



Bruxelles, den 14.7.2021
SWD(2021) 636 final

ARBEJDSDOKUMENT FRA KOMMISSIONENS TJENESTEGRENE

RESUMÉ AF RAPPORTEN OM KONSEKVENSANALYSEN

Ledsagedokument til

**Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning
om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport**

{COM(2021) 562 final} - {SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final}

DA

DA

Resumé
Konsekvensanalyse af initiativet FuelEU Maritime
A. Behov for handling
Hvorfor? Hvad er problemstillingen?
<p>Det nuværende maritime brændselsmiks består næsten udelukkende af flydende fossile brændstoffer eller flydende naturgas. En øget anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer (herunder flydende biobrændsler, e-væske, kulstoffri gas (inklusive bio-LNG og e-gas), kulstoffri brint og kulstoffrie brint-afledte brændstoffer (herunder methanol og ammoniak) og elektricitet) vil være afgørende for, at søtransporten kan bidrage til EU's klimamål. Ifølge de modeller, der er opstillet til støtte for 2030-klimaplanen, forventes vedvarende og kulstoffattige brændstoffer at udgøre 6-9 % af det maritime brændselsmiks i 2030 og 86-88 % i 2050 for at bidrage til målene om klimaneutralitet senest i 2050. Der er flere årsager til dette problem: 1) manglende forudsigelighed i de lovgivningsmæssige rammer og deraf følgende store investeringsrisici, 2) lav modenhed for alternative teknologier med store investeringsrisici for first movers, 3) højere omkostninger ved alternativer sammenlignet med fossile brændstoffer, 4) indbyrdes afhængighed mellem aspekter vedrørende efterspørgsel, forsyning og distribution og 5) mulighed for bunkring uden for EU, hvilket indebærer en risiko for kulstoflækage.</p>
Hvilke resultater forventes der af initiativet?
<p>Det overordnede formål med dette forslag er at skabe en klar lovramme med henblik på at fremme planlægning og langsigtede investeringer i søfartssektoren og supplere den eksisterende lovgivning (direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer og direktivet om vedvarende energi) ved at sende et klart signal om markedefterspørgslen efter vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, samtidig med at risikoen for kulstoflækage reduceres. Forslaget forventes derfor at forbedre anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, lette produktionen og anvendelsen af modne løsninger og stimulere den teknologiske udvikling. Forslaget vil i denne forbindelse supplere andre initiativer i "Fit for 55"-pakken i indsatsen for at begrænse emissionerne fra søfarten (f.eks. medtagelse af søtransport i EU's emissionshandelssystem, revision af energibeskatningsdirektivet, direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer og direktivet om vedvarende energi).</p>
Hvad er merværdien ved at handle på EU-plan?
<p>Sektorens grænseoverskridende dimension kræver en koordineret indsats på EU-plan. Uden en indsats på EU-plan kan der opstå et kludetæppe af regionale eller nationale krav. De udpegede problemer og de underliggende drivkræfter er ikke grundlæggende forskellige fra medlemsstat til medlemsstat, og derfor bør disse problemer behandles på EU-plan. Forslaget vil bidrage til at opnå stordriftsfordele på EU-plan ved at anvende vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, samtidig med at kulstoflækage undgås. Samtidig vil det sikre lige konkurrencevilkår mellem operatører, der anløber EU-havne, og mellem EU-havne.</p>
B. Løsninger
Hvilke lovgivningsmæssige og ikkelovgivningsmæssige løsninger er overvejet? Foretrakkes en bestemt løsning frem for andre? Hvorfor?
<p>Tre løsningsmodeller er blevet overvejet. De har to hovedtræk: i) sikring af retssikkerhed og fokus på efterspørgselsaspekter for at stimulere produktionen og ii) anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer for at imødegå hønen eller ægget-situationen og undgå kulstoflækage. Løsningsmodellerne er forskellige med hensyn til deres tilgang til valg af teknologi og den måde, hvorpå de krævede resultater opnås. Løsningsmodel 1 er en præskriptiv tilgang, hvor det kræves, at der anvendes en <i>andel af specifikke brændstoffer</i>. Dette indebærer, at reguleringsmyndigheden vælger teknologi. Både løsningsmodel 2 og 3 er målbaserede tilgange, hvor der fastsættes en <i>maksimal årlig gennemsnitlig grænse for drivhusgasintensitet</i> for den energi, der bruges om bord. Dette overlader valget af teknologi til markedsaktørerne. Løsningsmodel 3 indeholder også mekanismer til belønning af dem, der klarer sig bedre (samling i puljer og multiplikatorer for nulemissionsteknologier). Alle løsningsmodeller kræver, at de mest forurenende skibe i havne (containerskibe og passagerskibe) anvender landstrøm (eller tilsvarende nulemissionsteknologi).</p> <p>Ifølge vurderingen er løsningsmodel 3 den foretrukne løsning. Den rammer den bedste balance mellem målene og de samlede gennemførelsesomkostninger. Den målbaserede og teknologineutrale tilgang imødekommer behovet for fleksibilitet, som interessenterne har understreget under høringerne (navnlig operatører og havne). Mekanismen til belønning af overensstemmelse, der overstiger de fastsatte krav, mindsker risikoen for teknologisk fastlåsnings.</p>

