

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at tage passende hensyn til det globale system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug

(COM(2019) 38 final — 2019/0017(COD))

(2019/C 240/10)

Ordfører: **Constantine CATSAMBIS**

Anmodning om udtalelse	11.2.2019, Europa-Parlamentet 13.2.2019, Rådet
Retsgrundlag	Artikel 192, stk. 1, og artikel 304 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
Præsidiets afgørelse	19.2.2019
Kompetence	Sektionen for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø
Vedtaget i sektionen	25.4.2019
Vedtaget på plenarforsamlingen	15.5.2019
Plenarforsamling nr.	543
Resultat af afstemningen (for/imod/hverken for eller imod)	204/0/2

1. Konklusioner og anbefalinger

1.1. Denne udtalelse vedrører Kommissionens forslag om ændring af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport ⁽¹⁾ (»EU's MRV forordning«). I den forbindelse henvises der til udtalelse NAT/616 om søtransportemissioner fra 2013, der blev udarbejdet med Stefan Back som ordfører. Udtalelsen vedrørte de foreslåede ændringer til MRV-forordningen i 2015 og indeholdt mange vigtige forslag, herunder vedrørende forordningens artikel 22, som Kommissionen accepterede. Deraf følger, at Kommissionen, såfremt der indgås en international aftale om et globalt system til overvågning, rapportering og verifikation, vil revurdere EU's MRV-forordning og, hvor det er relevant, foreslå ændringer dertil for at sikre tilpasning til denne internationale aftale.

1.2. I 2016 vedtog Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) under FN's Internationale Søfartsorganisation (IMO) rent faktisk ændringer af MARPOL-konventionen og opstillede retlige rammer for et globalt system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug (»IMO's globale dataindsamlingssystem«) med overvågningsforpligtelser fra januar 2019.

1.3. Kommissionen understregede, at en delvis tilpasning af de to overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemer kunne bidrage til at reducere rederiernes administrative byrde, samtidig med at de vigtigste mål i EU's MRV-forordning blev fastholdt. Med henblik derpå har Kommissionen foreslået at begrænse tilpasningen af EU's MRV-forordning til IMO's globale dataindsamlingssystem i relation til definitioner, overvågningsparametre, overvågningsplaner og skabeloner.

1.4. De foreslåede ændringer af EU's MRV-forordning er følgende:

1.4.1. I tilfælde af selskabsskifte skal rapporteringsforpligtelserne tage hensyn til de parallelle bestemmelser i IMO's globale dataindsamlingssystem. Dette vil sikre, at de samme juridiske enheder overvåger og rapporterer i henhold til tilsvarende beregnede rapporteringsperioder.

1.4.2. Parameteret »fragtmængde« bevarer som et frivilligt overvågningsparameter for de selskaber, der er villige til at fremsende en beregning af deres skibes gennemsnitlige energieffektivitet baseret på fragtmængden.

1.4.3. Det nuværende parameter »tid til søs« erstattes af definitionen af »timer undervejs« i IMO's globale dataindsamlingssystem.

1.4.4. Beregningen af »tilbagelagt distance« bør tage udgangspunkt i de muligheder, der er indeholdt i de relevante retningslinjer for IMO's dataindsamlingssystem.

⁽¹⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

1.4.5. Minimumsindholdet af overvågningsplaner bør strømlines, så der tages højde for IMO's »retningslinjer for udvikling af en forvaltningsplan for skibes energieffektivitet (SEEMP)«, med undtagelse af de bestemmelser, der er nødvendige for at sikre, at kun EU-relaterede oplysninger overvåges og rapporteres i henhold til EU's MRV-forordning.

1.4.6. Skibes CO₂-emissioner i EU-havne skal ligeledes overvåges og rapporteres særskilt for således at tilskynde til anvendelsen af eksisterende foranstaltninger for reduktion af CO₂-emissioner i EU-havne og for at skabe større opmærksomhed om skibsfartens emissioner.

1.4.7. EU's eksisterende MRV-bestemmelser om verifikation af data fra akkrediterede tredjeparter skal bevares for fortsat at sikre EU's mål om at tilvejebringe pålidelige oplysninger, der er sammenlignelige over tid, og som gør det muligt at træffe yderligere beslutninger på EU-plan og globalt.

1.5. De spørgsmål, der stadig udestår, inden der er opnået fuld tilpasning til retningslinjerne for IMO's dataindsamlingssystem vedrører primært verifikationsmyndigheder og -metoder, overvågningselementer og offentliggørelse af følsomme kommercielle oplysninger. Formålet med den fuldstændige tilpasning af EU's MRV-forordning til IMO's globale dataindsamlingssystem er ensartede regler på globalt plan for at minimere den yderligere byrde, som har store konsekvenser for især små og mellemstore rederier, og undgå krav om dobbeltindberetning under to forskellige systemer.

2. Generelle bemærkninger

2.1. I udtalelsen fra 2013 ⁽²⁾ satte EØSU spørgsmålstegn ved behovet for og merværdien af overvågningen og rapporteringen af andre driftsoplysninger og data end brændstofforbrug og emissioner i henhold til EU's MRV-forordning og især behovet for oplysningerne i artikel 9, litra d)-g), vedrørende overvågningen af parametre pr. sejlsads, artikel 10, litra g)-j), vedrørende overvågningen af parametre på årsbasis samt bilag II vedrørende overvågning af andre (relevante) oplysninger, da disse oplysninger er kommercielt følsomme, og nytteværdien ved, at disse oplysninger er tilgængelige i sammenfattet form, er tvivlsom.

2.2. Med de foreslåede ændringer af EU's MRV-forordning fastholder Kommissionen overordnet sin holdning til offentliggørelse af indsamlede data fra de enkelte skibe. De foreslåede ændringer er tekniske tilpasninger i form af tekniske korrektioner af parameteriseringen. Som sådan udgør de ikke en fuldstændig tilpasning af EU's MRV-forordning til IMO's globale dataindsamlingssystem, sådan som IMO og søfartsindustrien har efterlyst offentligt, og der er stadig vigtige uløste spørgsmål. Disse spørgsmål vedrører primært verifikationsmyndighederne og -metoder, overvågningselementer og offentliggørelse af følsomme kommercielle oplysninger.

2.3. Kommissionen bør i sin analyse i tilknytning til de foreslåede ændringer tage i betragtning, at den globale søfartsindustri støtter fuldt op om at nedbringe CO₂-emissionerne med mindst 40 % senest i 2030 og bestræber sig på en reduktion på 70 % i forhold til 2008 senest i 2050 og en reduktion af drivhusgasemissionerne med mindst 50 % i forhold til 2008 senest i 2050 i overensstemmelse med målene i Parisaftalen. I april 2018 vedtog IMO en første strategi, som skal revideres i 2023, og som fastlægger en ramme for udvikling og indførelse af konkrete kortsigtede CO₂-reduktionsforanstaltninger samt forslag til mellemlangsigtede og langsigtede foranstaltninger til at sikre en hensigtsmæssig reduktion af emissioner inden for de aftalte tidsfrister og gennemførelsesplaner i overensstemmelse med den køreplan for dekarbonisering frem til 2050, der er blevet aftalt i IMO.

2.4. I betragtning af antallet af og indholdet i de forslag, som medlemsstaterne og industrien har fremsat til behandling på den næste rådslagning i IMO synes alle interessenter at arbejde hårdt for at fastlægge regler for energieffektiviseringen af verdens handelsflåde inden for en konkret tidshorisont på grundlag af nøjagtige oplysninger og data vedrørende skibes CO₂-emissioner fra IMO's globale dataindsamlingssystem.

2.5. EØSU mener, at den foreslåede delvise tilpasning vil føre til bebyrdende og ineffektive krav om dobbeltovervågning og -rapportering, da der fortsat vil være rapporteringsforpligtelser under to forskellige systemer: et regionalt (europæisk) og et globalt (IMO's). Som følge heraf skal skibe opfylde overvågnings- og rapporteringskrav både i henhold til EU's MRV-forordning og IMO's globale dataindsamlingssystem. EU's og IMO's rapporteringsskemaer er forskellige, hvilket øger arbejdsmængden, den administrative byrde og omkostningerne for skibsbesætningerne og søtransporten.

2.6. Fuldstændig tilpasning af EU's MRV-forordning til IMO's globale dataindsamlingssystem vil ikke blot medvirke til at etablere én samlet international og pålidelig database over skibes CO₂-emissioner, men også være i overensstemmelse med Kommissionens dagsorden om bedre regulering, hvor hensigten er, at lovgivningen skal være målrettet med henblik på at opfylde målene og skabe fordele for den europæiske økonomi til så få omkostninger som muligt. Dette vil endvidere sikre lige vilkår på internationalt plan for europæiske skibe. Formålet med den fuldstændige tilpasning af EU's MRV-forordning til IMO's globale dataindsamlingssystem er ensartede regler på globalt plan for at minimere den yderligere byrde, som har store konsekvenser for især små og mellemstore rederier, og undgå krav om dobbeltindberetning under to forskellige systemer.

⁽²⁾ EØSU's udtalelse om søtransportemissioner (EUT C 67 af 6.3.2014, s. 170).

2.7. Ifølge EU's MRV-forordning skal Kommissionen offentliggøre modtagne data sammen med selskabets og det enkelte skibs identifikationsnummer, så de kan anvendes af tredjepart. Formålet med IMO-systemet er helt enkelt at fastlægge den internationale søfarts samlede CO₂-emissioner for at skabe et grundlag for yderligere politiske beslutninger og overvejelser om supplerende foranstaltninger til nedbringelse af drivhusgasserne. Kommissionen ønsker imidlertid at offentliggøre detaljerede (og kommercielt følsomme) data om skibe, der anløber havne i EU/EØS, hvilket åbner mulighed for misbrug. Det kunne resultere i en urimelig straf af skibe og tillige forvride konkurrencen og stille EU-rederier og skibe, der anløber havne i EU, betydeligt ringere i konkurrencen på det internationale søfartsmarked.

2.8. Det ville være at foretrække, at flagstaternes administrationer anvender IMO's eksisterende mekanisme til håndhævelse og gennemførelse inden for rammerne af et enkelt og velfungerende globalt system til indsamling af data om skibes fuelolieforbrug. Under IMO's system er oplysninger, som indberettes til IMO via flagstaten, anonyme for tredjepart.

3. Særlige bemærkninger

3.1. Udvalget har følgende bemærkninger af teknisk karakter til forslaget: I henhold til artikel 21, litra f), skal Kommissionen stadig offentliggøre det årlige gennemsnitlige brændstofforbrug og CO₂-emissioner pr. tilbagelagt distance og transporteret fragt for sejlads. Dette synes at være i modstrid med den nye ændrede bestemmelse i artikel 9, stk. 1, litra f) (ny), i forslaget, hvoraf det fremgår, at overvågning (pr. sejlads) af fragtmængder skal være frivillig, eftersom den foreslåede ændring vedrørende fragtmængde kun er et overvågningsselement på frivillig basis og dermed ikke tilpasset IMO's globale indsamlingssystem. Dertil kommer, at selv om definitionen af skibets dødvægtstonnage er blevet medtaget i artikel 3, litra p), og artikel 11, stk. 3, litra a), nr. xi, i forslaget, synes det ikke at være indarbejdet konsekvent som et parameter i alle artikler i forslaget, hvilket kunne tolkes som manglende tillid fra Kommissionens side til IMO's globale dataindsamlingssystem.

3.2. De foreslåede ændringer i artikel 11, stk. 2, og artikel 3, litra d), om selskabsnavn er en positiv udvikling, da den tidligere ejer nu pålægges et ansvar, hvilket har været stærkt tiltrængt i de tilfælde, hvor der har været et selskabsskifte i løbet af rapporteringsperioden. Definitionerne af »selskab« og »rapporteringsperiode« samt fordelingen af overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i tilfælde af »selskabsskifte« er nu i højere grad afstemt med de parallelle bestemmelser i IMO's globale dataindsamlingssystem. Alligevel forekommer den nyindførte beskrivelse ikke tilstrækkelig præcis til at regulere forholdet mellem et »gammelt« og »nyt« selskab. For at sikre maksimal juridisk klarhed kunne den nye ejer gøres juridisk ansvarlig fra den dag, hvor afslutningen af skiftet bliver bindende. Den foreslåede artikel 11, stk. 2 (ny), kunne ændres som følger:

»2. Såfremt et skib skifter selskab, skal det tidligere selskab så tæt på dagen for afslutningen af skiftet som muligt og senest tre måneder derefter fremsende en rapport til Kommissionen og til den berørte flagstats myndigheder, som dækker de samme elementer som emissionsrapporten, men kun omfatter den periode, i hvilken aktiviteterne er udført under dets ansvar. Det nye selskab sikrer, at hvert enkelt skib overholder kravene i denne forordning fra dagen for afslutningen af skiftet.«

Bruxelles, den 15. maj 2019.

Luca JAHIER
Formand
for Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg