



EU og Internationalt
Den 16. maj 2018
MFVM 517

SAMLENOTAT
Rådsmøde (transport, tele og energi) den 7.-9. juni 2018

9. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport
– *fremskridtsrapport*
KOM (2017) 653
side 2
10. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv 2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU
– *generel indstilling*
KOM (2018) 33
side 9

NOTAT OM RÅDSMØDE (TRANSPORT, TELE OG ENERGI) Den 7.-9. juni 2018

9. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport KOM (2017) 653

Revideret genoptryk af grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2017. Ændringer er markeret i marginen.

Resumé

Kommissionen har fremsat forslag om revision af direktiv til fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport (Clean Vehicle Directive – 2009/33/EF). Direktivets titel ændres med forslaget til "Direktivet om fremme af renere køretøjer til vejtransport til støtte for lav-emissionsmobilitet". Direktivet omfatter offentlige køb af køretøjer. En evaluering af direktivet viste i 2015, at det burde justeres for at indfri sit formål. Kommissionen ønsker med forslaget at fremme bæredygtig transport, mindske udledningen af drivhusgasser og forurenende stoffer samt at fremme attraktive transportmuligheder. Kommissionen har foreslået ændringer, der som det vigtigste 1) udvider direktivets anvendelsesområde fra køb til også at omfatte leasing, leje og afbetalingskøb samt fra direkte køb og servicekontrakter om passagertransport til også at inkludere andre typer af offentlige servicekontrakter på transportområdet, 2) introducerer mål for minimumskøb i andel af rene køretøjer i de samlede offentlige udbud for hver medlemsstat, og 3) angiver en klar definition af rene køretøjer. Der er endnu ikke foretaget en egentlig analyse af forslagets statsfinansielle, erhvervsøkonomiske og samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget skønnes at have en positiv virkning på miljøbeskyttelsesniveauet.

Baggrund

Kommissionen har den 8. november 2017 fremlagt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport. Forslaget er modtaget i en dansk sprogudgave fra rådssekretariatet den 10. november 2017.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for det kommende rådsmøde (transport, tele og energi) den 7.-9. juni 2018 med henblik på en fremskridtsrapport.

Formål og indhold

Forslaget er en del af vejpakken, som blev fremlagt af Kommissionen den 8. november 2017. De andre forslag i pakken er:

- Forslag om krav til nye person- og varebilers CO₂-udledning. Forslaget indeholder krav om, at nye person- og varebiler på EU-plan skal opnå 25 % CO₂-reduktion i 2025 og 30 % CO₂-reduktion i 2030 set i forhold til eksisterende CO₂-krav på EU-plan i 2021. Endvidere foreslås et incitament for bilproducenter til at sælge flere nul- og lavemissionskøretøjer, således at en producent kan få slækket sit specifikke CO₂-krav, hvis producenten sælger flere end det fastsatte benchmark på 15 % nul- og lavemissionskøretøjer i 2025 og 30 % nul- og lavemissionskøretøjer i 2030.
- Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv nr. 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (direktivet om kombineret transport).

- En handlingsplan og investeringsløsninger til den transeuropæiske infrastruktur til alternative brændstoffer.
- Forslag til ændring af forordningen om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.
- Et batteriinitiativ, der har strategisk betydning for EU's integrerede industripolitik, der skal fremme, at køretøjerne, andre mobilitetsløsninger og deres komponenter vil blive opfundet og produceret i EU.

Kommissionen ønsker med forslaget at fremme de overordnede prioriteter og mål om at fremme bæredygtig transport, mindske udledningen af drivhusgasser og forurenende stoffer samt at fremme attraktive transportmuligheder. Kommissionen vurderer, at disse mål bedst understøttes ved en omfattende revision af direktivet.

Bæredygtig transport er et grundlæggende element i den fælles transportpolitik og indgår også som en del af Kommissionens prioriterer for 2015-2019 herunder i Energiunionen og i Investeringsplanen for Europa. Kommissionen har endvidere med strategien fra 2016 om lavemissionsmobilitet understreget, at EU bør være ledende i verden med at afvikle fossile brændstoffer og derfor bør fremskynde denne afvikling inden for transportsektoren for at nå sine mål sat i forbindelse med Paris-aftalen fra 2015. Strategien understreger også behovet for at sikre, at EU i 2050 er godt på vej i en udvikling hen mod nul-emission af drivhusgasser og forurenende stoffer. Da ca. 95 % af køretøjer i EU i dag fortsat bruger fossile brændstoffer, er der behov for at øge andelen af rene køretøjer markant, hvilket direktivændringen understøtter.

Endeligt understreger Kommissionen, at EU's borgere, medlemsstater og industrien vil drage fordel af en øget produktion og markedsoptagelse af rene køretøjer, alternative brændstoffer og nye transportservicer baseret på digitalisering og automatisering. Disse fordele vil blandt andet være sikrere transport, mere sammenhængende transportsystemer og en reduktion i eksponeringen over for skadelig luftforurening.

Direktivet 2009/33/EF blev oprindeligt vedtaget i 2009 med henblik på at fremme offentlige indkøb af renere køretøjer, da omkostningerne ved indkøb af renere køretøjer fortsat var højere i forhold til indkøb af konventionelle køretøjer, selv om udbuddet af disse renere køretøjer havde været stigende. Direktivet søgte derfor gennem obligatoriske redegørelser for miljø- og energipåvirkningerne i offentlige indkøb af køretøjer at fremme markedet for rene, energieffektive køretøjer, at bidrage til en reduktion af CO₂ og luftforurening samt at øge energieffektiviteten.

Kommission fik i 2015 gennemført en ekstern evaluering af direktivet, der viste, at direktivet fortsat er relevant men har store mangler og derfor bør justeres for mere effektivt at leve op til dets formål om at promovere offentlige indkøb af renere og mere energieffektive køretøjer. Direktivet har kun i begrænset omfang påvirket reduktionen af drivhusgasser og luftforurenende stoffer og har ingen nævneværdig påvirkning haft på sektoren for rene køretøjers konkurrenceevne eller vækst.

Det gældende direktiv omfatter alene indkøb af køretøjer udført af offentlige myndigheder og operatører underlagt offentlige serviceforpligtelser i forbindelse med offentlig passagertransport (dvs. almindelig busdrift udført af trafikelskaberne for regionerne). Med forslaget udvides anvendelsesområdet til også at omfatte offentlige myndigheders, passagertrafikoperatører samt andre offentlige transportservicer (f.eks. post, skraldeindsamling, ikke-planlagt passagertransport, leje af busser mv.) leasing og leje af køretøjer samt køb af køretøjer på afbetaling. De forskellige andre offentlige transportservicer fremgår af tabel 1 i bilag 1 til forslaget. En række gældende undtagelser videreføres i ændringsforslaget. Dette omfatter 1) Køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til først og fremmest at blive anvendt på byggepladser, i stenbrud, i havneanlæg eller i lufthavne, 2) Køretøjer, der er konstrueret og fremstillet til anvendelse af hæren, civilforsvaret, brandvæsenet og ordensmagten, og 3) Mobile maskiner.