Hvem støtter hvilken løsning?
Ifølge høringsresultaterne foretrækker <u>alle interessentgrupper</u> en målbaseret tilgang frem for en præskriptiv tilgang for skibe under sejlads og ved kaj. En anden præference blandt de fleste interessenter er teknologineutralitet. Flere interessenter, herunder navnlig NGO'er og teknologileverandører, angiver udtrykkeligt, at præskriptive foranstaltninger, der indebærer en bestemt teknologi, ikke vil være optimale på grund af den høje risiko for teknologisk fastlåsning og ubrugelige aktiver. Løsningsmodel 3 anerkendes derfor som interessenternes foretrukne løsning.
C. Den foretrukne løsnings virkninger
Hvilke fordele er der ved den foretrukne løsning?
Alle omkostninger og fordele udtrykkes i forhold til referencescenariet som nutidsværdi for perioden 2021-2050 (i faste priser for 2015). Den øgede andel af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i det maritime brændselsmiks vil føre til en betydelig reduktion af drivhusgasemissionerne og en mindre reduktion af luftforureningen. De økonomiske fordele er blevet anslået til 10 mia. EUR for luftforurening og 138,6 mia. EUR for klimændringer. Det forventes, at skibsoperatørerne vil opnå besparelser på omkring 2,3 mia. EUR som følge af reducerede driftsomkostninger (vedligeholdelse, besætning osv.). I disse fremskrivninger er der også medregnet et mindre fald i søtransportaktiviteten. En yderligere mærkbar virkning vedrører anvendelsen af avancerede brændstoffer og fremdriftsteknologier og deres indirekte indvirkning på innovation. Forslaget forventes at øge andelen af brændselscelledrevne fartøjer (18,9 %) i flåden samt elektrisk fremdrift (5,4 %) senest i 2050 (sammenlignet med nuludbredelse af disse teknologier i referencescenariet). Yderligere miljøfordele kan opnås f.eks. ved øget brug af elektricitet i havne og under sejlads, f.eks. reduktion af undervandsstøj eller vandforurening som følge af aflejring af udstødningsgasser i havet, men disse er ikke blevet vurderet.
Hvilke omkostninger er der ved den foretrukne løsning?
Skibsoperatørerne vil bære de største omkostninger i forbindelse med forslaget, som beløber sig til 89,7 mia. EUR. Dette er resultatet af øgede kapitalomkostninger (25,8 mia. EUR) og brændstofomkostninger (63,9 mia. EUR). De indirekte omkostninger for havnene vil vedrøre tilvejebringelse af den nødvendige bunkringsinfrastruktur, som anslås til 5,7 mia. EUR. De administrative omkostninger for skibsoperatører anslås til 521,7 mio. EUR som følge af dataindsamling, indsendelse og verifikation af overensstemmelsesplanerne og den årlige energirapport, samarbejde under revisioner og inspektioner samt uddannelse af besætningsmedlemmer. Der er afsat yderligere 1,8 mio. EUR til havnenes udarbejdelse af retningslinjer for at garantere sikker håndtering af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. De specifikke omkostninger i forbindelse med brændstofcertificering kunne ikke kvantificeres. Håndhævelsesomkostningerne for de offentlige myndigheder forventes at være begrænsede (1,5 mio. EUR) og vil navnlig vedrøre anskaffelse af de nødvendige IT-rapporteringsværktøjer. Den foretrukne løsningsmodel fører således til nettofordele på 58,4 mia. EUR i forslagets tidshorisont.
Hvordan påvirker den foretrukne løsning virksomhederne, herunder de små og mellemstore virksomheder og mikrovirksomhederne?
For at øge fleksibiliteten og anerkende de forskellige driftsbetingelser vil virksomhederne, herunder SMV'er, have fleksibilitet med hensyn til valg af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. I forbindelse med overvejelserne af mulighederne for overensstemmelse i en pulje blev flådetilgangen afvist for ikke at forskelsbehandle SMV'er. I stedet foretrækkes en gennemsnitsberegning med frivillig overførsel, som tillader kompensation af balancer mellem operatørerne.
Vil den foretrukne løsning få væsentlige virkninger for de nationale budgetter og myndigheder?
Da overensstemmelse vil blive vurderet af tredjepartsverifikatorer og oftest vil blive baseret på eksisterende IT-værktøjer på EU-plan, er virkningen på de nationale budgetter og de nationale forvaltninger være begrænset. Da verifikation er en forudsætning for udstedelse af overensstemmelsesdokumentet, anses behovet for øgede havnestatskontrolinspektioner for at være minimalt.
Vil den foretrukne løsning få andre væsentlige virkninger?
EU's søfartssektor vil sandsynligvis opnå en forbedring af konkurrenceevnen gennem en styrkelse af forsknings- og innovationsinstitutterne og teknologileverandørerne. Stigningerne i brændstofomkostningerne forventes at få en forholdsvis beskedent indvirkning på fragtpriiserne. Stigningen i omkostninger til dieselblandinger kan føre til en stigning på 0,8-15,1 % i fragtraten inden 2050 (0,1-2,5 % inden 2030).
D. Opfølgning
Hvornår vil foranstaltningen blive taget op til fornyet overvejelse?

På grundlag af data indsamlet i henhold til forordning (EU) 2015/757 og yderligere oplysningskrav i henhold til dette forslag vil udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer blive nøje overvåget på årsbasis. Politikken vil blive evalueret fem år efter dens gennemførelsesdato.