



Bruxelles, den 19. november 2021
(OR. en)

13897/21

**Interinstitutionel sag:
2021/0210(COD)**

**TRANS 674
MAR 213
ENV 876
ENER 495
IND 348
COMPET 819
ECO 123
RECH 507
CODEC 1474**

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	De Faste Repræsentanters Komité/Rådet
Tidl. dok. nr.:	ST 12813/21
Komm. dok. nr.:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF
	<ul style="list-style-type: none">• Situationsrapport/orienterende debat

Formandskabet har planlagt en situationsrapport og orienterende debat om ovennævnte forslag på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 9. december 2021. For at orientere ministrene om de hidtidige fremskridt og styre en udveksling af synspunkter om væsentlige spørgsmål har formandskabet udarbejdet en situationsrapport (bilag I) og et politisk oplæg (bilag II).

Coreper/Rådet opfordres til at notere sig situationsrapporten i bilag I. Rådet opfordres til at behandle spørgsmålene i bilag II.

I. INDLEDNING

Kommissionen forelagde den 14. juli 2021 Europa-Parlamentet og Rådet ovennævnte forslag som led i "Fit for 55"-pakken¹, der har til formål at gøre EU's klima-, energi-, arealanvendelses-, transport- og beskatningspolitikker egnede til at nå EU's mål om en netto reduktion på mindst 55 % af EU's egne drivhusgasemissioner senest i 2030 i forhold til 1990.

Formålet med "Fit for 55"-pakken er at opfylde målene i den europæiske klimalov² for grundlæggende at omdanne økonomien og samfundet til en mere retfærdig, grønnere og mere fremgangsrig fremtid. Det er afgørende at reducere emissionerne i det næste årti, hvis Europa skal blive verdens første klimaneutrale kontinent senest i 2050, og den europæiske grønne pagt skal blive til en realitet.

For at nå målet om at bringe EU på en kurs mod klimaneutralitet senest i 2050 vil det være nødvendigt at reducere transportsektorens emissioner med ca. 90 %. Ovennævnte forslag vil spille en væsentlig rolle i denne forbindelse, da dets hovedformål er at øge efterspørgslen efter og en konsekvent anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren og samtidig sikre en smidig afvikling af skibstrafikken og undgå konkurrencefordrejninger på det indre marked. Forslagets vigtigste bestemmelser fokuserer navnlig på følgende aspekter:

- i) fastsættelse af reduktionsmål for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges ombord af et skib
- ii) fastsættelse af krav til anvendelse af landstrøm eller nulemissionsenergi ved kaj for skibe fra og med 2030

¹ Pakken består af tolv forslag fra Kommissionen inden for energi, miljø, beskatning, handel og transport. Der ventes stadig yderligere forslag på det energipolitiske område inden årets udgang. Tre lovgivningsforslag har direkte relation til transportpolitikken: ovennævnte forslag (dvs. den foreslåede forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport – "FuelEU Maritime"), den foreslåede forordning om anvendelse af bæredygtige flybrændstoffer ("ReFuelEU Aviation") og den foreslåede forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ("AFIR").

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

iii) etablering af principper for medregning af biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel i reduktionsmålene for drivhusgasintensiteten

iv) indførelse af et FuelEU-overensstemmelsescertifikat og en forpligtelse for skibe til at medbringe det og

v) indførelse af overvågnings-, rapporterings-, verifikations-, inspektions- og håndhævelsesprocedurer og finansielle bestemmelser (herunder sanktioner for skibe for manglende overholdelse samt tildeling af disse sanktioner til Innovationsfonden).

Sagen hænger også sammen med andre forslag i "Fit for 55"-pakken. Især stammer definitionen af brændstoffer, der henvises til deri, samt nogle af de parametre, der anvendes til optælling heraf (f.eks. kriterier for besparelse af drivhusgasemissioner og certificering af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer) fra direktivet om vedvarende energi (RED)³. Nogle bestemmelser vedrørende levering af el i havne er tæt forbundet med den foreslåede forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer – "AFIR"⁴. Der bør også mindes om, at dekarboniseringstempoet i sektoren i høj grad vil blive påvirket af revisionen af ETS⁵, som nu også omfatter søtransport og indfører en CO₂-prissætningsmekanisme.

II. ARBEJDET I ANDRE INSTITUTIONER

Europa-Parlamentet har udpeget Transport- og Turismeudvalget (TRAN) som det kompetente udvalg⁶ for dette FuelEU Maritime-forslag, og Jörgen Warborn (SE, EPP) er blevet udpeget som ordfører.

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

⁴ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU - dok. 10877/21 + ADD 1 -7.

⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen, afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner og forordning (EU) 2015/757 - dok. 10875/21 + ADD 1 – 7).

⁶ ITRE- og ENVI-udvalget vil være tilknyttet efter proceduren med associerede udvalg (artikel 57 i Europa-Parlamentets forretningsorden).

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget har ikke vedtaget deres udtalelser om forslaget endnu.

III. ARBEJDET I RÅDET OG DETS FORBEREDENDE ORGANER

Under det slovenske formandskab er FuelEU-Maritime-forslaget blevet behandlet på en lang række møder i Søtransportgruppen. Til dato har der været afsat elleve møder til en grundig gennemgang af forslagets enkelte artikler, dets konsekvensanalyse og sammenhæng med andre forslag i "Fit for 55"-pakken.

Desuden er dette FuelEU Maritime-forslag blevet behandlet som led i en bredere udveksling af synspunkter om de tre transportrelaterede sager i "Fit for 55"-pakken, som fandt sted på mødet i De Faste Repræsentanters Komité den 12. november 2021.

Det slovenske formandskab har også udarbejdet en rapport (ST 13977/21) med det formål at give en samlet status og et overblik over hidtidige fremskridt, ikke kun med dette forslag, men generelt med "Fit for 55"-pakken. Rapporten fokuserer på pakkens horisontale aspekter, såsom indbyrdes forbindelser mellem forslagene, og de vigtigste spørgsmål, der indtil videre er rejst under drøftelserne. Rapporten er blevet omdelt til alle rådssammensætninger med ansvar for de forskellige forslag i pakken som baggrundsdokument.

IV. DE VIGTIGSTE POLITISKE SPØRGSMÅL OG FREMSKRIDT

Drøftelserne har vist, at medlemsstaterne tillægger forslaget stor betydning og deler dets rationale og mål. De har imidlertid også vist, at forslaget opfattes som komplekst, både teknisk og politisk, og at der er behov for yderligere tid til medlemsstaternes grundige gennemgang. Under drøftelserne har mange delegationer faktisk regelmæssigt givet udtryk for deres generelle eller parlamentariske undersøgelsesforbehold med hensyn til forslaget.

De vigtigste politiske spørgsmål, der blev fremhævet under drøftelserne, vedrører følgende aspekter:

- 1) anvendelsesområdet, på den ene side det "materielle" anvendelsesområde (dvs. anvendelse på alle skibe over en bruttotonnage på 5000) og på den anden side det "geografiske" anvendelsesområde (dvs. anvendelsen af den foreslåede forordning på skibe for så vidt angår 50 % af den energi, der bruges på sejladser, der afgår fra/anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, hvis den sidste/næste havn er under et tredjelands jurisdiktion)
- 2) reduktionsmålene for drivhusgasintensiteten
- 3) kravene til landstrøm (OPS)
- 4) anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt regler for deres medregning med henblik på at nå reduktionsmålene for drivhusgasintensiteten og
- 5) forvaltningen af forslaget (herunder håndhævelses- og sanktionsaspekter).

På baggrund af ovenstående fandt det slovenske formandskab det ikke hensigtsmæssigt at arbejde hen imod et kompromis, der tager fat på de væsentlige eller kontroversielle spørgsmål på nuværende tidspunkt, og det har i stedet fokuseret på en kompromistekst, der er begrænset til redaktionelle eller tekniske aspekter⁷, og som blev forelagt og behandlet i Søtransportgruppen.

V. KONKLUSIONER

På grundlag af det hidtidige arbejde drager formandskabet følgende konklusioner:

1. Selv om medlemsstaterne i vid udstrækning er enige i de fleste af målene i udkastet til forordning, har de brug for mere tid til at undersøge det ordentligt,
2. og det er derfor nødvendigt med yderligere arbejde for at gøre væsentlige fremskridt med dette forslag.

I lyset af ovenstående opfordres de Faste Repræsentanternes Komité og Rådet til at notere sig denne situationsrapport vedrørende FuelEU Maritime-forslaget.

⁷ Dok. 12813/21.

Politikdokument til styring af drøftelserne på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 9. december 2021

Søtransport er en vigtig vektor for EU's interne og eksterne handel og konnektivitet. Selv om sektoren utvetydigt udgør en vigtig drivkraft for økonomisk vækst og medfører betydelige økonomiske og sociale fordele for EU, har den også indvirkning på miljøet og menneskers sundhed. På trods af de fremskridt, der er gjort i de seneste år, er søfartssektoren stadig næsten udelukkende afhængig af fossile brændstoffer og udgør en betydelig kilde til drivhusgasser og andre skadelige forurenende emissioner.

Den europæiske klimalov⁸ sigter mod at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 55 % inden 2030 og bringer EU på en kurs mod klimaneutralitet senest i 2050, hvor der forventes en reduktion på 90 % i transportemissionerne. For at gøre det lettere at nå dette mål blev der i juli 2021 vedtaget en række lovgivningsmæssige initiativer inden for rammerne af "Fit for 55"-pakken. **FuelEU Maritime**-forslaget⁹ er en del af kurven af foranstaltninger, der tager sigte på at håndtere emissioner fra søfartssektoren. Initiativet fastsætter navnlig regler for reduktion af drivhusgasintensiteten af den energi, der anvendes ombord af skibe, der anløber, befinder sig i eller forlader havne under EU-medlemsstaternes jurisdiktion, og tilskynder samtidig til øget anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport.

Under det slovenske formandskab er forslaget og konsekvensanalysen blevet grundigt analyseret i Søtransportgruppen. Drøftelserne har tydeligt vist, at medlemsstaterne tillægger dette forslag stor betydning og deler dets rationale og mål. Ikke desto mindre kræver den meget tekniske karakter og kompleksiteten af visse bestemmelser nøje opmærksomhed og yderligere undersøgelse. I lyset heraf finder formandskabet, at en udveksling af synspunkter i TTE-Rådet (transport) vil være gavnlig. Medlemsstaterne opfordres derfor til at dele deres synspunkter vedrørende følgende aspekter af forslaget:

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

⁹ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (dok. 10327/21 + ADD 1 – 3).

1. Den måde, hvorpå de to vigtigste foranstaltninger vedrørende grænsen for den årlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges ombord af et skib, og anvendelsen af landstrøm eller nulemissionsenergi ved kaj er udformet, herunder den internationale dimension og virkninger.
2. Den overordnede forvaltning af anvendelsen og håndhævelsen af den foreslåede forordning (f.eks. overvågnings- og rapporteringsaktiviteter, verifikationsprocedurer, sanktioner osv.).