Forslaget introducerer minimumsmål for indkøb af renere henholdsvis lette og tunge køretøjer for hvert land i 2025 og 2030. Disse fremgår af bilaget til forslaget. Der er ikke sådanne minimumsmål i det nuværende direktiv. Konkret betyder det, at 34 % af de omfattede danske lette køretøjer i 2025 og 2030 skal være rene. For tunge køretøjer er kravet 10 % og 15 % af lastbiler i henholdsvis 2025 og 2030 og 50 % og 75 % af busser i henholdsvis 2025 og 2030.

For lette køretøjer (køretøjsklasse M1, M2 og N1) indfører forslaget emissionstærskler for henholdsvis CO₂ pr. km og luftforurening. Tærsklerne er angivet for 2025 og 2030, hvor de skærpes. I 2025 må et rent let køretøj maksimalt udlede 25 g (M1 og M2) og 40 g (N1) CO₂/km og 80 % i forhold til emissionsgrænseværdierne.¹ For 2030 anfører direktivet (bilag 1), at lette rene køretøjer ikke må udlede CO₂, samt at en grænseværdi for luftforurenende emissioner ikke er relevant. Definitionen af et rent let køretøj er dermed skrappere i 2030 end i 2025. Rene tunge køretøjer (køretøjsklasse M3, N1 og N2) defineres ud fra brugen af alternative brændstoffer.² Disse fremgår af bilaget til forslaget. Direktivet vil dog i forslaget være tilpasningsparat til i fremtiden at ændre definitionen for tunge køretøjer til en emissionsbaseret tilgang, når der på EU-niveau er vedtaget CO₂-standarder for tunge køretøjer. De rene køretøjer skal dermed leve op til disse krav for at indgå i opfyldelsen af minimumsmålet for indkøb af rene køretøjer, som nævnt ovenfor.

Med forslaget fjernes metodologiafsnittet til beregning af driftslevetidssomkostninger og dermed værdisætningsmetoden. I stedet indføres minimumsmålene og definitionen af rene køretøjer.

Kommissionens tildeles beføjelser til at ændre definitionen for tunge køretøjer, når der som nævnt ovenfor på EU-niveau er vedtaget CO₂-standarder for disse.

Der indføres med forslaget rapporteringskrav for medlemsstaterne til Kommissionen med delvis rapportering i 2023 og fuld rapportering hvert tredje år begyndende i 2026.

Europa-Parlamentets udtalelser

Forslaget behandles i Europa-Parlamentets miljøudvalg, som den 13. april 2018 offentliggjorde udkast til rapport om forslaget. De vigtigste af udvalgets ændringsforslag til Kommissionens udkast er 1) et øget fokus på miljøaftrykket og CO₂-målinger af rene køretøjer igennem hele deres livscyklusser, 2) at beskytte EU-producerede køretøjer fra uretfærdig konkurrence fra ikke-EU-lande, 3) at eftermontering af køretøjer defineres konkret i forslaget, 4) at køretøjer eftermonteret til at opfylde kravene som rene køretøjer skal indgå i opgørelsen, 5) at forslag om delegationsbeføjelser helt fjernes, 6) at Kommissionen på senere tidspunkt skal vurdere behovet for at revidere direktivet med særligt fokus på alternative brændstoffer, samt 7) at ensarte og hæve ambitionsniveauet for minimumsindkøbsmålene for lette køretøjer markant, således, at alle stater har 30 % og 75 % som mål i henholdsvis 2025 og 2030 (disse er i Kommissionens forslag pt. 34 % for Danmark i begge år).

Nærhedsprincippet

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet, idet det sammenskriver og reviderer eksisterende EU-lovgivning.

Gældende dansk ret

Det nuværende direktiv fra 2009 er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1394 af 14. december 2010, der har til formål at fremme ordregivende myndigheders indkøb af rene køretøjer. Disse myndigheder skal i henhold til bekendtgørelsen ved indkøb tage hensyn til miljø- og energibelastningen i hele køretøjets driftslevetid ved enten 1) at fastsætte specifikationer for miljø- og energipræsentationerne, eller 2) at inddrage energi- og miljøbelastningen som et tildelingskriterie i indkøbsbeslutningen.

¹ Luftforurenende emissioner ved faktisk kørsel som en procentdel af emissionsgrænseværdierne.

² Elektricitet, hydrogen, naturgas, herunder biomethan, i gasform (komprimeret naturgas (CNG)) og flydende form (flydende naturgas (LNG)).

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil indebære, at den nuværende bekendtgørelse vil skulle ophæves og en ny bekendtgørelse udstedes for at implementere det opdaterede direktiv.

Økonomiske konsekvenser

Der er i færd med at blive gennemført en nærmere analyse af forslagets indhold og konsekvenser for Danmark.

Forslaget kan få statsfinansielle konsekvenser gennem statens anvendelse af køretøjer omfattet af direktivet. Forslaget kan få økonomiske konsekvenser for regioner og kommuner, som ligeledes anvender køretøjer omfattet af direktivet. Direktivet kan endvidere have konsekvenser i forhold til indtægter til staten fra transport- og køretøjsrelaterede afgifter.

Forslaget kan have erhvervsøkonomiske konsekvenser. Udlejnings- og leasingselskaber med offentlige kunder kan få udgifter i forbindelse med at skulle justere deres bilpark. Private udbydere af bustrafik vil blive påvirket af forslaget gennem ændrede krav om energieffektivitet og luftforurening i det offentliges efterspørgsel.

Forslaget kan medføre reduktioner i udledninger af luftforurening og drivhusgasser fra transport og dermed reducere de samfundsøkonomiske omkostninger forbundet hermed. Forslaget kan derigennem bidrage til at mindske CO₂-udledningen fra transportsektoren og derved yde et bidrag til at indfri Danmarks kommende EU 2030-reduktionsmål for de ikke-belagte sektorer, hvor vejtransporten udgør en betydelig andel af de samlede udledninger.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Forslaget skønnes at have en positiv virkning på miljøbeskyttelsesniveauet.

Høring

Forslaget har i november 2017 været i skriftlig høring i EU Miljøspecialudvalget, EU-specialudvalget for Energi, Forsyning og Klima og EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Boligministeriet, samt på høringsportalen. Forslaget var i maj 2018 igen i høring i de tre specialudvalg.

Generelle bemærkninger:

DI Transport støtter forslagets overordnede principper, men mener, at det bør overvejes, hvorvidt forslagets formål allerede er dækket af EU's reduktionsmål for ikke-kvotesektoren, da grønne indkøb af køretøjer og tjenester er en del af løsningen for at nå de danske reduktionsmål for ikke-kvotesektoren. DI Transport fremfører, at forslaget rejser en række spørgsmål, der bør afdækkes.

