



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
SWD(2021) 636 final

ARBETSDOKUMENT FRÅN KOMMISSIONENS AVDELNINGAR
SAMMANFATTNING AV KONSEKVENSBEDÖMNINGSRAPPORTEN

Följedokument till

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning
om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om
ändring av direktiv 2009/16/EG

{COM(2021) 562 final} - {SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final}

Sammanfattning
Konsekvensbedömning för FuelEU Maritime
A. Behov av åtgärder
Varför? Vilket problem behöver åtgärdas?
Dagens maritima bränslemix består nästan uteslutande av flytande fossila bränslen eller kondenserad naturgas. En ökad användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen (bl.a. flytande biobränslen, e-vätskor, gas som ger minskade koldioxidutsläpp (inklusive bio-LNG och e-gas), vätgas som ger minskade koldioxidutsläpp och vätgasbaserade bränslen som ger minskade koldioxidutsläpp (inklusive metanol och ammoniak) samt elektricitet) kommer att vara avgörande för att sjötransportsektorn ska kunna bidra till EU:s klimatmål. Enligt de modeller som togs fram som underlag till klimatmålsplanen för 2030 bör förnybara och koldioxidsnåla bränslen stå för 6-9 % av den maritima bränslemixen 2030 och 86-88 % 2050 för att kunna bidra till klimatneutralitetsmålen 2050. Det finns flera orsaker till detta problem: 1) Brist på förutsägbarhet i regelverket, vilket leder till stora investeringsrisker, 2) alternativa tekniska lösningar är inte tillräckligt mogna, vilket innebär stora investeringsrisker för pionjärer, 3) högre kostnader för alternativ jämfört med fossila bränslen, 4) det ömsesidiga beroendet mellan efterfrågan, tillgång och distribution, och 5) möjligheten att bunkra utanför EU, vilket innebär en risk för koldioxidläckage.
Vad förväntas initiativet leda till?
Det övergripande syftet med det här förslaget är att skapa ett tydligt regelverk för att underlätta för planering och långsiktiga investeringar i sjöfatssektorn och att komplettera nuvarande lagstiftning (direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen och direktivet om förnybar energi) och härigenom ge en tydlig signal när det gäller marknadens efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla bränslen samtidigt som man minskar risken för koldioxidläckage. Förslaget förväntas därför öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen, underlätta utveckling och användning av mogna lösningar och stimulera teknisk utveckling. Härigenom kommer förslaget att komplettera andra initiativ som inom ramen för 55 %-paketet tar itu med utsläpp från sjöfarten (t.ex. genom att inbegripa sjötransporter i EU:s utsläppshandelssystem, revidering av energiskattedirektivet, direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen och direktivet om förnybar energi).
Vad är mervärdet med åtgärder på EU-nivå?
Sektorns gränsöverskridande aspekter kräver samordnade åtgärder på EU-nivå. Utan åtgärder på EU-nivå skulle ett lapptäcke av inkonsekventa regionala eller nationella krav kunna utvecklas. Eftersom de problem som har identifierats och deras bakomliggande drivkrafter inte skiljer sig nämnvärt från en medlemsstat till en annan, hanteras dessa bäst på EU-nivå. Det här förslaget bidrar till att uppnå stordriftsfördelar inom hela EU genom att använda förnybara och koldioxidsnåla bränslen på samma gång som koldioxidläckage undviks. Samtidigt säkerställs lika villkor mellan operatörer som anlöper EU-hamnar och inbördes mellan EU-hamnar.
B. Lösningar
Vilka alternativ, både lagstiftning och andra åtgärder, har övervägts? Finns det ett rekommenderat alternativ? Varför?
Tre alternativ har beaktats. De har följande två huvuddrag: i) Rättslig förutsägbarhet och fokus på efterfrågan för att stimulera produktion och ii) användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för att ta itu med "hönan och ägget"-problemet och undvika koldioxidläckage. Alternativen skiljer sig åt avseende tillvägagångssätt när det gäller val av teknik och det sätt på vilket den erforderliga prestandan uppnås. Alternativ 1 är ett föreskrivande tillvägagångssätt där det krävs att <i>andelar av specifika bränslen</i> används. Det innebär att tillsynsmyndigheten väljer teknik. Både alternativ 2 och 3 är målbaserade, där det fastställs <i>gränsvärden för den maximala genomsnittliga växthusgasintensiteten</i> i den energi som används ombord. Detta överlåter åt marknadsaktörerna att välja teknik. Alternativ 3 innehåller även mekanismer för att belöna en efterlevnad utöver det som krävs (poolning och multiplikatorer för utsläppsfri teknik). Alla alternativ kräver att de mest förorenande fartygen i hamnarna (containerfartyg och passagerarfartyg) använder landströmsförsörjning (eller motsvarande utsläppsfri teknik). Enligt bedömningen är alternativ 3 det förslag som föredras. Det ger den bästa balansen mellan målen och de totala genomförandekostnaderna. Det målbaserade och teknikneutrala alternativet tillgodoser behovet av flexibilitet, vilket lyftes fram av berörda parter under samrådet (i synnerhet operatörer och hamnar). Mekanismen för att belöna en efterlevnad utöver det som krävs minskar risken för teknikinlåsning.
Vem stöder vilka alternativ?
Konsultationen visar att <u>alla intressegrupper</u> föredrar ett målbaserat framför ett föreskrivande tillvägagångssätt

för fartyg både till sjöss och i hamn. De flesta berörda parter prioriterar också teknikneutralitet. Åtskilliga berörda parter, inbegripet i synnerhet icke statliga organisationer och teknikleverantörer, anger uttryckligen att åtgärder som föreskriver användning av viss teknik inte skulle vara optimalt på grund av den höga risken för teknisk inlåsning och strandade tillgångar. Alternativ 3 är därför de berörda parternas rekommenderade alternativ.

C. Det rekommenderade alternativets konsekvenser

Vad är nyttan med det rekommenderade alternativet?

Alla kostnader och nyttan uttrycks i förhållande till referensscenariot uttryckt i nuvärde för perioden 2021-2050 (i fasta priser för 2050). Den ökande andelen förnybara och koldioxidsnåla bränslen i den maritima bränslemixen kommer att leda till en betydande minskning av växthusgasutsläpp och, i mindre utsträckning, av luftföroreningar. Nyttan omräknat i pengar har uppskattats till 10 miljarder euro för luftföroreningar och 138,6 miljarder euro för klimatförändringar.

Fartygsoperatörerna förväntas göra besparingar på 2,3 miljarder euro som följd av minskade driftskostnader (underhåll, besättning osv.). De här prognoserna tar också hänsyn till en mindre nedgång i sjötransportaktiviteter.

Ytterligare en märkbar effekt gäller användningen av avancerade bränslen och olika typer av framdrivningsteknik, och dess indirekta inverkan på innovation. Förslaget förväntas öka andelen bränslecellsdrivna fartyg (18,9 %) i flottan och även andelen elektrisk framdrivning (5,4 %) fram till 2050 (jämfört med ingen andel alls i referensscenariot). Ytterligare miljövinster kan uppnås, till exempel genom ökad användning av elektricitet i hamnar och till sjöss, såsom mindre undervattensbuller eller minskade vattenföroreningar från utsläpp av avgaser i havet.

Vad är kostnaderna för det rekommenderade alternativet?

Fartygsoperatörerna kommer att bära större delen av kostnaderna i samband med förslaget, vilka uppgår till 89,7 miljarder euro. Det beror på ökade kapitalkostnader (25,8 miljarder euro) och bränslekostnader (63,9 miljarder euro). De indirekta kostnaderna för hamnarna avser nödvändig bunkringsinfrastruktur och uppskattas till 5,7 miljarder euro.

De administrativa kostnaderna för fartygsoperatörer uppskattas till 521,7 miljoner euro till följd av datainsamling, inlämning och verifiering av efterlevnadsplanerna och den årliga energirapporten, samarbete under revisioner och inspektioner samt utbildning av besättning. Ytterligare 1,8 miljoner euro har avsatts för att utarbeta riktlinjer för hamnarna för att garantera säker hantering av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Särskilda kostnader för certifiering av bränsle kunde inte kvantifieras.

De offentliga myndigheternas kostnader för efterlevnadskontroll förväntas bli begränsade (1,5 miljoner euro) och fokus kommer att ligga på tillhandahållande av nödvändiga it-rapporteringsverktyg.

Det alternativ som rekommenderas ger nettovinster på 58,4 miljarder euro under initiativets tidsspann.

Hur påverkas företagen, särskilt små och medelstora företag och mikroföretag?

För att öka flexibiliteten och ta hänsyn till olika operativa villkor kommer företagen, även små och medelstora företag, att kunna vara flexibla i valet av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. I samband med att man övervägde möjligheterna till sammanslagen överensstämmelse valde man bort alternativet som baserar sig på en fartygsflotta, så att små och medelstora företag inte skulle missgynnas. I stället föredrogs att ett genomsnittsvärde räknas ut baserat på frivillig överföring för att kompensera saldon mellan operatörer.

Påverkas medlemsstaternas budgetar och förvaltningar i betydande grad?

Eftersom överensstämmelse kommer att bedömas av oberoende kontrollörer och ofta vara baserad på befintliga it-verktyg som tillhandahålls på EU-nivå, påverkas nationella budgetar och förvaltningar i begränsad utsträckning. Eftersom verifiering är en förutsättning för att ett överensstämmelseintyg ska utfärdas, anses behovet av ökade inspektioner för hamnstatskontroll vara mycket litet.

Uppstår andra betydande konsekvenser?

EU:s sjöfartssektor kommer förmodligen att bli konkurrenskraftigare genom att forsknings- och innovationsinstitut och teknikleverantörer stärker sina positioner. Höjda bränslekostnader förväntas få relativt blygsamma konsekvenser för fraktpriserna. Högre kostnader för dieselblandningar skulle kunna leda till en ökning på 0,8-15,1 % av fraktpriserna fram till 2050 (0,1-2,5 % fram till 2030).

D. Uppföljning

När kommer åtgärderna att ses över?

Med utgångspunkt i data som samlats in inom ramen för förordning (EU) 2015/757 och ytterligare informationsskyldigheter inom ramen för det här förslaget i syfte att påvisa överensstämmelse, kommer marknadsgenomslaget för förnybara och koldioxidsnåla bränslen noga övervakas årligen. Åtgärderna kommer att utvärderas fem år efter dagen för deras genomförande.

