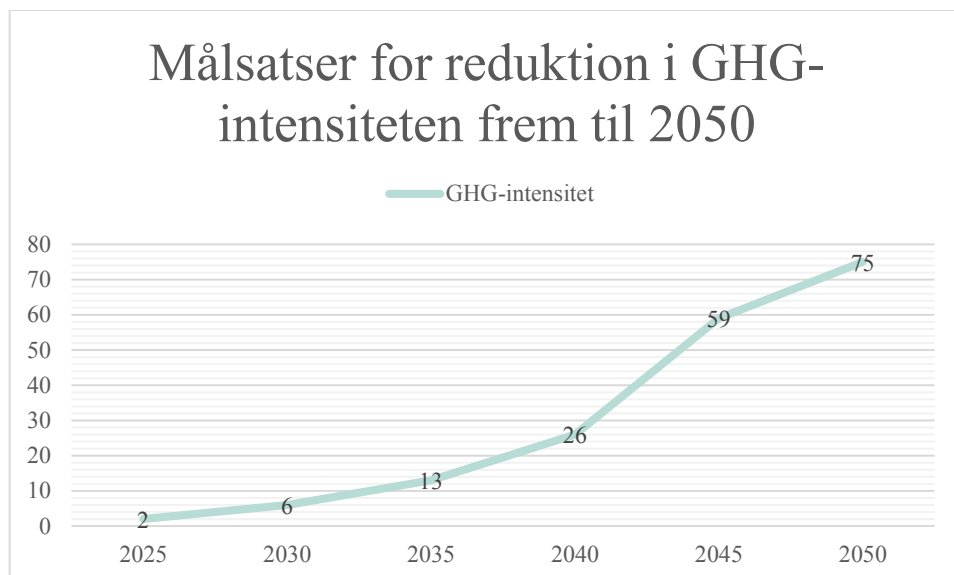
- a. Målbaseret tilgang
- b. Fleksibilitetsmekanismer
- c. Håndhævelse og Certificate of compliance
- d. Valg af brændstoffer og LCA tilgang
- e. Globale hensyn

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 ($\text{gCO}_2\text{eq/MJ}$) for det enkelte skib, vil der blive taget udgangspunkt i MRV-data fra 2020. MRV-data er de data om skibenes CO_2 -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 CO_2 -emissioner fra søtransport. Beregningerne foretages på en ”vugge-til-grav basis (dvs. brændstoffets fulde livscyklus tages med – fra produktion – forbrænding på skibet) og måles ud fra et drivhusgaspotentiale på 100 (GWP_{100})².

² GWP_{100} = 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

Drivhusgasintensiteten for det enkelte skib må med forslaget ikke overstige de pågældende målsatser, som Kommissionen har defineret i forslagets artikel 4. Målsatserne for reduktion i drivhusgasintensiteten vil stige i 5-års intervaller frem til år 2050. Figuren nedenfor opsummerer dette og viser de procentvise reduktionskrav frem til 2050.



Kommissionen begrundes indførelsen af krav for brændstofferne 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 GHG-intensiteten 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.

a. *Fleksibilitetsmekanismer*

Forslaget indeholder et sæt fleksibilitetsmekanismer, som bl.a. har til formål at belønne *frontløbere*. Forslaget giver virksomheder mulighed for at 'pulje' deres overholdelse af reglerne på tværs af skibe samt gemme deres overskud eller dække deres underskud til året efter.

Med forslaget etableres en mekanisme, der gør det muligt for det enkelte skib at gemme ("sætte i banken") dets eventuelle overskud to år frem, eller, i tilfælde af et underskud, indhente dets eventuelle underskud året efter. Skibet må dog ikke være i underskud to år i træk.

Der indføres med forslaget også en anden fleksibilitetsmekanisme, som giver skibe mulighed for at ”pulje” deres overholdelse af reglerne mellem flere skibe. 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.

b. Håndhævelse og Certificate of compliance

Det pålægges det enkelte skib 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 ikke har betalt for at omstille det pågældende skib til klimavenligt brændstof, og dermed mindskes incitamentet for at omgå reglerne. Ultimativt kan et skib forbydes at sejle til en EU havn, såfremt skibet gentagende gange ikke overholder kravene i forordningen og har modtaget flere anmærkninger herom og bøder herfor.

Bøderne som skibsejerne skal betale i forbindelse med brud på kravene foreslås at tilgå EU's Innovations Fond og allokeres til investeringer i omstillingen til brændstoffer med en lavere drivhusgasintensitet.

c. Valg af brændstoffer og LCA 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 Kommissionen sikre, at alle brændstoffets udledninger i hele levetiden inkluderes. Det mindsker risikoen for brug af alternative brændstoffer, der kan have en utilsigtet klimateffekt i andre sektorer, hvis man ser på hele dets livstid, fx hvis brændstoffet i forbindelsen med dets produktion udleder store mængder drivhusgasudledninger. Forslaget vil således tage højde for udledningerne fra søfartens brændstoffer over hele livscyklussen, målt samlet i CO₂-ækvivalent³, herunder kuldioxid (CO₂), metan (CH₄) og kvælstofilter fx lattergas m.m..

³ CO₂ equivalent’ means the metric measure used to compute the emissions from CO₂, CH₄ and N₂O on the basis of their global-warming potential, by converting amounts of CH₄ and N₂O to the equivalent amount of carbon dioxide with the same global warming potential.

d. Globale hensyn

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 lignende dem i FuelEU Maritime, bør den europæiske regulering lov 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. Det er på tidspunktet for oversendelse af grund- og nærhedsnotatet til Folketingets Europaudvalg ikke besluttet, hvilket af Europa-Parlamentets udvalg forslaget vil blive behandlet i.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen har vurderet, at nærhedsprincippet er overholdt. I vurderingen heraf henviser 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 ved allerede eksisterende havnestatskontroller, der udføres af Søfartsstyrelsen.

Økonomiske konsekvenser

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

Det forventes, at forslaget vil 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.

Det forventes dog, at forslaget om krav til alternative brændstoffer kan indebære erhvervsøkonomiske konsekvenser, da erhvervet bliver pålagt nye omkostninger i dyrere brændstoffer. Særligt på sigt, når kravene til brug af alternative brændstoffer stiger markant, vil rederierne skulle investere i nye eller retrofittede motorer og teknologi, så skibet kan anvende de alternative brændstoffer, herunder også teknologi til brug for landstrøm. Derudover er alternative brændstoffer på nuværende tidspunkt betydeligt dyrere end fossile brændstoffer, hvilket øger omkostningerne for rederierne. Dog forventes det i starten af indfasningsperioden ikke at blive en betydelig udgift, da der er tale om mindre mængder af alternativt brændstof, som skal iblandes den nuværende fossile brændstof.

På sigt kan der være økonomiske konsekvenser for forbrugere, som kan forvente en relativ lille prisstigning som følge af prisstigninger på fragten af de varer, der bliver købt og sejlet til EU og Danmark. Ud over økonomiske konsekvenser for den almene borger som forbruger vil virksomhederne forventeligt også komme til at opleve prisstigninger på de produkter, de anvender i deres produktion, samt på fragtydelserne. Da forslaget også dækker transport til tyndtbefolkede områder, som Grønland og Færøerne, kan de risikere at blive ramt mere af dette forslag. Det er områder som i dag modtager en stor del af deres fragt gennem Danmark og EU. For de områder vil øget krav om brug af alternative brændstoffer og øgede fragtomkostninger have en større indvirkning, da der er mindre fragtmængder og tyndere forsyningslinjer, som merudgiften kan spredes ud på.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Det forventes, at FuelEU Maritime vil have en positiv klimaeffekt, idet forordningen vil bidrage til, at søfarten omstiller sig og løbende anvender større andel af alternative brændstoffer, som udleder færre drivhusgasser.

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 høringsvar fra Brintbranchen, Dansk Erhverv, Danske Havne, Dansk Industri, Danske Maritime, Danske Rederier, Drivkraft Danmark, Rådet for Grøn Omstilling og Wind Denmark.

Brintbranchen hilser FuelEU-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 Fit-for-55-pakken, og er tilfredse med den kombination af tiltag som pakken indeholder (Kvotehandelssystem, 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 Fit-for-55 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 Innovations Fond.

Brintbranchen er bekymret for, at forslaget vil medføre en "lock-in" af LNG som det primære brændstof i den kommende periode og mener derfor, at FuelEU 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 Fit-for-55-pakken velkommen og understreger, at i det 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 forvrrede 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 som en naturlig konsekvens af FuelEU, vil være en større efterspørgsel efter. Fordi søtransport også omfattes af beskatning gennem Kommissionens revision af bl.a. energibeskatningsdirektivet, RED II, 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 Fit-for-55-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 vejene af søfarten. I forlængelse heraf understreges det, at pakken skal tilskynde teknologi neutrale 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 for forordningens bestemmelser, jf. artikel 5, stk. 5. Det må påhvile en offentlig myndighed som eksempelvis Søfartsstyrelsen.

Dansk Industri hilser den samlede Fit-for-55-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 at reducere skibes brændstofs 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 en målbaseret 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 angivende fleksibilitetsmekanismer i forslaget, som sikrer fleksibilitet ift. investeringerne, som bl.a. kan målrettes innovative og skalerbare løsninger frem for urentable tiltag grundet bundende lovkrav. Samtidig tilskynder særligt pooling-mekanismen til, at der søsættes nye skibe, der udelukkende sejler på nye brændstoffer, der reducerer udledningen af drivhusgasser. 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 metan udslip 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 inkl. af både GWP100 og GWP20.

Danske Rederier er positive overfor, at forslaget adresserer effektiv håndhævelse af reglerne herunder, at skibsejeren pålægges det juridiske ansvar. Dog påpeger Danske Rederier, 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 forskellige standarder findes 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 positivt, at EU nu tager fat på omstillingen af skibsbrændstoffer. RGO bemærker, at det er langt fra ligegyldigt, hvilke drivmiddel-skift lovgivningen giver mulighed for, da forkerte valg både kan blive økonomisk dyrt og dyrt 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 sikres i det videre arbejde med forslaget, 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 velkomment, 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 til stadighed 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 f.eks. LNG, men derimod sikrer

efterspørgslen efter renere brændstoffer med en lavere drivhusgasintensitet.

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

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er endnu ikke kendskab til andre landes specifikke holdning til forslaget. Det forventes, at en række klimaambitiøse lande vil forholde sig positivt til forslaget, da det ses som en vigtig brik i at nedbringe udledninger fra søfarten og udbrede brugen af alternative brændstoffer. Det forventes også, at en række større sydlige søfartsnationer i EU vil forholde sig skeptisk til forslaget, da det vil skabe nye regionale krav til søfartsbranchen og kan øge omkostningerne for de mest energitunge skibe og rederier og dermed mindske deres konkurrenceevne.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens FF55 pakke velkommen. Regeringen ønsker en ambitiøs og omkostningseffektiv klimainsats 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 FF55 pakke, hvorfor regeringen på tværs af forslagene i FF55 pakken vil anlægge en holistisk tilgang til klimainsatsen i EU.

Regeringen forholder sig positivt til forslaget og ser det som et potentielt vigtigt skridt i bestræbelserne for en klimaneutral søfartsindustri. Det er derfor vigtigt, at forslaget sikrer ambitiøse klimatiltag og samtidig hermed, opretholder en stærk europæisk konkurrenceevne i den global søfartssektor.

Det vurderes også positivt, at forslaget indeholder bemærkninger om, at såfremt lignende globale tiltag (fx i FN's Søfartsorganisation (IMO)) for søfarten introduceres, 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 en flådebaseret tilgang, da dette kan støtte frontløbere i at overgå helt til klimaneutral sejlads, fordi rederierne derved vil kunne bruge det, de har overpræsteret med på ét skib til at dække det, de evt. måtte have underpræsteret med på et af deres andre skibe.

Endvidere bakker regeringen op om, at forslaget inddrager hele brændstofets 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 klimaneutrale 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., og dermed er med til at fremme forskellige klimaneutrale brændstoffer frem for eksempelvis flydende naturgas, LNG.

Endelig vurderes det positivt, at forslaget introducerer krav til skibes brug af landstrøm eller anden nulemissionsteknologi, når de ligger til kaj i havnene, da dette vil sikre både drivhusgasreduktioner og forbedre luftkvaliteten 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).

Regeringen er i gang med at analysere forslaget med henblik på nærmere stillingtagen.

1. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.