Det Økologiske Råd havde set frem til ændringsforslaget, men er forundret over det lave ambitionsniveau, da mange større byer allerede i 2020 vil leve op til de nye krav gældende fra 2025.

DTL-Danske Vognmænd (DTL) ser positiv på markedsmodning af ny teknologi gennem offentlige indkøb.

Dansk Erhverv støtter helt overordnet Kommissionens arbejde frem mod en renere bilpark i EU. DE er enige i, at det offentlige bør gå forrest for at mindske forureningen fra køretøjer, og at dette også kan drive det private marked.

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD) støtter op om en grøn omstilling af transport- og logistikbranchen samt offentlige udbud som et vigtigt styringsredskab.

Energi- og Olieforum(EOF) støtter generelt initiativer, der fremmer renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport.

Bemærkninger, der vedrører direktivets afgrænsning:

Trafikselskaberne i Danmark (Trafikselskaberne) udtrykker bekymring over at forslaget tilsyneladende medfører, at trafikselskabernes flex-trafik også er omfattet af direktivet. DI Transport mener, at det er vigtigt at få afklaret, hvor omfattende forslagets inklusion af tjenestetransport er.

Dansk Erhverv er enig i udvidelse af scope til leje, leasing og afbetalingskøb samt andre offentlige kontrakter end personbefordring.

Dansk Erhverv støtter grundlæggende et forslag, hvor kun lette køretøjer er omfattet af direktivet.

ITD støtter udvidelsen af scope, da offentlige udbud og indkøb er vigtige styringsredskaber til at nå mål for CO₂-udledning.

Bemærkninger, der vedrører direktivets definition af rene køretøjer:

DI Transport, ITD, De Danske Bilimportører, EOF og Dansk Erhverv fremhæver alle, at forslaget i sin nuværende form ikke har, men bør have en teknologi-neutral tilgang. ITD finder det ligeledes problematisk, at udelukkende el, hydrogen, naturgas og biometan er med i definitionen for rene tunge køretøjer, da denne liste ikke er fyldestgørende. DI Transport mener desuden, at o-emissionskøretøjer bør omfatte både el, brint, biogas og biobrændstoffer. De Danske Bilimportører understreger, at der således ikke bør udpeges særlige alternative brændstoffer til de tunge køretøjer, der i stedet ligesom for lette køretøjer skal have krav med CO₂-emissionsværdier. EOF ønsker, at alternative brændstoffer for tunge køretøjer omfatter biobrændstoffer.

Trafikselskaberne bemærker, at definitionen af rene køretøjer virker vilkårlig, da dieselbusser, der anvender syntetisk biodiesel ikke tæller med. Trafikselskaberne henviser desuden til den internationale organisation for kollektiv trafik (UITP), der konstaterer, at forslaget ikke tager højde for den relative tekniske umodenhed inden for elektriske og alternativt drevne busser.

De Danske Bilimportører så gerne, at Kommissionen i forslaget indarbejdede Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO), der netop omhandler tunge køretøjers CO₂-emissioner. Det Økologiske Råd er enige i, at VECTO bør inddrages, da det har et betydeligt talgrundlag.

Det Økologiske Råd mener, at mængden af alternative drivmidler er begrænset, hvor kun elektrificering er realistisk på stor skala. Naturgas bør ikke indgå i definition af rene køretøjer, da det ikke er rent. Biogas bør ifølge Det Økologiske Råd kun indgå i det omfang, der kan dokumenteres brug af seriøs certificeringsordning og kun til tunge køretøjer.

Dansk Erhverv er enig i behovet for en klar definition af rene køretøjer. Dansk Erhverv støtter en "Tank to Wheel"-tankegang, men understreger, at samtidigt bør tages højde for et køretøjs total miljøpåvirkning gennem hele dens livscyklus.

FDM mener, at internationale standarder for CO₂-udledning fra lette køretøjer er afgørende for, at Danmark kan nå sine reduktionsmål for ikke-kvotesektoren.

Bemærkninger, der vedrører direktivets minimumsindkøbskrav til køb af rene køretøjer

Trafikselskaberne bemærker, at kravene til indkøb af rene busser virker vidtgående i forhold til de lignende krav til lastbiler.

Det Økologiske Råd understreger, at mange større byer allerede i 2020 vil leve op til de nye krav gældende fra 2025. Det Økologiske Råd foreslår derfor, at andelen af rene lette køretøjer i stedet bør være 50 % i 2025 og 90 % i 2030. For lastbiler bør målet ligeledes være 50 % i 2025 og 90 % i 2030.

ITD støtter minimumsmål for både andelen af rene og tunge køretøjer. Der skal dog være balance mellem krav og længden af de offentlige servicekontrakter, da nogle køretøjer (eks. renovationsbiler) har lange afskrivningsperioder. Hvis der ikke tages højde for dette, risikerer man ifølge ITD, at offentlige virksomheder udkonkurrerer private transport- og logistikvirksomheder inden for eksempelvis affaldssektoren.

Bemærkninger, der vedrører direktivets økonomiske aspekter

Trafikselskaberne forventer, at forslaget medfører en betydelig merudgift til kollektiv transport finansieret af kommuner og regioner. Hvis det eksisterende omkostningsniveau opretholdes, vil antallet af køretimer og busser ifølge Trafikselskaberne falde, hvormed privatbilismen styrkes i forhold til kollektiv transport. DI Transport bemærker, at forslaget ikke må medføre en reduktion i den kollektive transport.

Trafikselskaberne bemærker, at forslaget ikke har indberegnet omkostningerne ved udbygning af infrastruktur til alternative drivmidler.

Trafikselskaberne henviser desuden til den internationale organisation for kollektiv trafik (UITP), der konstaterer, at forslaget placerer den største byrde på kollektiv trafik, der i modsætning til mange passagerbiler allerede er en ret ren og dermed klimavenlig form for transport.

DTL mener, at man skal være opmærksom på, hvad små og mellemstore virksomheder, der byder på offentlige opgaver, reelt kan løfte af ny teknologi og brændstoftyper.

DTL mener, at det er vigtigt, at indregne realistiske og ikke for korte afskrivningsperioder af anskaffede køretøjer. Det bør overvejes, at den offentlige udbyder påtager sig de teknologiske og økonomiske risici ved nye teknologier, som små og mellemstore virksomheder ikke kan påtage sig.

Dansk Erhverv mener, at der ikke bør stilles for store krav til små og mellemstore virksomheder, der skal byde på offentlige udbud, da direktivet i så fald vil udelukke en del af dem fra at byde.

Bemærkninger, der vedrører delegerede retsakter

De Danske Bilimportører er bekymrede for forslagets ide om, at Kommissionen kan ændre på kravene til tunge køretøjer igen, når der på EU-niveau er udarbejdet CO₂-baserede emissionsværdier for disse. Dermed forstyrres udbud og efterspørgsel unødvendigt af flere omgange. De Danske Bilimportører havde i stedet fortrukket, at tunge køretøjer først blev omfattet af det reviderede direktiv, når EU-normerne for tunge køretøjer var endeligt udarbejdet.

ITD støtter muligheden for delegerede retsakter under forudsætning af, at senere nye CO₂-krav til lastbiler ikke erstatter, men supplerer regler om alternative drivmidler, således at investeringer i alternative drivmidler ikke efterfølgende undermineres af et regelskift til CO₂-krav. ITD opfordrer derfor til at de nationale eksperter, der skal involveres i forbindelse med vedtagelsen af en delegeret retsakt, konsulterer transport- og logistikbranchen om påvirkningen af markedet.

Bemærkninger, der vedrører administrative byrder forbundet med direktivet

ITD fremhæver, at de fremtidige krav tydeligt skal kommunikeres ved dansk implementering af reglerne for at sikre en hensigtsmæssig udskiftning af lastbilparken.

Andet

Trafikselskaberne bemærker, at mange kontrakter om passagertrafik er op til 12 år lange, og at forslaget ikke tager højde for, at en del allerede indgåede kontrakter fortsat vil være gældende ved direktivets ikrafttræden i 2025. DI Transport mener, at konsekvenserne for eksisterende servicekontrakter skal afdækkes.

Det Økologiske Råd gør opmærksom på, at de af reguleringen omfattede køretøjer, der erhverves i 2030, vil have indflydelse på CO₂-udledningen frem til 2050.

FDM ønsker, at de danske afgiftsregler undersøges, da de i dag ikke hjælper forbrugerne til at vælge de sikre og miljøvenlige alternativer.

KL støtter Trafikselskabernes høringssvar.

Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister (FDEL) støtter generelt arbejdet mod en grønnere bilpark men finder forslaget ambitionsniveau for lavt. Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister mener, at elektrificering pga. udbredelse, infrastruktur, teknologi og investeringer er den eneste realistiske vej at gå. Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister mener, at der skal være mere ambitiøse krav, og at andelen af rene lette køretøjer bør være mindst 50 % i 2025 og 90 % i 2030. Elbilforeningen - Forenede Danske Elbilister mener, at det danske afgiftssystem i langt højere grad skal gøre det nemt for forbrugerne at vælge miljøvenlige biler (lette køretøjer), samt at der skal være et økonomisk langsigtet incitament for at vælge for eksempel elbiler.

Kommunernes Landsforening støtter generelt nedbringelse af CO₂ for transportsektoren samt specifikt målsætningerne om renere køretøjer, dog under forbehold for hvordan kravene konkret formuleres. Desuden ønsker Kommunernes Landsforening teknologisk valgfrihed for kommunerne i forbindelse med udbud. Kommunernes Landsforening understreger, at kommunerne forventer at blive kompenseret for evt. øgede udgifter via DUT og opfordrer derfor til at der afsættes midler til infrastruktur for de alternative brændstoffer.

Dansk Miljøteknologi er enig i forslaget formål, da det kan medføre reduktioner i udledninger af luftforurening og drivhusgasser, og derigennem bidrage til at indfri Danmarks kommende EU 2030-reduktionsmål for de ikke-belagte sektorer. Dansk Miljøteknologi støtter introduktionen af minimumsmål.

Dansk Naturfredningsforening finder betegnelsen "rene køretøjer" misvisende, da alle køretøjer har en klima- og miljøbelastning. Desuden mener Dansk Naturfredningsforening, at kriterierne for de køretøjer, der fremmes bør bygges på skalerbarhed, da drivmidler, hvor bæredygtigheden (herunder mulighed for skalerbarhed) ikke kan sikres, ikke bør tilgodeses. Dansk Naturfredningsforening støtter Det Økologiske Råds kommentar fra første høringsrunde om, at blandt alternative drivmidler er kun elektrificering realistisk på stor skala. Naturgas bør ikke indgå i definition af rene køretøjer, da det ikke er rent, samt at biogas kun bør indgå i det omfang, der kan dokumenteres brug af seriøs certificeringsordning og kun til tunge køretøjer. Dansk Naturfredningsforening bemærker også, at electrofuels, for eksempel DME, bør inkluderes i direktivet.

Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport (ITD) har ingen yderligere bemærkninger i forhold til første høringsrunde.

Erhvervsflyvningens Sammenslutning har ingen bemærkninger.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

En del medlemsstater har været positive over for ændringsforslaget men anført undersøgelsesforbehold, da de fortsat er ved at gennemgå forslaget og dets nationale konsekvenser. De største forbehold for forslaget forventes at vedrøre omkostningerne ved administrationen af den nationale implementering, medlemsstaternes individuelle minimumsmål og særligt for lastbiler, delegationsbeføjelsen samt definitionen af rene tunge køretøjer.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser generelt forslaget velkommet. Regeringen vil tage specifik stilling til forslaget forskellige elementer, når der er gennemført en nærmere analyse af forslaget indhold og konsekvenser.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt grundnotat om sagen til Folketingets Europaudvalg den 21. december 2017.

Notatet er ligeledes fremsendt til Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg.

10. **Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv 2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU**
KOM (2018) 33

Revideret genoptryk af grundnotat oversendt til Folketingets Europaudvalg den 16. februar 2018. Ændringer er markeret i marginen.

Resume

Kommissionen har ved KOM (2018)33 af den 16. januar 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv 2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU. Af hensyn til klarheden ophæver forslaget det gældende direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, og erstatter det med et nyt direktiv. Forslaget er en opfølgning på Kommissionens evaluering af direktiv 2000/59/EF, som blandt andet viste at direktivet ikke har været fuldt effektivt, særligt på grund af uoverensstemmelser med den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen). På baggrund af denne evaluering, har Kommissions udarbejdet et forslag, som har til formål dels at opnå et højere beskyttelsesniveau for havmiljøet, og dels at effektivisere operationer i havnene ved at sikre større harmonisering og overensstemmelse med MARPOL og hermed mindske den administrative byrde. Dette har ført til et direktivforslag, som i det store hele gengiver reguleringsstrukturen i det nuværende direktiv, men indfører ændringer i forhold til tilpasning af begreber og standardformularer til MARPOL, krav om elektronisk indberetning og udveksling af data, ordninger for omkostningsordninger, harmonisering af undtagelser og inspektioner. I forhold til eksisterende nationale regler vurderes forslaget at medføre en revision af den danske gennemførelse af direktiv 2000/59 og mindre justeringer til gennemførelsen af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU. Forslaget skønnes at have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark som følge af, at forslaget øger incitamentet til aflevering af affald fra skibe i havne. Forslaget indebærer ingen væsentlige statsfinansielle, samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske omkostninger.

Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2018)33 af den 16. januar 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om modtagefaciliteter i havne til aflevering af affald fra skibe, om ophævelse af direktiv 2000/59/EF og om ændring af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU. Forslaget er oversendt til Rådet den 22. januar 2018 i en dansk sprogudgave.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2 (transport), og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

Forslaget forventes sat på dagsordenen for det kommende rådsmøde (transport, tele og energi) den 7.-9. juni 2018 med henblik på generel indstilling.

Formål og indhold

Forslaget er, sammen med plaststrategien, fremlagt som opfølgning på Kommissionens meddelelse "Kredsløbet lukkes – en EU handlingsplan for den cirkulære økonomi" fra 2015. Forslaget følger blandt andet op på Kommissionens evaluering af det tidligere direktiv 2000/59/EF under Kommissionens program for målrettet og effektiv regulering (REFIT).

Evalueringen viste, at direktivet har bidraget til at øge mængden af affald, der afleveres til havnemodtagefaciliteter siden dets ikrafttræden, og har som sådan bidraget til at reducere udtømningen af affald i havet. Evalueringen har også vist, at direktiv 2000/59/EF ikke har været fuldt effektivt på grund af uoverensstemmelser med MARPOL-konventionens ramme.

Kommissionens forslag om revision af direktivet, har to overordnede mål. For det første at opnå et højere beskyttelsesniveau for havmiljøet ved at reducere udtømning af affald i havet, og for det andet at effektivisere operationer til håndtering af affald fra skibe i havnene. Denne effektivisering skal, ifølge forslaget, ske ved at reducere den administrative byrde blandt andet ved at sikre større harmonisering og overensstemmelse med MARPOL-konventionen.

Det nye direktivforslag gengiver de væsentligste principper og instrumenter fra det oprindelige direktiv. Dette indebærer at reguleringen fortsat foretages på følgende måde:

- Havnene er forpligtet til at stille modtagefaciliteter til rådighed for alle skibe, så skibene har mulighed for at aflevere deres affald. Havnene er samtidig forpligtet til at udarbejde en plan for modtagelse og håndtering af affald.
- Når skibene anløber en havn, er skibene forpligtet til at aflevere alt affald, der transporteres om bord på skibet, til en modtagefacilitet i havnen. Skibene skal meddele havnen, at man planlægger at anløbe, ved at udfylde en formular.
- Havnenes omkostninger til drift af faciliteter og behandling af affald fra skibe, dækkes gennem opkrævning af en afgift i form af et gebyr fra skibene (herefter benævnt gebyr). Dette gebyr fastsættes af havnene.
- Skibe har mulighed for at blive undtaget for pligten til at aflevere affald og betale gebyr, hvis de sejler i "fast rutefart".
- Med henblik på at kontrollere at skibene overholder kravene, er der fastsat en kontrolordning, hvorefter ethvert skib kan underkastes inspektion.

Forslaget indebærer derudover en række ændringer af det oprindelige direktiv. Disse ændringer er fremsat på baggrund af følgende vurderinger fra Kommissionen:

For det første foregår der fortsat en for stor udledning af affald fra skibene til søs.

For det andet er der brug for en tilpasning af direktivet til eksisterende internationale aftaler for området. I de seneste to årtier har den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe ("MARPOL-konventionen") og dets bilag gennemgået væsentlige ændringer, så disse nu fastsætter skærpede normer og forbud mod udledning af affald fra skibe til søs.

For det tredje har medlemsstaterne udviklet forskellige fortolkninger af nøglebegreberne i direktivet i en uhenigtsmæssig grad, herunder af faciliteternes tilstrækkelighed, forudgående anmeldelse- og obligatorisk levering af affald til havnemodtagelsesfaciliteter samt især undtagelserne fra disse forpligtelser.

For det fjerde er incitamenterne til aflevering af affaldet i det oprindelige direktiv ikke hensigtsmæssige til effektivt at løse problemet med affald i havet.

Kommissionens vurderinger har ført til følgende væsentlige ændringer:

Gennemgående ændring: tilpasning af direktivet til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen)

Artikel 2 indeholder begrebsafklaringer og definitioner. I forslaget erstattes definitionen af "skibsaffald" med definitionen af "affald fra skibe", som er fastlagt ud fra MARPOL bilag I, II, IV, V og VI. Der sondres dermed ikke længere mellem "skibsaffald" og "lastrester", som i det tidligere direktiv. Ved at fjerne denne sondring, og i stedet anvende en samlet definition "affald fra skibe", opnås følgende:

- Direktivet tilpasses til MARPOL således, at når MARPOL forbyder skibene at udtømme affald til søs, forpligter direktivet nu, skibene til at aflevere affaldet til havnemodtagefaciliteter. Hermed fjernes uoverensstemmelser mellem de to regimer.

- Det gøres muligt at benytte standardformularerne, som er udviklet af IMO³, for affaldsanmeldelse og affaldsmottagelse. Efter de nuværende regler, skal skibene udfylde *både* IMO-formularerne og formularerne i det oprindelige direktiv. Ved også at benytte samme formularer ved skibenes anmeldelse af affald efter direktivet, undgås dette parallelle system.

Ad 1) Havnenes forpligtelse til at stille modtagefaciliteter til rådighed

Direktivets artikel 4 og 5 omhandler *havnenes* forpligtelser til at have tilstrækkelige modtagefaciliteter.

Ifølge artikel 4 skal medlemsstaterne sikre, at der er adgang til faciliteter, der er tilstrækkelige til at imødekomme behovet for de skibe, der normalt anvender havnen, uden at forårsage unødigt forsinkelse af skibe.

I forslaget præciseres hvad der skal forstås med "tilstrækkelige" modtagefaciliteter. Udover det oprindelige krav til modtagefacilitetens kapacitet, stilles der nu også krav om, at formaliteterne vedrørende brug af faciliteterne skal være hurtige og enkle, samt at faciliteterne skal tillade håndtering af skibets affald på en miljømæssig forsvarlig måde, i overensstemmelse med affaldsdirektivet 2008/98/EF.

Ifølge artikel 5 skal medlemsstaterne sikre, at havnene udarbejder en hensigtsmæssig plan for affaldsmottagelse- og håndtering. Denne plan udarbejdes efter høring af relevante parter.

I forslaget stilles, som noget nyt, krav om at oplysninger i planerne indberettes elektronisk i "SafeSeaNet", som kan tilgås af både myndigheder, skibe og havne.

Ad 2) Skibenes forpligtelse til at aflevere affald

Artikel 6 til 7 handler om *skibenes* forpligtelser i forbindelse med aflevering af affald.

Artikel 6 forpligter et skib, der planlægger at anløbe en havn, til at forudmelde dette til den havn det ønsker at anløbe, ved at udfylde bilag 2 som indeholder information om skibet, dens rejse, typen- og mængden af affald samt lagerkapacitet.

Som bilag 2 benyttes nu en IMO-standardformular. Også her indfører forslaget nyt krav om elektronisk indberetning i SafeSeaNet.

Artikel 7 forpligter skibe til at aflevere alt affald, der transporteres om bord på skibet, til en modtagefacilitet i den havn det anløber, i overensstemmelse med udtømningsnormerne fastsat i MARPOL-konventionen.

Forslaget indfører nyt krav om, at havnen som udgangspunkt skal udfylde IMO-formularen i bilag 3, som indeholder oplysning om skibet, havn og modtagefacilitet samt typen og mængden af modtaget affald. Derefter skal havnen udstede en affaldskvittering til skibet.

Derudover indfører forslaget krav om, at skibene skal indberette denne affaldskvittering elektronisk i SafeSeaNet inden afrejse.

Skibe kan undtages fra forpligtelsen til at aflevere affald efter artikel 7. Med forslaget er disse undtagelser ændret således; den allerede gældende undtagelse for skibe, der har tilstrækkelig lagerkapacitet skal præciseres, hvilket Kommissionen efterfølgende vil stille forslag om i komiteprocedure.

Derudover er der indført en ny undtagelse for skibe der ligger ved anker i mindre end 24 timer eller under ugunstige vejrforhold.

³ IMO-bekendtgørelse MEPC.1/Circ.834

Ad 3) Havnenes omkostninger dækkes gennem opkrævning af et gebyr fra skibene

Artikel 8 omhandler ordninger for omkostningsdækning. Medlemsstaterne skal sikre, at havnens omkostninger til drift af faciliteter til modtagelse og behandling af affald fra skibe, dækkes gennem opkrævning af et gebyr fra alle skibe, der anløber havnen.

På linje med det oprindelige direktiv, udgør en del af det gebyr, der skal betales af skibe, et *indirekte* gebyr, der skal betales af skibe uanset levering af affald til et havnemodtagelses anlæg. I forslaget er der indført en omkostningsordning, som er strengere end det oprindelige direktiv med hensyn til de principper, der skal anvendes ved fastsættelsen af det *indirekte* gebyr for affald. Det kræves nu, at det indirekte gebyr *skal* dække:

- alle indirekte administrationsomkostninger
- en væsentlig del af de direkte driftsomkostninger (mindst 30 % af de samlede årlige direkte omkostninger)
- alle omkostninger til modtagelse af affald som defineret i MARPOL bilag V, herunder alle omkostninger til modtagelse af affald opsamlet i net under fiskeri (såkaldt passivt fisket affald)

Den del af omkostningerne, som eventuelt ikke dækkes af det indirekte gebyr, dækkes ved betaling af et direkte gebyr, med udgangspunkt i de typer og mængder affald, som skibet faktisk afleverer.

Med ændringerne i omkostningsordningen er det således præciseret, hvordan forholdet mellem det indirekte gebyr og det direkte gebyr skal fastsættes. Særligt er der forsøgt at adressere udtømningen af skrald, herunder plast og udtjent fiskeriudstyr, som bidrager væsentligt til problemet med havaffald, ved at lade det indirekte gebyr omfatte bortskaffelse af udtjente fiskegarn og passivt fisket affald. Der er desuden indført et Bilag 4, som giver overblik over de forskellige typer omkostninger i forbindelse med drift af modtagefaciliteter og håndtering af affald.

Forlaget indfører derudover en ”grønt skib”-ordning, hvorefter der anvendes et reduceret affaldsgebyr for skibe, som kan demonstrere en bæredygtig affaldshåndtering om bord. Kommissionen vil fastlægge relevante kriterier for dette i en delegeret retsakt.

Ad 4) Undtagelse for skibe der sejler i fast rutefart

Artikel 9 giver medlemsstaterne mulighed for at undtage skibe, der sejler i fast rutefart, fra forpligtelserne i artikel 6, 7 og 8, hvis en række betingelser er opfyldt. For at adressere problemet med medlemsstaternes forskellige fortolkning af undtagelsen, er der med forslaget indført en række skærper, der skal sikre harmonisering af anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen.

Dette indebærer at der nu er krav om, at: 1) skibene, for at blive fritaget, skal kunne dokumentere, at der findes en ordning til at sikre, at affaldet afleveres, at gebyrerne betales og at denne ordning er accepteret af alle havne på skibets rute. 2) hvis fritagelse gives, skal der udstedes et fritagelsescertifikat efter bilag 5. 3) dette fritagelsescertifikat skal indberettes elektronisk i SafeSeaNet.

Ad 5) kontrol med skibene gennem inspektioner

Artikel 10-15 omhandler håndhævelsen. Medlemsstaterne skal sikre, at ethvert skib kan underkastes en inspektion for at kontrollere, at det opfylder kravene i dette direktiv.

Efter det oprindelige direktiv er der fastsat et krav om, at der skal inspiceres 25 % af skibe, dog ikke fiskerfartøjer og fritidsfartøjer med tilladelse til befordring af max 12 passagerer. Efter forslaget skal denne inspektionsordning fjernes. I stedet skal inspektionerne af havnemodtagefaciliteter ske som led i havnestatskontrollen (PSC) som fastsat i direktiv 2009/16/EF.

Udover disse inspektioner, indføres der med forslaget en særskilt inspektionsordning uden for havnestatskontrollen, hvor der som noget nyt skal inspiceres 20 % af henholdsvis skibe i indenrigsfart, fiskeskibe og fritidsfartøjer på over 100 bruttotonnage.

Resultaterne af inspektionerne skal registreres i det elektroniske indberetningssystem, SafeSeaNet.

Formandskabet har fremlagt følgende væsentlige ændringsforslag til Kommissionens forslag:

Artikel 3 omhandler direktivets anvendelsesområde.

Både i det oprindelige direktiv og i Kommissionens forslag finder direktivet anvendelse på alle havne, herunder ankerpladser, der normalt anløbes af skibe omfattet af direktivet. I Formandskabets forslag er der her indført en undtagelse, hvorefter medlemsstaterne har mulighed for at beslutte, at direktivet ikke finder anvendelse på *ankerpladser*. Derudover er der indført mulighed for at indlandsstater, der hverken har havne eller skibe der sejler under deres flag, kan fravige bestemmelserne i direktivet. Indlandsstater der ikke har havne, men som *har* skibe der sejler under deres flag, kan fravige de bestemmelser der alene omhandler havne.

Artikel 8, omhandler omkostningsdækningsordninger.

Hvor havnenes omkostninger til drift af faciliteter og behandling af affald efter både det oprindelige direktiv og Kommissionens forslag skal dækkes alene ved skibenes betaling af gebyrer, foreslår Formandskabet at de også dækkes af indtægter fra affaldshåndteringsordninger og fonde.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets har endnu ikke udtalt sig om forslaget.

Nærhedsprincippet

Kommissionen anfører, at målet for direktivet er, at beskytte havmiljøet mod udtømning af affald til søs. Dette mål kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne på grund af foranstaltningens omfang og grænseoverskridende karakter, hvorfor målet bedre kan nås på EU-plan. Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering.

Gældende dansk ret

De berørte direktiver er implementeret i dansk ret som følger:

- Direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe: Implementeret i lov om beskyttelse af havmiljøet (nr. 1033 af 4. september 2017), bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner (nr. 1396 af 25. november 2016).
- Direktiv 2009/16/EF om havnestatskontrol: implementeret i lov om sikkerhed til søs (nr. 72 af 17. januar 2014), bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe (nr. 1195 af 12. november 2014).
- Direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til og afgår fra havne i medlemsstaterne: implementeret i bekendtgørelse om teknisk forskrift om et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem i danske farvande og havne (nr. 1021 af 26. august 2010).

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for tilpasning af samtlige ovennævnte love og bekendtgørelser. Der forventes at være tale om mindre tilpasninger af de dele der udgør dansk gennemførelse af direktiv 2009/16/EF og direktiv 2010/65/EU. Derudover forventes det at blive nødvendigt med en revision af den danske gennemførelse af direktiv 2000/59, da dette direktiv helt erstattes med et nyt.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget har ingen væsentlige statsfinansielle eller administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget. I Danmark kontrolleres skibenes overholdelse af PRF-forpligtelserne allerede i forbindelse med havnestatskontrollen og for indenrigs- og fiskefartøjer i forbindelse med periodisk lovpligtige syn. Inspektioner af fritidsfartøjer med en bruttotonnage på 100 eller derover er af så begrænset omfang, at dette ingen indflydelse har i forhold til det samlede antal inspektioner. Dette tiltag vil derfor ikke medføre ændringer for Danmark. Den større anvendelse af elektronisk indberetning af data i SafeSeaNet, vil medføre behov for videreudvikling af det allerede eksisterende IT-system. Den overordnede videreudvikling af systemet foretages af European Maritime Safety Agency (EMSA) på EU-niveau, mens den nationale implementering og drift varetages af Værnfælles Forsvarskommando (VFK) under Forsvarsministeriet. VFK oplyser, at det ikke er muligt på nuværende tidspunkt, at kvantificere de nationale udgifter som forslaget vil medføre. Der skønnes

dog ikke at være tale om en væsentlig omkostning. Omkostningerne afholdes jf. budgetvejledningen inden for eksisterende rammer.

Der er ikke foretaget en kvantificering af de erhvervsøkonomiske konsekvenser, da forslaget vurderes ikke at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser over 10 mio. kr. om året.

Direktivforslaget har blandt andet til formål at effektivisere de maritime operationer i havnene, ved at reducere den administrative byrde og ajourføre lovrammen. Dette er søgt opnået gennem en tilpasning til MARPOL. Da erhvervet hele tiden har været forpligtet til at overholde den internationale regulering i MARPOL, medfører denne tilpasning ikke store konsekvenser for erhvervet. Tilpasningen af EU-reguleringen, herunder formularen til forudanmeldelse af affald samt præcisering af centrale definitioner, vurderes omvendt at medføre administrative lettelser for erhvervet. Det samme gælder indførelse af et standardfritagelsescertifikat og større anvendelse af det elektroniske indberetningssystem SafeSeaNet.

I forslaget indføres der bedre incitamenter for skibene til at aflevere deres affald til modtagefaciliteter i havnen. Dette er gjort ved at kræve, at det indirekte gebyr skal dække *alle* omkostninger til modtagelse af MARPOL-bilag V-affald, herunder passivt fisket affald, således at der ikke kan opkræves yderligere direkte gebyrer. Efter det oprindelige direktiv var havnene berettiget til at kræve særskilt betaling for noget affald omfattet af MARPOL bilag V.

Dette tiltag må forventes at indebære et øget incitament til aflevere affald i havnene, og dermed at affald som hidtil er blevet ulovligt udledt til søs også rent faktisk bliver afleveret. Dette vil medføre, at større mængder affald afleveres til havnene. Øgede affaldsmængder vil medføre øgede udgifter til affaldsmodtagelse- og håndtering i havnene. Denne udgift finansieres over gebyret, der betales af skibene. Merudgiften til skibene vil således primært falde på de skibe som hidtil ikke har levet op til deres forpligtigelser til aflevering af affald og som på ikke lovlig vis har bortskaffet det til søs. Da der er tale om en ikke lovlig praksis, medregnes en eventuel meromkostning for erhvervet ikke.

Derudover er der indført "grønt-skib"-ordning, hvorefter havnene er forpligtet til at reducere affaldsgebyret for skibe der kan demonstrere en bæredygtig affaldshåndtering om bord. Denne ordning forventes at medføre administrative omkostninger for erhvervet. Disse vil afhænge af, hvilke kriterier Kommissionen fastlægger i en delegeret retsakt, som medlemslandene efterfølgende vil skulle tage stilling til.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Forslaget skønnes at have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark som følge af, at forslaget indebærer en skærpelse af reglerne på området for aflevering af affald fra skibe.

Direktivforslagets bedre incitament for skibene til at aflevere deres MARPOL bilag V-affald vil medføre, at mindre af denne type affald udledes i havet.

Som et led i udarbejdelsen af lovforslaget har Kommissionen foretaget en konsekvensanalyse. Heri er der identificeret i gab mellem det forventede affald, der burde blive afleveret og det affald, der rent faktisk bliver afleveret. Det estimerede gab er henholdsvis: 7-17 % for spildevandsaffald; ca. 2,5 % for olieaffald og ca. 33 % for skrald (MARPOL Annex 5 affald). Det vides ikke, hvorvidt det er dækkende for danske forhold, eller om mængden af indleveret affald er større eller mindre. Yderligere indsamling af affald som følge af forslaget må forventes at medføre positive samfundsøkonomiske konsekvenser som følge af reducerede omkostninger til oprydning og kompensation for miljøpåvirkninger, men disse er ikke kvantificeret. Kommissionen har ikke foretaget en vurdering af hvor meget ekstra affald, der forventes afleveret som følge af forslaget

Høring

Forslaget har været i bred skriftlig høring samt i høring i EU-Miljøspecialudvalget.

Affalds- og Ressourceindustrien (ARI) bakker generelt op om forslagets formål. ARI mener at det er vigtigt, ud fra hensynet til et højere beskyttelsesniveau for havmiljøet, at direktivet bringes i overensstemmelse med

MARPOL's nye og strengere udtømningsnormer for skibe. ARI mener, at der ved implementering bør være fokus på, at sikre incitamenter hos alle led (skibe, havne og affaldsbehandlere) til at gøre det miljømæssige mest effektive.

Danske Havne udtrykker skepsis med hensyn til, om de foreslåede bestemmelser er tilstrækkeligt konsistente til at kunne imødegå de situationer, hvor store mængder affald opsamles og leveres til bestemte havne (affaldsturisme/port shopping). Danske Havne ser positivt på, at forslaget bidrager til en tilpasning af EU-reguleringen til MARPOL. Danske Havne henstiller til, at anmeldelse af affald og kvittering for aflevering af affald registreres i samme elektroniske system, da det ellers vil medføre unødvendige administrative byrder, ikke mindst for de mindre havne. Danske Havne mener, at tidsgrænsen på 24 timer, for at blive fritaget fra forpligtelsen til at aflevere affald, bør reduceres betydeligt, så færre skibe vil være undtaget. Bekymringen er, at mange skibe anlægger en havn i mindre end 24 timer og derfor kan undtages, hvilket skaber mulighed for at opsamle store mængder affald. Danske Havne foreslår som eksempel en reduktion fra 24 timer til 12 timer. Danske Havne ser positivt på, at forslaget bidrager til, at alle havne i EU skal have en form for "no special fee" (indirekte afgift). Danske Havne vurderer, at en rabatordning for miljøvenlige skibe vil have en meget begrænset indflydelse for rederiernes dispositioner og dermed en marginal miljøeffekt. Derudover vurderes en sådan ordning at have større administrationsomkostninger for specielt mindre havne. Af disse årsager mener Danske Havne at "grønt skib"-ordningen bør vedblive at være en frivillig ordning, som havnene kan indgå i ud fra overvejelser om profilering eller særlige lokale miljøfølsomme forhold.

Dansk Industri ser positivt på, at EU-reguleringen tilpasses MARPOL. Dansk Industri påpeger, at de potentielt varierende affaldsmængder vil være dyre for de danske havne, og efterlyser derfor justeringer i forslaget, der kan sikre en mere jævn fordeling af affaldet, for at afbøde de økonomiske konsekvenser for danske havne. Samtidig understreger Dansk Industri, at der bør sikres incitamenter hos alle led (skibe, havne og affaldsbehandlere) til at behandle affald på rette vis.

Danske Rederier bemærker generelt, at forslaget giver rederierne en lettere og mere smidig adgang til at bortskaffe affaldet fra skibene. Danske Rederier mener at tilpasningen til MARPOL, særligt anvendelsen af dennes standardformularer, vil medvirke til en lettere og mere smidig adgang til at bortskaffe affaldet fra skibene.

Danske Rederier mener, at det er uhensigtsmæssigt, at affaldet skal afleveres i hver havn, og at der, af hensyn til skibe med hyppige havneanløb, bør være fleksibilitet til at affaldet kan opbevares om bord, end hvad artikel 9 tilbyder. Danske Rederier mener desuden, at det er uhensigtsmæssigt, at skibe, der er undtaget efter artikel 9, stadig pålægges at notificere samt at betale indirekte afgift.

Danske Rederier mener, at omkostningsstrukturen, vedrørende opgørelsen af den indirekte afgift, er uhensigtsmæssig, da den er vanskelig at forudse. Danske Rederier mener samtidig, at det er uhensigtsmæssigt, at skibene skal betale en afgift, uanset om havnenes affaldshåndtering er i stand til at modtage affaldet (indirekte afgift). Danske Rederier påpeger derudover vigtigheden i at sikre national kontrol med de gebyrer, som havnene opkræver, med det formål at sikre, at disse modsvarer havnens egentlige udgifter til bortskaffelse af affald. Derudover at der generelt sikres fuld gennemsigtighed i prissætningen for bortskaffelse af affald.

Danske Rederier finder det desuden uhensigtsmæssigt, at skibene skal forudanmelde 24 timer før anløb, idet skibene kan ligge for anker uden for havnen, og ikke med sikkerhed ved hvornår de må gå i havn.

Danmarks Fiskeriforening PO har ikke bemærkninger til forslaget.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Det forventes, at Kommissionens forslag med de ændringer, der er foreslået af formandskabet vil kunne støttes af et kvalificeret flertal af medlemsstater.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen finder det vigtigt, at der sker en reduktion af mængden af affald der udtømmes til søs, og støtter derfor, at der skabes bedre incitamenter til at aflevere affald til modtagefaciliteter i havnene.

Regeringen støtter generelt Kommissionens reviderede forslag til direktiv. Direktivet udgør et vigtigt bidrag til at mindske forurening af havet med affald og sikre mere effektiv implementering af EU regler og mål samt internationale forpligtigelser.

Regeringen støtter forslaget om, at EU-reguleringen af aflevering af affald fra skibe tilpasses til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), herunder at der skabes overensstemmelse med brug af standardformularer til anmeldelse og definition affald fra skibe. Det vurderes, at denne tilpasning overordnet set vil føre til administrative lettelser.

Regeringen støtter derudover, at der i højere grad foretages elektronisk indberetning af data i SafeSeaNet; havnenes affaldsplaner, skibenes forudanmeldelse af affald, skibenes affaldskvitteringer og fritagelsescertifikater. Elektronisk indberetning og udveksling af disse data vil generelt set gøre administrationen mere effektiv.

Regeringen støtter, at der skabes et større incitament til at aflevere skrald (MARPOL bilag V-affald), herunder passivt fisket affald, ved at kræve, at det indirekte gebyr dækker alle omkostninger til modtagelse og håndtering af dette affald.

Regeringen mener, at mulighederne for at blive undtaget fra afleveringsforpligtelsen sikrer tilstrækkelig fleksibilitet i forhold til skibe med hyppige havneanløb.

Skibenes nye mulighed for at blive undtaget fra afleveringsforpligtelsen, hvis de anlægger havnen i mindre end 24 timer, rammer modsatrettede interesser. På den ene side har skibene interesse i ikke at skulle aflevere affald i alle havne da dette er omkostningsfuldt og tidskrævende. På den anden side har havnen en interesse i at skibene ikke "samler til bunke" så de afleverer store mængder affald. Regeringen mener, at 24timers grænsen udgør en passende interesseafvejning.

Regeringen kan desuden støtte, at "grønt skib"-ordningen videreudvikles, så der etableres et belønningssystem, der giver skibene incitament til at reducere deres affald om bord og håndterer dette affald på en bæredygtig og miljøforsvarlig måde. Der bør, ved Kommissionens delegerede retsakt, arbejdes for, at kriterierne i denne ordning fastsættes, så ordningen bliver mindst muligt omkostningsfuld at administrere.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Der er oversendt grundnotat til Folketingets Europaudvalg den 16. februar 2018.

Notatet er ligeledes fremsendt til Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg.