



Bryssel den 19 november 2021
(OR. en)

13897/21

**Interinstitutionellt ärende:
2021/0210(COD)**

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

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)/rådet
Föreg. dok. nr:	ST 12813/21
Komm. dok. nr:	ST 10327/21 INIT + ADD1-3
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG <ul style="list-style-type: none">• Lägesrapport/riktlinjedebatt

Ordförandeskapet har planerat en lägesrapport och en riktlinjedebatt om ovannämnda förslag vid transportrådets möte den 9 december 2021. I syfte att informera ministrarna om de framsteg som gjorts hittills och som vägledning för en diskussion om väsentliga frågor har ordförandeskapet utarbetat en lägesrapport (i bilaga I) och ett policydokument (i bilaga II).

Coreper/rådet kommer att uppmanas att ta del av den lägesrapport som återges i bilaga I. Rådet kommer att uppmanas att behandla de frågor som anges i bilaga II.

I. INLEDNING

Kommissionen lade fram det ovannämnda förslaget för Europaparlamentet och rådet den 14 juli 2021 som en del av 55 %-paketet¹, som syftar till att säkra att EU:s klimat-, energi-, markanvändnings-, transport- och skattepolitik bidrar till att uppnå EU:s mål om en inhemsk nettominskning av växthusgasutsläppen på minst 55 % senast 2030 jämfört med 1990.

Syftet med 55 %-paketet är att uppnå de mål som man enats om i den europeiska klimatlagen² för att i grunden förändra ekonomin och samhället för en rättvisare, grönare och mer välmående framtid. Att minska utsläppen under nästa årtionde är avgörande för att Europa ska kunna bli världens första klimatneutrala kontinent senast 2050 och för att den europeiska gröna given ska kunna bli verklighet.

För att man ska kunna uppnå målet om ett klimat neutralt EU senast 2050 krävs en minskning av transportutsläppen med cirka 90 %. Det ovannämnda förslaget skulle spela en viktig roll i detta sammanhang, eftersom dess huvudsyfte är att öka efterfrågan och en konsekvent användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i sjöfartssektorn, samtidigt som en välfungerande sjötrafik säkerställs och snedvridningar på den inre marknaden undviks. Dess viktigaste bestämmelser är särskilt inriktade på följande aspekter:

- i) Att fastställa mål för att minska växthusgasintensiteten i energi som används ombord av fartyg.
- ii) Att fastställa krav på användning av landströmsförsörjning eller utsläppsfri energi i hamn för fartyg, tillämpliga från och med 2030.

¹ Paketet består av tolv kommissionsförslag på områdena energi, miljö, beskattning, handel och transport. Ytterligare förslag inom energipolitiken väntas ännu komma före årets slut. Tre lagstiftningsförslag är direkt kopplade till transportpolitiken: det ovannämnda förslaget (dvs. den föreslagna förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport – ”FuelEU Maritime”), den föreslagna förordningen om användning av hållbara flygbränslen i luftfartsindustrin (”ReFuel Aviation”) och den föreslagna förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

iii) Att fastställa principerna för beaktande av biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen i målen för minskad växthusgasintensitet.

iv) Att införa FuelEU-intyget om överensstämmelse och en skyldighet för fartyg att medföra ett sådant.

v) Att införa förfaranden för övervakning, rapportering, verifiering, inspektion och kontroll av efterlevnad samt finansiella bestämmelser (inbegripet straffavgifter för fartyg vid bristande överensstämmelse samt allokering av dessa straffavgifter till innovationsfonden).

Ärendet har också kopplingar till andra förslag i 55 %-paketet. Framför allt kommer förslagets definition av bränslen och drivmedel och vissa parametrar som används för att beakta dessa (t.ex. kriterier för minskade växthusgasutsläpp och certifiering av förnybara eller koldioxidsnåla bränslen) från direktivet om förnybar energi³. Vissa bestämmelser som rör elförsörjningen i havshamnar är nära kopplade till den föreslagna förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen⁴. Det bör också erinras om att takten i utfasningen av fossila bränslen i sektorn kommer att påverkas betydligt av översynen av utsläppshandelssystemet⁵, där nu också sjötransporter tas upp och en mekanism för koldioxidprissättning införs.

II. ARBETET VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

Europaparlamentet har utsett utskottet för transport och turism till ansvarigt utskott⁶ för FuelEU Maritime-förslaget, och Jörgen Warborn (SE, EPP) har utsetts till föredragande.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

⁴ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU – dok. 10877/21 + ADD 1–7.

⁵ Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem och förordning (EU) 2015/757 – dok. 10875/21 + ADD 1–7).

⁶ ITRE- och ENVI-utskotten kommer att agera enligt förfarandet med associerat utskott (artikel 57 i Europaparlamentets arbetsordning).

Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén har ännu inte antagit sina yttranden om förslaget.

III. ARBETET I RÅDET OCH DESS FÖRBEREDANDE ORGAN

Under det slovenska ordförandeskapet har ett betydande antal möten i arbetsgruppen för sjöfart behandlat FuelEU Maritime-förslaget. Hittills har elva möten ägnats åt en ingående granskning av förslaget artikel för artikel, dess konsekvensbedömning och kopplingarna till andra förslag i 55 %-paketet.

FuelEU Maritime-förslaget har dessutom behandlats inom ramen för en bredare diskussion om de tre transportrelaterade ärendena i 55 %-paketet som hölls vid Corepers möte den 12 november 2021.

Det slovenska ordförandeskapet har även utarbetat en rapport (dok. 13977/21) som syftar till att ge en övergripande bild av läget och en översikt över de framsteg som gjorts inte bara med detta förslag utan med 55 %-paketet i allmänhet. Rapporten är inriktad på paketets övergripande aspekter, såsom kopplingarna mellan förslagen, och de viktigaste frågor som hittills tagits upp i diskussionerna. Den rapporten har distribuerats till alla rådskonstellationer med ansvar för de olika förslagen i paketet som ett bakgrundsdokument.

IV. DE VIKTIGASTE POLITISKA FRÅGORNA OCH FRAMSTEGEN

Diskussionerna har bevisat att medlemsstaterna fäster stor vikt vid förslaget och ställer sig bakom logiken bakom det och dess mål. De har dock också visat att förslaget ur både teknisk och politisk synvinkel uppfattas som komplext och att medlemmarna skulle behöva ytterligare tid för att granska det ordentligt. Det stämmer också att många delegationer under diskussionerna med jämna mellanrum framfört allmänna reservationer eller parlamentsreservationer mot förslaget.

De viktigaste politiska frågor som framhävts under diskussionerna berör följande aspekter:

1) Tillämpningsområdet, å ena sidan det ”materiella” tillämpningsområdet (dvs. tillämpningen på alla fartyg över en bruttodräktighet på 5 000 ton) och å andra sidan det ”geografiska” tillämpningsområdet (dvs. tillämpningen av den föreslagna förordningen på fartyg med avseende på 50 % av den energi som används under resor som avgår från/ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om den senaste/följande hamnen ligger inom ett tredjelands jurisdiktion).

2) Målen för minskad växthusgasintensitet.

3) Kraven på användning av landströmsförsörjning.

4) Användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen samt regler för hur dessa ska beaktas i syfte att uppnå målen för minskad växthusgasintensitet.

5) Styrningsaspekter på förslaget (inbegripet sådana som rör kontrollen av efterlevnaden och straffavgifterna).

Mot bakgrund av ovanstående ansåg det slovenska ordförandeskapet att det inte var lämpligt att i detta skede arbeta för en kompromiss kring väsentliga eller kontroversiella frågor och riktade i stället in sig på en kompromisstext begränsad till redaktionella eller tekniska aspekter⁷, som lades fram för och behandlades av arbetsgruppen för sjöfart.

V. SLUTSATSER

På grundval av det arbete som hittills har utförts drar ordförandeskapet följande slutsatser:

1. Medlemsstaterna stöder i stort sett de flesta av målen i utkastet till förordning men behöver mer tid för att granska det ordentligt.
2. Det krävs därför ytterligare arbete för att väsentliga framsteg ska kunna göras när det gäller detta förslag.

Mot bakgrund av ovanstående uppmanas Coreper och rådet att ta del av denna lägesrapport om FuelEU Maritime-förslaget.

⁷ Dok. 12813/21.

Policydokument som vägledning för diskussionen vid transportrådets möte den 9 december 2021

Sjötransporter spelar en avgörande roll för EU:s interna och externa handel och konnektivitet. Sektorn är utan tvivel en betydande drivkraft för ekonomisk tillväxt och medför stora ekonomiska och sociala fördelar för EU, men den påverkar också miljön och människors hälsa. Trots framsteg på senare år är sjöfartssektorn fortfarande nästan helt beroende av fossila bränslen och en betydande källa till utsläpp av växthusgaser och andra skadliga föroreningar.

Den europeiska klimatlagen⁸ syftar till att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 % senast 2030 och leder in EU på vägen mot att bli klimatneutralt senast 2050, då en minskning av transportutsläppen med 90 % förväntas ha skett. För att göra det lättare att uppnå det målet antogs i juli 2021 ett antal lagstiftningsinitiativ inom ramen för 55 %-paketet. **FuelEU Maritime**-förslaget⁹ ingår i en korg av åtgärder som syftar till att ta itu med utsläppen för sjöfartssektorn. I detta initiativ fastställs framför allt regler för att minska växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av fartyg som ankommer till, ligger i eller avgår från hamnar inom en EU-medlemsstats jurisdiktion, samtidigt som ökad användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn främjas.

Under det slovenska ordförandeskapet har förslaget och dess konsekvensbedömning grundligt analyserats i arbetsgruppen för sjöfart. Diskussionen har tydligt visat att medlemsstaterna fäster stor vikt vid detta förslag och ställer sig bakom logiken bakom det och dess mål. Förslagets mycket tekniska karaktär och komplexiteten i vissa bestämmelser kräver dock noggrann uppmärksamhet och ytterligare granskning. Mot denna bakgrund anser ordförandeskapet att en diskussion i transportrådet vore fördelaktig. Medlemsstaterna uppmanas därför att dela med sig av sina synpunkter på följande aspekter av förslaget:

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

⁹ Förslag till förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (dok. 10327/21 + ADD 1–3).

1. Det sätt på vilket de två främsta åtgärderna, som rör gränsvärdet för den årliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg och användningen av landströmsförsörjning eller utsläppsfri energi i hamn, är uppbyggda, inbegripet den internationella dimensionen och de internationella konsekvenserna.
2. Den övergripande styrningen för att tillämpa och kontrollera efterlevnaden av den föreslagna förordningen (t.ex. övervaknings- och rapporteringsverksamheten, verifieringsförfarandena och straffavgifterna).
