



Bruxelles, den 28.6.2013
COM(2013) 479 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Integrering af emissioner fra søtransport i EU's politikker vedrørende reduktion af
drivhusgasser**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Integrering af emissioner fra søtransport i EU's politikker vedrørende reduktion af
drivhusgasser**

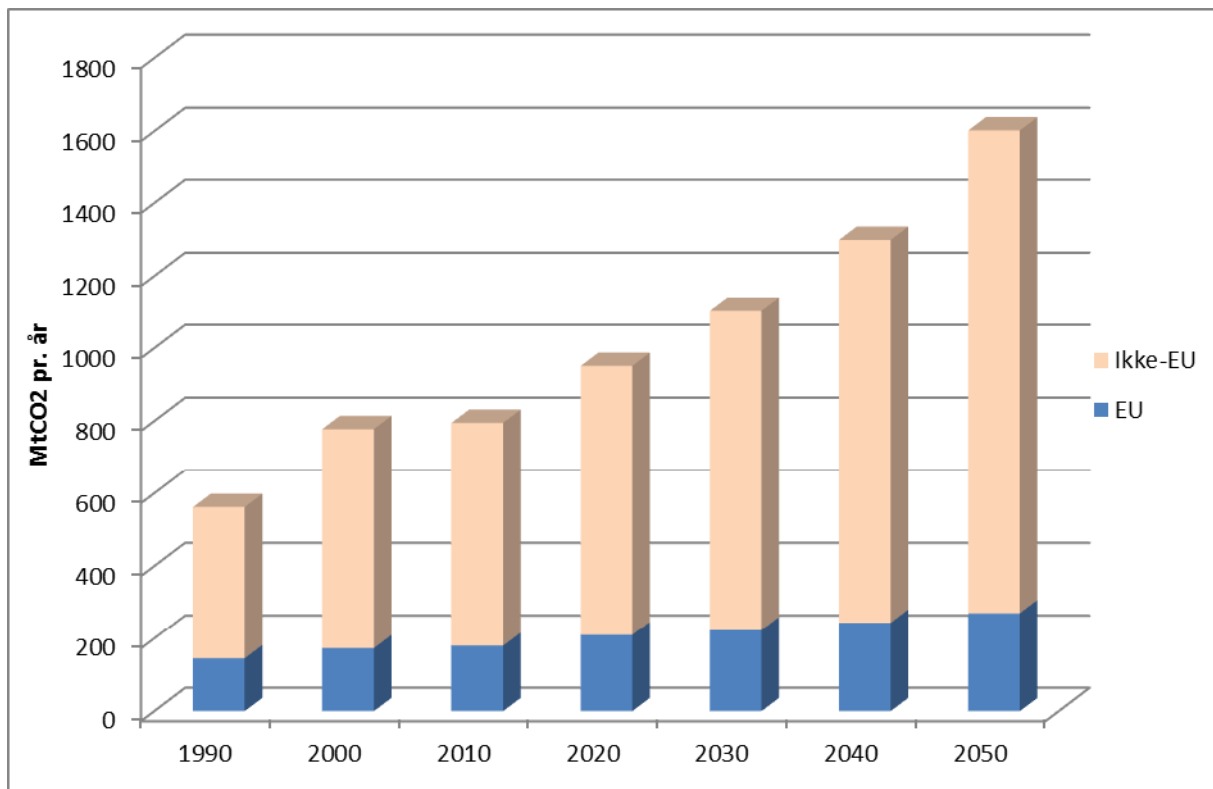
1. BEHOV FOR AT SÆTTE IND OVER FOR DRIVHUSGASEMISSIONER FRA SØFART NU

EU støtter en ambitiøs international indsats over for klimaændringer, og multilateralt og bredt samarbejde er fortsat et centralt element i EU's klimapolitik. I tråd med dette internationale perspektiv har EU gennemført politikker, der letter overgangen til en lavemissionsøkonomi. EU's klima- og energipakke af 2008 er formentlig de mest omfattende rammebestemmelser, der findes på globalt plan. De omfatter forskellige politiske foranstaltninger, der er udformet med henblik på at lette overgangen, og har også inspireret vores partnerlande til at træffe foranstaltninger. Det har fortsat højeste prioritet for EU, at der inden for alle økonomiske områder gøres en rettidig indsats for at bekæmpe klimaændringer.

På EU-plan er international søtransport fortsat den eneste transportform, der ikke er omfattet af EU's forpligtelse til at reducere drivhusgasemissioner. Drivhusgasemissioner fra søfart tegner sig i dag for 4 % af EU's drivhusgasemissioner. Samtidig forventes drivhusgasemissionerne fra søfart at stige betydeligt i fremtiden. Ifølge den miljøvurdering, som ledsager denne meddelelse¹, steg CO₂-emissionerne fra søtransport relateret til EU, dvs. emissioner relateret til ruter inden for EU, for indgående og udgående trafik, med 48 % mellem 1990 og 2008. På linje med den forventede vækst i verdenshandelen forventes de EU-relaterede emissioner fra søfart at stige yderligere med 51 % inden 2050 i forhold til 2010-niveauet (+86 % inden 2050 i forhold til 1990-niveauet) på trods af Den Internationale Søfartsorganisations (IMO) indførelse af minimumstandarder for skibes effektivitet for nye skibe i 2011².

¹ Henvielse til miljøvurdering.

² AEA Technology m.fl., 2013.



Estimerede CO₂-emissioner fra søtransport (EU-relateret³ og globalt⁵ under hensyntagen til EEDI)

På globalt plan tegner emissioner fra søtransport sig i dag for 3 % af de globale emissioner, men forventes at udgøre 5 % af de globale emissioner i 2050⁶ på grund af den forventede vækst i verdensøkonomien og den tilhørende efterspørgsel efter transport. Denne stigning forventes at finde sted på trods af, at der findes operationelle foranstaltninger og teknologier, der kan reducere skibes energiforbrug og CO₂-emissioner med op til 75 %⁷.

Søfart er et afgørende led i den globale forsyningskæde, og det er en vigtig sektor for EU's økonomi. Søfart er mindre forurenende end andre transportformer, men teknologiske fremskridt andre steder, stor afhængighed af olie og offentlighedens krav om ikke blot reduktion af CO₂-emissioner men også om reduktion af forurenende stoffer (SO_x, NO_x, partikler) og af miljøfodaftrykket (ballastvand, affaldssortering) generelt gør det klart, at der også er behov for en indsats inden for søfart. Den Internationale Søfartsorganisation og industrien deltager aktivt, men indførelsen af nye teknologier og operationelle foranstaltninger er stadig ujævn. Konkurrenceanvnen kan opretholdes ved at fremme effektiviteten og bæredygtigheden i søfartssektoren ved hjælp af reducerede brændstofomkostninger og bedre opfyldelse af kundernes forventninger. På globalt plan kan konkurrenceanvnen opretholdes ved at sikre, at handelsforbindelserne fungerer og på EU-plan ved at sikre kvalitetslederskab.

³ EU-relateret betyder CO₂, der udledes på ruter fra den sidste anløbshavn til en EU-havn og fra en EU-havn til den næste anløbshavn, herunder emissioner i EU-havne.

⁴ AEA Technology m.fl., 2013.

⁵ Lloyds Register og DNV, 2012.

⁶ En estimeret reduktion af CO₂-emissioner fra indførelsen af obligatoriske tekniske og operationelle energieffektivitetsforanstaltninger for skibe. Undersøgelse udført af Lloyd's Register og DNV for Den Internationale Søfartsorganisation i 2011 og den 4. IPCC-vurderingsrapport.

⁷ IMO's anden undersøgelse af drivhusgasser fra 2009.

Hvorfor der er behov for en indsats – seneste udvikling i sektoren

I søfartssektoren vedrører CO₂-emissioner forbrugt brændstof. CO₂-emissionerne reduceres ved at reducere brændstofforbruget, som resulterer i lavere brændstofomkostninger. Så længe de nødvendige effektivitetsinvesteringer kan dækkes af de resulterende brændstofbesparelser, kan sektoren tjene penge og samtidig bekæmpe klimaændringer. Sådanne besparelser er yderst relevante i den aktuelle situation.

Brændstofpriserne har været uregelmæssige i de seneste år. De blev fordoblet mellem 2002 og 2005, tredoblet mellem 2005 og 2007 og faldt igen til 2005-niveauet i 2008 for at blive fordoblet igen mellem 2008 og 2010⁸. Priserne på svær brændselsolie ligger nu på ca. 650 USD/t, dvs. 8 gange mere end gennemsnitsprisen i 1990, og de forventes at stige yderligere. Brændstofeffektiviteten er blevet forbedret i mange segmenter i søfartssektoren siden 2009, hvor sektorens overskudsmargin blev væsentligt reduceret som følge af den globale økonomiske krise.

Flere nylige undersøgelser⁹ har identificeret et betydeligt emissionsreduktionspotentiale for søfarten gennem en række tekniske og operationelle foranstaltninger, som primært er rettet mod at forbedre skibes energieffektivitet. Med en forventet stigning i de fremtidige brændstofpriser er de fleste af disse tekniske eller operationelle foranstaltninger omkostningseffektive. Den miljøvurdering, der er udført i forbindelse med denne meddelelse, identificerede et stigende besparelspotentiale for så vidt angår omkostningerne til brændstof, der samlet set beløber sig til 56 mia. EUR mellem 2015 og 2030¹⁰.

Forskning viser, at indførelsen af disse omkostningseffektive foranstaltninger ofte blokeres af en række forskellige markedsbarrierer, herunder mangel på pålidelig information, tekniske fejl og markedssvigt¹¹. Tekniske barrierer opstår, når skibsejere ikke har tillid til, at en given løsning kan føre til den lovede omkostningsreduktion, eller at den kan bruges inden for havmiljø. Markedssvigt kan typisk udløses ved splittede incitamenter i sektoren, dvs. at den part, der betaler for investeringen i en effektivitetsforanstaltning, ikke er den, der får fordel af de relaterede brændstofbesparelser, eller ved manglende adgang til privat finansiering til investering i lavemissionsteknologier. Hvis disse markedsbarrierer overvindes, vil der være rige muligheder for at indføre omkostningseffektive foranstaltninger, uden at det går ud over rentabiliteten.

2. INTERNATIONALE FREMSKRIDT

IMO begyndte deres indsats for at reducere drivhusgasemissioner i 1997 baseret på principperne om ikke gunstigere behandling og ikke-forskelsbehandling, jf. MARPOL og andre IMO-konventioner. Indførelsen af ændringer i bilag VI til MARPOL¹² til forebyggelse af luftforurening fra skibe (the Energy Efficiency Design Index (EEDI) og forvaltningsplanen for skibes energieffektivitet (SEEMP)) i juli 2011 udgør vigtige fremskridt. Disse foranstaltninger, og især EEDI, forventes at give en betydeligt mindre stigning i emissioner sammenlignet med de nuværende teknologier (med 23 % inden 2030 ifølge IMO's undersøgelse fra 2011). Som bekræftet på det 59. møde i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) under IMO¹³ er der behov for at gøre en yderligere indsats.

⁸ Vivid Economics.

⁹ IMO's anden undersøgelse af drivhusgasser, 2009, CE Delft m.fl. 2009, DNV 2010, Ricardo-AEA m.fl. 2012.

¹⁰ Reduceret med 10 % om året.

¹¹ Maddox Consulting, 2012.

¹² Bilag VI til MARPOL vedrører luftforurening fra skibe.

¹³ Rapport fra det 59. MEPC-møde, afsnit 4.92.

På trods af de vanskelige drøftelser i IMO om markedsbaserede foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe har mange stater støttet den seneste positive udvikling, hvor der drøftes en mere gradvis tilgang, herunder forbedring af de effektivitetsforanstaltninger, der blev fremsat af USA¹⁴. Kommissionen deltager aktivt i denne udvikling, da den kan åbne op for nye muligheder for at nå til enighed om effektivitetsstandarder for eksisterende skibe, der kan føre til emissionsreduktioner, og som senere kan udvikles i retning af markedsbaserede foranstaltninger. Som det første forventes der en robust overvågning, rapportering og verifikation (MRV) af emissioner. EU arbejder tæt sammen med bl.a. USA, Japan, Australien, Canada, Rusland og Korea om udviklingen af disse effektivitetsstandarder og af en global MRV-ordning.

Det står klart for IMO, at det ud over tekniske og operationelle foranstaltninger også er nødvendigt at træffe markedsbaserede foranstaltninger, hvis man vil opnå de nødvendige reduktioner. Disse foranstaltninger er beskrevet under de forskellige punkter i MEPC's dagsorden. Kommissionen anser markedsbaserede foranstaltninger som et omkostningseffektivt middel, da de giver søfartssektoren den nødvendige fleksibilitet. Men det tager tid for drøftelser at modne, især i betragtning af, at adskillige løsninger er under behandling i IMO. Siden sit 63. møde i 2012 havde MEPC ikke leveret et kommissorium for en undersøgelse med henblik på at vurdere virkningerne af de foreslåede markedsbaserede foranstaltninger¹⁵.

EU foretrækker en global tilgang med IMO i spidsen som det mest egnede internationale forum til regulering af emissioner fra søfart. Til trods for de langsommelige drøftelser, der indtil videre har fundet sted i IMO, og det akutte behov for at forhindre de negative konsekvenser for klimaet, vil EU fortsætte med at deltage i den internationale udvikling med henblik på at reducere drivhusgasemissioner fra skibe. EU vil kontinuerligt overvåge fremskridtene og overveje fremtidige tiltag inden for rammerne af UNFCCC-aftalen i 2015 og forhandlingerne i IMO.

3. EU'S REDUKTIONSFORPLIGTELSE SKAL OMFATTE DRIVHUSGASEMISSIONER FRA SØFART: EN GRADVIS TILGANG

EU's klima- og søfartspolitik forstærker forpligtelsen til at gøre en global indsats for at sikre effektive lineære emissionsreduktioner (især fordi emissioner, der er relateret til søfart, forventes at stige i ikke-europæiske områder) og samtidig opretholde ensartede globale spilleregler for søfartsindustrien.

Det nylige initiativ fra USA i IMO skaber grundlag for en effektiv gradvis tilgang til reduktion af drivhusgasemissioner i søfartssektoren. I tråd hermed forventer EU, at drivhusgasemissioner fra søfarten gradvist bliver omfattet af reduktionsforpligtelserne.

For så vidt angår udvidelse af EU's reduktionsforpligtelse til at omfatte drivhusgasemissioner fra søfarten, kan en gradvis tilgang, der består af tre trin, overvejes:

1. Implementering af et system til overvågning, rapportering og verifikation af emissioner
2. Definition af reduktionsmål for søtransportsektoren
3. Anvendelse af en markedsbaseret foranstaltning

¹⁴ MEPC 65/4/19.

¹⁵ 4 instrumenter er under behandling: ETS, en drivhusgasfond, havnestatsafgift og EIS (Efficiency Incentive Scheme).

Et robust MRV-system danner grundlag for gennemførelse af en foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe på EU-plan eller globalt plan og muliggør resultatbaseret overvågning af fremskridt. Derfor er implementeringen af dette system nyttigt selv uden markedsbaserede foranstaltninger.

Mangel på bevidsthed om omkostninger, fordele og udbytte for så vidt angår allerede tilgængelige teknologier synes at sætte en stopper for indførelsen af sådanne teknologier i større omfang. Denne type information kan give nyttig viden om de enkelte skibes præstation, deres relaterede driftsmæssige omkostninger og potentielle gensalgsværdi til fordel for skibsejerne, som ville være bedre rustet til at træffe beslutninger om større investeringer og opnå finansiering heraf.

Ifølge resultaterne af miljøvurderingen giver implementeringen af MRV-systemer – i et vist omfang – miljømæssige og økonomiske fordele i form af reduktioner på op til 2 % i de årlige drivhusgasemissioner og en årlig nettobesparelse på op til 1,2 mia. EUR for sektoren i 2030 som følge af reducerede brændstofudgifter. De forventede besparelser i omkostningerne til brændstof forventes at opveje omkostningerne til overvågning og rapportering. Et MRV-system kunne også øge presset for at fjerne andre markedsbarrierer, såsom splittede incitamentet mellem skibsejere og -operatører ved at skabe klarhed om energieffektivitet, emissionskilder og reduktionspotentiale.

EU's tilgang er udformet således, at EU aktivt bidrager til en aftale om globale foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe i IMO (se afsnit 1). Den giver også mulighed for drøftelser på et velinformeret grundlag i Europa vedrørende markedsbaserede foranstaltninger og reduktionsmål for sektoren. Det er nødvendigt at sikre ensartethed i udviklingen af rammerne for klima- og energipolitikkerne frem til 2030. Overvågning, rapportering og verifikation vil også give robuste og sammenlignelige data, der gør det muligt at fastsætte emissionsreduktionsmål og vurdere fremskridtene inden for søtransport mod en lavemissionsøkonomi. Hvis det lykkes at indføre sammenlignelige politikker på IMO-plan, kan EU's forslag om overvågning, rapportering og verifikation integreres i et generaliseret MRV-system.

3.1. Gennemførelse af robuste og harmoniserede overvågnings- og rapporteringsregler

Det primære formål med et system til overvågning, rapportering og verifikation er at tilvejebringe pålidelige data om drivhusgasemissioner fra søtransport. Implementeringen af et globalt MRV-system bør prioriteres i IMO-forhandlingerne.

CO₂-emissioner i søfartssektoren vedrører udelukkende mængden og typen af forbrukt brændstof. Brændstofforbruget er allerede tilgængeligt for næsten alle skibe. Ifølge forordning 18 i bilag V til MARPOL er det obligatorisk at fremvise bunkerleveringsattester¹⁶ for skibe på over 400 GT i international transport. Det globale brændstofforbrug for et skib overvåges således allerede.

Der skal imidlertid stadig etableres en rapporterings- og verifikationsproces. Pålideligheden af og adgangen til oplysninger er afgørende i forhold til at sikre tilstrækkelige oplysninger i hele forsyningskæden vedrørende søfartssektorens CO₂-præstation. Fastlæggelse af en passende rapporterings- og verifikationsproces kræver teknisk arbejde for at sikre mindst muligt administrativt arbejde for skibsejere, skibsledere og flagstater, samtidig med at der sikres stor nøjagtighed og gennemsigtighed i de tilgængelige oplysninger.

¹⁶ Bunkerleveringsattesten indeholder navnet og IMO-nummeret på det skib, der modtager brændstoffet, bunkringshavnen, kontaktoplysninger for leverandøren af marinebunkeren samt brændstoffets mængde og vægtfylde.

På længere sigt vil en integreret tilgang til overvågning, som omfatter alle emissioner til luft, herunder SO_x, NO_x and PM, skabe den nødvendige klarhed, så de politiske beslutningstagere kan træffe kvalificerede og ensartede beslutninger for alle forureningskilder, og så de pågældende aktører kan gennemføre de nye krav uden problemer. Det er især vigtigt, at der på et senere tidspunkt foretages en gennemgang af MRV-ordningen.

I henhold til det aktuelle forslag fra Kommissionen skal der oprettes en brændstofbaseret MRV-ordning på regionalt plan. Den skal tjene som et eksempel på en global ordning og udpege vanskeligheder og bedste praksis. EU's foreslåede MRV-system indgår i drøftelserne i IMO med det formål at fremskynde IMO-processen. Hvis der oprettes et tilsvarende MRV-system på globalt plan, vil det regionale system blive tilpasset til det globale system, hvor det er passende.

Eksempel: Europæiske erfaringer vedrørende brændstofomkostningsbesparelser ved hjælp af overvågning og rapportering

Flere skibsejere og skibsoperatører, der driver forskellige typer fartøjer (f.eks. bulkskibe, containerskibe...) har allerede implementeret deres egne MRV-systemer. Ved hjælp af elektroniske dataindsamlingsværktøjer samles de fleste eksisterende oplysninger om skibenes præstation og kontrolleres af en tredjepart. Takket være disse systemer har nogle virksomheder allerede reduceret deres drivhusgasemissioner med op til 25 % i forhold til 2007. Sådanne værktøjer har endvidere bidraget til fornyelser af generelle overvågningsprocesser, hvilket har medført tidsbesparelser for personale og operatører i forbindelse med opgaver af stor værdi. En virksomhed rapporterede for eksempel, at 45 % af tiden nu bruges på præstationsoptimering i forhold til 5 % før implementeringen af MRV-systemet.

Det primære formål med EU's klimapolitik er at reducere drivhusgasemissionerne, uanset om de reduceres ved hjælp af energieffektivitetsforbedringer eller skift af brændstof. For at tilpasse sig de løbende drøftelser i IMO vil EU's foreslåede MRV-forordning indledningsvist omfatte en række energieffektivitetsparametre. Hvis der senere opnås enighed om anvendelsen og definitionen af disse parametre, bør den aktuelt foreslåede liste tilpasses i overensstemmelse hermed.

Det foreslåede MRV-system vil ikke pålægge en specifik metode til overvågning af CO₂-emissioner, så længe den valgte metode og dens usikkerheder rapporteres. Denne tilgang gør det muligt for skibsejere og skibsledere at bygge videre på eksisterende praksis. Det er muligt at indføre en sådan foranstaltning og samtidig opretholde målsætningen om, at størstedelen af drivhusgasemissioner fra søtransport skal dækkes ved at begrænse anvendelsen af MRV-regler til store skibe på mindst 5000 GT.

3.2. Fastlæggelse af mellemliggende reduktionsmål for søtransportsektoren

I december 2010 aftalte parterne i De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer (UNFCCC), at den globale opvarmning ikke må overstige temperaturerne fra før den industrielle revolution med mere end 2°C¹⁷. Det er afgørende, hvis de uoprettelige negative konsekvenser af menneskers indvirkning på klimasystemet skal begrænses. Dette langsigtede mål nødvendiggør, at de globale emissioner af drivhusgasser skal reduceres med mindst 50 % under 1990-niveauet inden udgangen af 2050¹⁸.

¹⁷ Beslutning 1/CP.16 fra partskonferencen under De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer ("Cancun-aftalerne").

¹⁸ Baseret på den fjerde vurderingsrapport fra Det Mellemstatslige Panel om Klimaændringer (IPCC).

De udviklede lande skal samlet set reducere deres emissioner med mellem 80 % og 95 % i forhold til 1990-niveauet inden udgangen af 2050¹⁹. På mellemlang sigt har EU forpligtet sig til at reducere sine drivhusgasemissioner med 20 % under 1990-niveauet inden udgangen af 2020 og med 30 % i forbindelse med en global aftale. Denne forpligtelse indgår i EU's fem overordnede mål i *Europa 2020-strategien*.²⁰ International søtransport er den eneste industrisektor og transportform, der ikke er dækket af lovgivningen med hensyn til opnåelse af dette reduktionsmål. Endvidere er man både i Det Europæiske Råd og Europa-Parlamentet blevet enige om, at alle økonomiens sektorer skal bidrage til reduktionen af emissionerne²¹. For international søtransport i EU var der i hvidbogen om transport fra 2011²² fastlagt et reduktionsmål på 40 % (om muligt 50 %) inden 2050 sammenlignet med 2005.

På globalt plan er det dog stadig nødvendigt at overveje at fastlægge en veldefineret plan for reduktion af de absolutte emissioner inden 2050 for søtransport og mellemliggende mål for perioden mellem 2020 og 2050 for at sikre, at sektoren bidrager med en tilstrækkelig reduktion til opfyldelse af CO₂-målet.

På EU-plan skal der i sådanne drøftelser tages hensyn til de bredere rammer for klima- og energipolitikker for 2030. Drøftelserne skal omfatte aspekter som for eksempel miljøeffektivitet, især i forhold til de samlede CO₂-reduktioner, omkostninger for sektoren, udviklingen af emissioner efter 2005, eventuelle nye effektivitetsstandarder vedtaget af IMO samt tilgængeligheden af og omkostningerne ved de aktuelle og de forventede fremtidige emissionsreducerende teknologier. Ved fastlæggelse af sådanne mål skal der tages hensyn til specificiteten af begrænsende foranstaltninger for søfart, der resulterer i ingen - eller endda negative - omkostninger ("lavthængende frugter"), som identificeret i IMO's anden undersøgelse af drivhusgasser fra 2009, da de tydeligt taler for en tidlig indsats. Endelig skal de data, der indsamles gennem MRV-systemet, også udgøre en integreret del af sådanne fremtidige beslutninger.

3.3. Virkningsfulde og effektive markedsbaserede foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søfart

Miljøvurderingen viser, at markedsbaserede foranstaltninger er effektive og et velegnet middel til opnåelse af emissionsreduktioner fra søtransport, samtidig med at de giver økonomiske fordele til sektoren som følge af de betydelige brændstofomkostningsbesparelser, der er forbundet med reduktioner af CO₂-emissioner.

En markedsbaseret foranstaltning kan effektivt fjerne markedsbarriererne, især splittede incitamenter, f.eks. ved gennemførelse af "forureneren betaler"-princippet. En markedsbaseret foranstaltning har potentiale til at overvinde markedsbarrierer i forbindelse med adgang til finansiering, forudsat at de potentielle indtægter, der genereres, kanaliseres med henblik på at sikre privat finansiering til sektoren. Afhængigt af bidragsniveauet eller målniveauet kan en markedsbaseret foranstaltning skabe et stærkt incitament til at opnå omkostningseffektive reduktioner af de absolutte emissioner inden for alle økonomiske områder.

Set ud fra et regionalt synspunkt og under hensyntagen til IMO-drøftelserne blev der i miljøvurderingen identificeret tre løsninger ud af de analyserede varianter som de tydeligvis mest lovende markedsbaserede foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, især:

¹⁹ Det Europæiske Råds konklusioner af 29.-30.10.2009 og Europa-Parlamentets beslutning af 4.2.2009 (2008/2105(INI)).

²⁰ KOM(2010) 2020 endelig.

²¹ Direktiv 2003/87/EF og beslutning 406/2009/EF.

²² KOM(2011) 144 endelig.

1. *en bidragsbaseret erstatningsfond*, hvor der vil blive betalt et frivilligt bidrag (i EUR /tCO₂) til fonden. Bidraget vil være afhængigt af emissionerne fra det skib, der er omfattet af forordningen. Dette frivillige instrument kan kun gennemføres, hvis der indføres et supplerende instrument (f.eks. hastighedsgrænser, ETS osv.), og deltagelse i fonden forudses som et frivilligt fravalg af det supplerende instrument²³.
2. *en målbaseret erstatningsfond* baseret på etablering af et unikt mål for alle skibe, der er omfattet af forordningen. En enhed²⁴, der dækker hele sektoren, overtager ansvaret for at sikre opfyldelse af målet. Hvert skib, der er omfattet af forordningen, skal etablere et kontraktforhold med denne enhed, så det sikres, at målet opfyldes. Den kontraktlige aftale vil kræve, at der betales et medlemsgebyr, som understøtter investeringer i skibenes effektivitet, og den skal indeholde bestemmelser i tilfælde af kollektiv overskridelse af målet.
3. *et emissionshandelssystem (ETS)*, som vil betyde, at hvert skib skal returnere kvoter ved slutningen af den overholdelsesperiode, der svarer til skibets emissioner i det foregående år.

I denne sammenhæng er det klart, at drøftelserne vedrørende aktuelle IMO-forslag og deres komplementaritet skal forfølges. Den præcise udformning af enhver løsning kræver yderligere arbejde og beslutninger om udformningen²⁵. Det nuværende forslag til en MRV-ordning udformes således, at det understøtter eventuelle fremtidige effektivitetsstandarder og fremtidige markedsbaserede foranstaltninger på baggrund af de løsninger, der på nuværende tidspunkt drøftes i EU og IMO.

4. SIDELØBENDE FORANSTALTNINGER TIL FJERNELSE AF MARKEDSBARRIERER

I 2009 vedtog Kommissionen strategiske mål og anbefalinger for EU's søtransportpolitik. Som en hovedprioritering udpegede Kommissionen udvikling af en omfattende og sammenhængende tilgang til reduktion af drivhusgasemissioner fra international søfart. Dette blev underbygget i hvidbogen om transport fra 2011. Som opfølgning på hvidbogen er Kommissionen ved at udvikle en strategiramme for forskning, innovation og anvendelse af transport med henblik på at skabe et integreret, effektivt og miljøvenligt europæisk transportsystem.

Kommissionen forpligter sig fortsat til at undersøge, hvordan markedsbarrierer, der forhindrer indførelsen af lavemissionsteknologier, kan fjernes på passende vis. Efter drøftelser med Europa-Parlamentet, medlemsstaterne, industrien og civilsamfundets aktører vil Kommissionen eventuelt prioritere områder til yderligere analyse og fremtidige initiativer. I lyset af sektorens globale karakter vil dette arbejde være tæt knyttet til arbejdet i IMO.

IMO undersøger især det mulige behov for og udformning af en standard for brændstofforbrug og eventuelt udvikling af en standard til måling af skibsskrogets og skibsskruens præstation. Til dette formål bør Kommissionen og medlemsstaterne arbejde aktivt i IMO med disse områder og gøre en indsats for at udvide den løbende udvikling af en standard til også at dække andre vigtige teknologiske løsninger.

²³ Denne ordning skal udformes på en sådan måde, at den bidragsbaserede erstatningsfond i praksis er det primære instrument. Den norske NOx-fond er et eksempel på, hvordan en skat fungerer som et sådant supplerende instrument. Det kan således antages, at anvendelsen af alternative ordninger vil være begrænset.

²⁴ For eksempel en forening eller et offentligt organ.

²⁵ Beslutninger om for eksempel, hvilken enhed, der skal være ansvarlig for inkassering af indtægter, der skal genbruges i sektoren, om sikring af bred anvendelse og om eventuelle yderligere incitamentordninger.

Reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport afhænger i stor grad af, at der er en ordentlig landbaseret infrastruktur. Kommissionen støtter allerede udviklingen af en sådan infrastruktur, for eksempel til elektrificering af havne og alternative brændstoffer som f.eks. LNG gennem finansielle incitamenter og regulatoriske foranstaltninger²⁶. Fremtidige incitamenter bør især tage højde for behovet for en fælles undersøgelse af forskellige emissionstyper af hensyn til retssikkerhed samt lovgivnings- og driftsmæssig effektivitet.

Mange energieffektive teknologiske løsninger til søfartsindustrien indebærer væsentlige direkte kapitalomkostninger, som kan være vanskelige at kapere i det aktuelle økonomiske klima. Innovative finansieringsløsninger, som f.eks. indgåelse af kontrakter om energipræstation, og anvendelsen af EU's investeringsstøtteordninger fra Den Europæiske Investeringsbank kan være nyttige værktøjer, der kan hjælpe skibsejere til at kapere de indledende omkostninger.

Mange teknologier findes allerede på markedet, men det kræver fortsat en betydelig indsats på længere sigt at overgå til søtransport med lave eller ingen CO₂-emissioner. Under flagskibsrammeprogrammet 7 (FP7) yder Kommissionen allerede betydelig finansiering til udvikling og anvendelse af teknologier, der har til formål at reducere brændstofforbruget og de forbundne emissioner i fremtidens skibe. Formålet med det foreslåede rammeprogram Horizon 2020²⁷ er at fortsætte og intensivere disse bestræbelser.

5. KONKLUSIONER OG VEJEN FREM

Den foreslåede gradvise tilgang til reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe med et robust MRV-system som det første trin tilpasses med andre foreslåede foranstaltninger i IMO-sammenhæng og vil munde ud i reelle frem for teoretiske resultater. Dette forslag vil indgå i drøftelserne i IMO og kan tjene som et eksempel på en global ordning.

Der er et tydeligt behov for, at alle internationale partnere indleder seriøse drøftelser og viser, at de er villige til at deltage aktivt i den IMO-proces, som er rettet mod at etablere en aftale om en global markedsbaseret foranstaltning og eventuelle standarder til håndtering af driftsmæssig effektivitet i den eksisterende flåde. En realisering af dette arbejde kræver en robust global MRV-ordning.

Det er i EU's interesse at være konsekvente, for så vidt angår målene med klimapolitikken og den ambition, der er fremsat i denne forbindelse. Eftersom der fortsat ikke er indgået nogen aftale, bør EU bestræbe sig på at indføre yderligere foranstaltninger med henblik på at inkludere søtransport i den overordnede indsats i overensstemmelse med Europa 2020-strategien. Kommissionen opfordrer Europa-Parlamentet, medlemsstaterne og alle aktører til at drøfte de udestående punkter, der er identificeret i denne meddelelse, med henblik på eventuelle yderligere fremtidige initiativer i EU til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport.

²⁶ COM(2013) 17 final, COM(2013) 18 final og SWD(2013) 4 final.

²⁷ KOM(2011) 809 endelig.