EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Forslag til

# RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation under den anden ekstraordinære samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL)**

# BEGRUNDELSE

## 1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører afgørelsen om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 2. ekstraordinære samling i Den Internationale Søfartsorganisations Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC/ES.2), der skal finde sted fra den 14. til den 17. oktober 2025.

På dette møde forventes MEPC at vedtage ændringer til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL).

## 2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

### 2.1. Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation

Ved konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) oprettes IMO. IMO har til formål at skabe et forum for samarbejde inden for regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art, der berører den del af skibsfarten, der driver international handel. Organisationen har derudover til formål at tilskynde til generel vedtagelse af de strengest mulige standarder for søfartssikkerhed, effektiv navigation og forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe samt fremme af lige konkurrencevilkår. IMO beskæftiger sig desuden med dertil knyttede administrative og juridiske spørgsmål.

Konventionen trådte i kraft den 17. marts 1958.

Samtlige medlemsstater er parter i konventionen. Unionen er ikke part i konventionen.

Den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) blev indgået i 1973 og er en IMO-konvention, som trådte i kraft den 2. oktober 1983. Alle medlemsstater er parter i MARPOL, og 25 medlemsstater er også parter i bilag VI[1], som trådte i kraft den 18. maj 2005. Unionen er ikke part i MARPOL-konventionen.

### 2.2. Den Internationale Søfartsorganisation

Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerhed og forebyggelse af havforurening fra skibe. IMO sætter standarderne for den internationale skibsfarts sikkerhed og miljøpræstationer på verdensplan. Organisationens vigtigste opgave er at opstille et regelsæt for skibsfartsindustrien, som er retfærdigt og effektivt, og som vedtages og gennemføres overalt.

Medlemskab af IMO er kun åbent for stater. Europa-Kommissionens forbindelser med IMO bygger i dag på IMO-resolution A.1168(32), som fastsætter procedurer og vilkår for samarbejdet mellem IMO og mellemstatslige organisationer. På grundlag af denne IMO-resolution og yderligere ordninger siden 1974 deltager Kommissionen som observatør i alle IMO's komité- og underkomitémøder.

IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) består af alle IMO-medlemmer og mødes mindst én gang om året. Den behandler miljøspørgsmål, der hører under organisationens kompetenceområde, og som vedrører bekæmpelse og forebyggelse af forurening fra skibe omfattet af MARPOL-traktaten, herunder bulktransporteret olie og kemikalier, spildevand, affald og emissioner fra skibe til luften, herunder luftforurenende

[1] Østrig og Ungarn har endnu ikke ratificeret bilag VI til MARPOL.

stoffer og drivhusgasemissioner. Andre spørgsmål, der er omfattet, vedrører bl.a. forvaltning af ballastvand, antifoulingsystemer, skibsophugning, forureningsberedskab og -bekæmpelse samt udpegning af særlige områder og meget følsomme havområder.

I henhold til artikel 38, litra a), i IMO-konventionen udstikker Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet rammerne for udførelsen af de opgaver, den pålægges i henhold til IMO-konventionen, eller som den får pålagt af IMO-forsamlingen eller IMO-rådet, eller enhver opgave henhørende under ovennævnte områder, som den får pålagt at udføre i henhold til enhver anden international retsakt efter godkendelse fra IMO. Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet og dens hjælpeorganer træffer afgørelse ved flertalsafstemning blandt deres medlemmer.

MEPC/ES. 2 vedtager ændringer til MARPOL i overensstemmelse med konventionens artikel 16, stk. 2, litra b), c) og d). I disse bestemmelser fastsættes det, at:

b) enhver ændring, der foreslås og rundsendes som ovenfor nævnt, skal af organisationen forelægges en kompetent myndighed til overvejelse

c) parterne i konventionen, uanset om de er medlemmer af organisationen eller ej, har ret til at deltage i den pågældende myndigheds behandling

d) ændringer vedtages med to tredjedeles flertal blandt de af konventionens parter, der er til stede og afgiver stemme.

I overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, litra f), anses en ændring for godkendt under følgende omstændigheder:

ii) En ændring af et bilag til konventionen skal anses for at være godkendt i overensstemmelse med proceduren i litra f), nr. iii), medmindre den kompetente myndighed på tidspunktet for vedtagelsen bestemmer, at ændringen skal anses for at være godkendt på den dato, hvor den godkendes af to tredjedele af de parter, hvis samlede handelsflåder udgør mindst 50 % af verdens handelsflådes bruttotonnage. En part kan dog til enhver tid inden ikrafttrædelsen af en ændring af et bilag til konventionen meddele organisationens generalsekretær, at dens udtrykkelige godkendelse vil være nødvendig, før ændringen træder i kraft for den. Sidstnævnte skal underrette parterne om en sådan meddelelse og datoen for modtagelsen heraf.

iii) En ændring af et tillæg til et bilag til konventionen anses for at være accepteret ved udløbet af en periode, der fastsættes af den kompetente myndighed på tidspunktet for dens vedtagelse, og som ikke må være kortere end ti måneder, medmindre organisationen inden for denne periode modtager en indsigelse fra mindst en tredjedel af parterne eller fra de parter, hvis samlede handelsflåder udgør mindst 50 % af bruttotonnagen af verdens handelsflåde, alt efter hvilken betingelse der er opfyldt.

På grundlag af nedenstående bestemmelser i artikel 16, stk. 2, litra g), træder ændringen i kraft på følgende vilkår:

i) I tilfælde af en ændring af en artikel i konventionen, af protokol II eller af protokol I eller af et bilag til konventionen, som ikke er omfattet af proceduren i litra f), nr. iii), skal den ændring, der er accepteret i overensstemmelse med ovenstående bestemmelser, træde i kraft seks måneder efter datoen for dens accept for de parter, der har erklæret, at de har accepteret den.

ii) I tilfælde af en ændring af protokol I, et tillæg til et bilag eller et bilag til konventionen i henhold til proceduren i litra f), nr. iii), træder den ændring, der anses for at være accepteret i overensstemmelse med ovenstående betingelser, i kraft seks måneder efter dens accept for alle parter, med undtagelse af dem, der inden denne dato har afgivet en erklæring om, at de ikke

accepterer den, eller en erklæring i henhold til litra f), nr. ii), om, at deres udtrykkelige godkendelse er nødvendig.

### 2.3. Den retsakt, der skal vedtages af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet

Den 14.-17. oktober 2025 skal MEPC på sin anden ekstraordinære samling vedtage ændringer til bilag VI til MARPOL vedrørende:

udpegning af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde (regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI)

tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner (regel 20, 25, 27 og 28)

IMO's nettonulramme (nyt kapitel 5).

## 3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE PÅ DEN EKSTRAORDINÆRE SAMLING I KOMITÉEN TIL BESKYTTELSE AF HAVMILJØET

### 3.1. Ændringer af regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI

EU-medlemsstaterne og Kommissionen forelagde sammen med Det Forenede Kongerige, Island, Danmark (Grønland) og Færøerne et dokument for MEPC 83 med forslag om at udpege det nordøstlige Atlanterhav som et emissionskontrolområde for svovloxider, partikler og nitrogenoxider i henhold til bilag VI til MARPOL-konventionen. Kommissionen har deltaget aktivt i det forberedende arbejde sammen med kyststaterne under koordinering af Portugals delegation.

Den tekniske gruppe om udpegning af særligt følsomme havområder og særlige områder havde fastslået, at det foreslåede emissionskontrolområde opfyldte kriterierne i afsnit 3 i tillæg III til MARPOL-konventionens bilag VI. Efter at have noteret sig resultatet af den tekniske gruppe godkendte MEPC 83 udpegelsen af et emissionskontrolområde til kontrol af SOx, PM og NOx for det nordøstlige Atlanterhav med henblik på vedtagelse på den ekstraordinære MEPC-samling i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Disse ændringer er blevet rundsendt ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5005 af 11. april 2025.

Unionen bør støtte forslaget i det reviderede udkast til ændringer om at udpege det nordøstlige Atlanterhav som et emissionskontrolområde for svovloxider, partikler og nitrogenoxider i henhold til MARPOL-konventionens bilag VI, fordi det vil bidrage til at forebygge, reducere og kontrollere NOx-, SOx- og PM-emissioner fra skibe for at opnå de dermed forbundne sundheds- og miljømæssige fordele, samtidig med at de økonomiske konsekvenser for søfartssektoren holdes på et håndterbart niveau.

### 3.2. Ændringer til regel 20, 25, 27 og 28 i MARPOL-bilag VI

MEPC 82 havde nedsat korrespondancegruppen om gennemgang af den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner under fælles koordinering af Brasilien, Japan og Kommissionen.

På sit første møde behandlede den intersessionelle arbejdsgruppe om luftforurening og energieffektivitet (ISWG-APEE 1) bl.a. tilgængeligheden af data fra IMO's database for forbrug af skibsbrændstof (IMO DCS) til analyse samt revisionsklausulen i den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner.

Med hensyn til tilgængeligheden af IMO DCS-data behandlede ISWG-APEE 1 rapporten fra korrespondancegruppen, som havde aftalt at forbedre tilgængeligheden af IMO DCS-data i fase 1. Efter overvejelser udarbejdede gruppen udkast til ændringer af regel 27 i bilag VI til MARPOL-konventionen.

MEPC 83 pålagde bl.a. APEE-arbejdsgruppen at færdiggøre udkast til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen og tilknyttede retningslinjer vedrørende tilgængeligheden af IMO's dataindsamlingssystem.

Efter at have noteret sig at arbejdsgruppen yderligere havde behandlet udkastet til ændringer af regel 27 i MARPOL-konventionens bilag VI og de tilknyttede retningslinjer vedrørende IMO DCS-tilgængelighed udarbejdet af ISWG-APEE 1, godkendte MEPC 83 udkastet til ændringer af regel 27 i MARPOL-konventionens bilag VI om IMO DCS-tilgængelighed med henblik på vedtagelse på den ekstraordinære MEPC-samling i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5005 af 11. april 2025.

Unionen forelagde et forslag om emnet (ISWG-GHG 13/7) med anmodning om at ændre DCS-systemet for så vidt angår dataenes detaljeringsgrad, yderligere data og tilgængelighed. Udkastene til ændringer er i overensstemmelse med ISWG-GHG 13/7 med hensyn til øget tilgængelighed.

Unionens holdning på ISWG-APEE 1 og MEPC 83 var at støtte udkastet til ændring af regel 27.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de yderligere vil forbedre tilgængeligheden af IMO DCS-data for at sikre en robust gennemførelse af CII-rammen og lette revisionen heraf.

Med hensyn til bestemmelserne om revision af den kortsigtede foranstaltning udarbejdede ISWG-APEE 1 udkast til ændringer af reglerne 20, 25 og 28 i MARPOL-konventionens bilag VI med udgangspunkt i bilaget til dokument MEPC 83/6/11, der er udarbejdet af korrespondancegruppen om en ajourføring af henvisningen til IMO-strategien og om revisionen af den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner.

MEPC 83 godkendte udkastet til ændringer af reglerne 20, 25 og 28 i MARPOL-konventionens bilag VI med henblik på vedtagelse på den ekstraordinære MEPC-samling i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Disse ændringer er blevet rundsendt af IMO's sekretariat ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5005 af 11. april 2025.

Unionens holdning til ISWG-APEE 1 og MEPC 83 var at støtte de udkast til ændringer, der blev fremlagt i MEPC 83/6/11.

Unionen bør støtte disse ændringer, fordi de er en følge af vedtagelsen af IMO's drivhusgasstrategi for 2023 og af færdiggørelsen af IMO's revision af de kortsigtede foranstaltninger og giver mulighed for yderligere revision af disse regler.

### 3.3. Indførelse af det nye kapitel 5 i bilag VI til MARPOL-konventionen

På MEPC 76 i 2021 godkendte komitéen en arbejdsplan for mellem- og langsigtede foranstaltninger. Under drøftelserne på de efterfølgende MEPC- og ISWG-GHG-møder nærmede de delegeredes divergerende synspunkter sig gradvist hinanden vedrørende udestående aspekter såsom tidsplanen for, at den internationale skibsfart skal nå nulemission af drivhusgasser, den mulige medtagelse af opstrømsemissioner fra brændstofproduktion og -distribution, foranstaltningernes art (økonomisk eller teknisk) samt antallet og den mulige kombination af foranstaltninger, der er nødvendige for at opnå et overordnet mål.

På MEPC 80 blev det besluttet at indlede fase III af arbejdsplanen for udvikling af midtvejsforanstaltninger med henblik på godkendelse af MEPC 83 (foråret 2025). Vedtagelse på en ekstraordinær MEPC (seks måneder efter MEPC 83 – efteråret 2025) er blevet aftalt, for at den kan træde i kraft 16 måneder efter vedtagelsen (2027).

På ISWG-GHG 16, der blev afholdt forud for MEPC 81, blev det drøftet, hvordan pakken af foreslåede midtvejsforanstaltninger kan udvikles med henblik på at nå målene i IMO's drivhusgasstrategi fra 2023. På ISWG-GHG 17 blev pakken af foreslåede midtvejsforanstaltninger videreudviklet, og der blev navnlig opnået enighed om at anvende de mulige forslag til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen om rammen for nettonul som grundlag for yderligere overvejelser. Disse fremskridt blev noteret af MEPC 82.

På ISWG-GHG 18 fandt der yderligere drøftelser sted om, hvordan pakken af foreslåede midtvejsforanstaltninger kan udvikles for at opfylde målene i IMO's drivhusgasstrategi fra 2023 ved at videreudvikle udkastet til ændringer af bilag VI til MARPOL om IMO's ramme for nettonulemissioner. Selv om der var vilje til at nå til enighed, var der stadig flere udestående spørgsmål, og der var fortsat stor uenighed om det økonomiske element. Flertallet af delegationerne, herunder Unionen, gik ind for en afgiftsmekanisme, mens andre delegationer foretrak en fleksibel økonomisk mekanisme, der er centreret omkring brændstoffets drivhusgasintensitet. Under og umiddelbart efter ISWG-GHG 18 fremlagde IMO-parterne to særskilte forslag for at imødekomme uenighederne.

ISWG-GHG 19 fortsatte arbejdet med at udvikle en IMO-ramme for nettonulemissioner, hvilket fortsatte under MEPC 83 i Arbejdsgruppen om reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe. Efter omfattende drøftelser færdiggjorde og godkendte arbejdsgruppen udkastet til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen om IMO's ramme for nettonulemissioner.

Under behandlingen af rapporterne fra ISWG-GHG 19 og arbejdsgruppen om reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe anmodede en IMO-part om afstemning ved navneopråb i forbindelse med godkendelsen af udkastet til ændringer af MARPOL-konventionens bilag VI om IMO's ramme for nettonulemissioner. Afstemningen ved navneopråb resulterede i 63 ja-stemmer, 16 nej-stemmer, mens ca. 25 undlod at stemme.

MEPC 83 godkendte således udkastet til ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen om IMO's nettonulramme med henblik på vedtagelse på den ekstraordinære MEPC-samling i oktober 2025 (MEPC/ES.2). Disse ændringer er blevet rundsendt ved IMO-cirkulæreskrivelse nr. 5005 af 11. april 2025.

Unionen støttede og indsendte forskellige dokumenter med forslag om udvikling af en drivhusgasbrændstofstandard og en afgift på drivhusgasprissætning. Unionen har spillet en vigtig rolle i forhandlingerne under de forskellige samlinger i MEPC og ISWG-GHG om udviklingen af nettonulrammen. IMO's nettonulramme omfatter en ny global brændstofstandard for skibe og en global prisfastsættelsesmekanisme for emissioner.

Unionen bør støtte det nye kapitel 5, fordi det indeholder bestemmelser, der har til formål at reducere drivhusgasemissionerne fra international skibsfart med henblik på at opnå drivhusgasneutralitet senest i 2050. Det vil også udgøre et stærkt fundament for den nødvendige energiomstilling af skibsfarten. Målet er at nå de mål, der er fastsat i IMO's strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe fra 2023, fremskynde indførelsen af brændstoffer, teknologier og energikilder uden eller næsten uden drivhusgasser og støtte en retfærdig og rimelig omstilling.

## 4. RELEVANT EU-LOVGIVNING OG EU'S KOMPETENCE

4.1. Relevant EU-lovgivning

*4.1.1. Ændringer af regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI*

Direktiv (EU) 2016/802 har til formål at reducere emissionen af svovldioxid fra visse flydende brændstoffer[2]. Det har til formål at forebygge og kontrollere luftforurening forårsaget af skadelige emissioner fra forbrænding af flydende brændstoffer med højt svovlindhold, som skader menneskers sundhed og miljøet og bidrager til syreaflejringer. Artikel 6 og artikel 13 samt bilag I henviser til reglerne i MARPOL-konventionens bilag VI om et maksimalt svovlindhold i skibsbrændstoffer og SOx-emissioner fra skibe i EU-farvande.

I henhold til havstrategirammedirektivet[3] skal medlemsstaterne træffe foranstaltninger til at opnå eller opretholde en "god miljøtilstand" i havmiljøet senest i 2020. En "god miljøtilstand" betyder "havområdernes miljøtilstand, når de giver økologisk mangfoldige og dynamiske oceaner og have, der er rene, sunde og produktive inden for rammerne af deres naturlige vilkår, og havmiljøet udnyttes på et bæredygtigt niveau, så nuværende og fremtidige generationers muligheder for anvendelse og aktiviteter sikres" (jf. havstrategirammedirektivets artikel 3, stk. 5). Fastlæggelse af god miljøtilstand kræver bl.a., at menneskeskabt eutrofiering minimeres, især de negative virkninger heraf såsom tab af biodiversitet, forringelse af økosystemer, skadelige algeopblomstringer og iltmangel i bundvandet. En reduktion af søfartens kvælstofudledninger gennem anvendelsen af niveau III-kravene som følge af udpegelsen af det nordøstlige Atlanterhav som nyt emissionskontrolområde vil være til støtte for EU-medlemsstater med kyst ud til disse havområder i deres bestræbelser på at opnå en "god miljøtilstand", som krævet i henhold til havstrategirammedirektivet.

I EU's direktiv om luftkvalitet[4] (revideret i 2024) fastsættes der bl.a. grænseværdier for $NO_2$ med det formål at undgå, forhindre eller reducere luftforureningens skadelige virkninger på menneskers sundhed og/eller miljøet som helhed. Det pointeres i direktivet om luftkvalitet, at det for at nå målene i direktivet er særlig vigtigt at bekæmpe emissionerne af forurenende stoffer ved kilden ved navnlig at træffe foranstaltninger, der reducerer emissionerne fra motorer i mobile og stationære kilder i form af motor- eller brændstofstandarder. Unionen har indført en række regelsæt, som regulerer emissionerne ved hjælp af standarder for motorer i forskellige former for vejtransport (for biler, lastbiler og varevogne gennem eurostandarderne[5]) og for ikkevejgående mobile maskiner (for fartøjer på de indre vandveje og lokomotiver gennem direktivet om mobile ikkevejgående maskiner)[6].

Derfor kan ændringerne af regel 13 og 14 samt tillæg VII til MARPOL-konventionens bilag VI om vedtagelse af et emissionskontrolområde få afgørende indflydelse på indholdet af direktiv (EU) 2016/802. Dette skyldes, at oprettelsen af et emissionskontrolområde i EU's medlemsstater vil påvirke anvendelsen af dette direktiv, da dets artikel 6, artikel 13 og bilag I henviser til reglerne i MARPOL-konventionens bilag VI om et maksimalt svovlindhold i skibes brændstoffer og SOx-emissioner fra skibe i EU-farvande.

---

2 EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58.

3 EUT L 164 af 25.6.2008, s. 19.

4 EUT L 152 af 11.6.2008, s. 1.

5 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1), og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 188 af 18.7.2009, s. 1).

6 EFT L 59 af 27.2.1998, s. 1.

*4.1.2. Ændringer til regel 20, 25, 27 og 28 i MARPOL-bilag VI*

Forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af $CO_2$-emissioner fra søtransport[7] (EU's MRV-forordning) fastlægger den retlige ramme for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner. Forordningen har til formål at levere robuste og verificerbare drivhusgasemissionsdata og energieffektivitetsindikatorer, informere de politiske beslutningstagere og stimulere markedsudbredelsen af energieffektive teknologier og adfærd. Det gør den ved at fjerne markedshindringer såsom mangel på oplysninger. Den trådte i kraft den 1. juli 2015. Forbedring af offentlighedens adgang til IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og indførelse af revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner har til formål at reducere den internationale skibsfarts kulstofintensitet på en måde, der er i overensstemmelse med det ambitionsniveau, der er fastsat i IMO's strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe. Forbedring af konsistensen/kvaliteten af de data, der indberettes under DCS i IMO's dataindsamlingssystem, og udvidet dataadgang for offentligheden har betydning for indsamlingen og rapporteringen af data om skibes forbrug af brændselsolie og kan derfor påvirke overvågningen, verifikationen og rapporteringen af drivhusgasemissioner fra skibsfart i henhold til EU's MRV-forordning.

EU's klimalov[8] fastsætter et bindende klimamål for EU (sammenlignet med 1990) om en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne – emissioner efter fradrag af optag – på mindst 55 % senest i 2030 og på 90 % senest i 2040 (forslag fra Kommissionen). Den omfatter også målet om klimaneutralitet senest i 2050 og et ambitiøst mål for negative nettoemissioner efterfølgende.

På grundlag af Kommissionens forslag i *Fit for 55*-pakken om reduktion af drivhusgasemissioner vedtog EU-lovgiverne følgende retsakter, der specifikt er rettet mod drivhusgasemissioner fra skibsfartssektoren:

- revisionen af direktiv 2003/87/EF om EU's emissionshandelssystem (ETS)[9] ved direktiv (EU) 2023/959[10] med henblik på at udvide EU ETS til søtransportsektoren gældende fra den 1. januar 2024 (sammen med de nødvendige ændringer af EU's MRV-forordning,[11] med henblik på at revidere overvågnings- og rapporteringsreglerne, også gennem revision af de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter).
- Forordning (EU) 2023/1805 vedrører hovedsagelig anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren[12] (FuelEU Maritime-

[7] EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

[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] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EØS-relevant tekst), EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

[10] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner, EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134.

[11] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/957 af 10. maj 2023 om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper, EUT L 130 af 16.5.2023, s. 105.

[12] EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

forordningen) og finder anvendelse på skibe, der anløber EU-havne, fra den 1. januar 2025.

Overholdelsen af de nye forpligtelser, der følger af udvidelsen af EU's emissionshandelssystem (ETS) til også at omfatte søtransport og FuelEU Maritime-forordningen, vil bygge på det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er oprettet ved EU's MRV-forordning.

Disse EU-retsakter er til gengæld tæt forbundet med IMO-foranstaltningerne vedrørende drivhusgasser såsom IMO's dataindsamlingssystem, energieffektivitetsindekset for skibe (EEXI) og CO2-intensitetsindikatoren (CII), der har til formål at indsamle og offentliggøre oplysninger om brændstofforbrug og skibes tekniske og operationelle energieffektivitet for hvert enkelt skib.

Enhver IMO-foranstaltning om drivhusgasspørgsmål, som kræver overvågning, verifikation og rapportering af drivhusgasemissioner fra skibsfart, kan påvirke EU's MRV-forordning samt EU's ETS-direktiv og FuelEU Maritime-forordningen.

Ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL-konventionen vedrørende tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen i den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner kan derfor få afgørende indflydelse på kravene i forordning (EU) 2015/757, forordning (EU) 2023/1805 og direktiv (EU) 2023/959.

*4.1.3. Indførelse af det nye kapitel 5 i bilag VI til MARPOL-konventionen*

Forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af $CO_2$-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF[13] fastlægger de retlige rammer for et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner og energieffektivitet i skibsfart (MRV-forordningen). Forordningen har til formål at levere solide og verificerbare drivhusgasemissionsdata, informere politiske beslutningstagere og stimulere markedsudbredelsen af energieffektive teknologier og energieffektiv adfærd. Det gør den ved at fjerne markedshindringer såsom mangel på oplysninger.

EU's klimalov[14] fastsætter et bindende klimamål for EU (sammenlignet med 1990) om en reduktion af nettodrivhusgasemissionerne – emissioner efter fradrag af optag – på mindst 55 % senest i 2030 og på 90 % senest i 2040 (forslag fra Kommissionen). Den omfatter også målet om klimaneutralitet senest i 2050 og et ambitiøst mål for negative nettoemissioner efterfølgende.

På grundlag af Kommissionens forslag i *Fit for 55*-pakken om reduktion af drivhusgasemissioner vedtog EU-lovgiverne følgende retsakter, der specifikt er rettet mod drivhusgasemissioner fra skibsfartssektoren:

- revisionen af direktiv 2003/87/EF om EU's emissionshandelssystem (ETS)[15] ved direktiv (EU) 2023/959[16] med henblik på at udvide EU ETS til

[13] EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.

[14] 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.

[15] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EØS-relevant tekst), EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32.

[16] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse

søtransportsektoren gældende fra den 1. januar 2024 (sammen med de nødvendige ændringer af EU's MRV-forordning,[17] med henblik på at revidere overvågnings- og rapporteringsreglerne, også gennem revision af de relevante gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter).

- Forordning (EU) 2023/1805[18] (FuelEU Maritime-forordningen) fokuserer på anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren og fastsætter, at anvendelsen heraf for skibe, der anløber EU-havne, finder anvendelse fra den 1. januar 2025.

Overholdelsen af de nye forpligtelser, der følger af udvidelsen af EU's ETS til også at omfatte søtransport og FuelEU Maritime-forordningen, vil bygge på det overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der er oprettet ved EU's MRV-forordning

Både EU's ETS-direktiv og FuelEU Maritime-forordningen indeholder revisionsklausuler for det tilfælde, at IMO vedtager en global brændstofstandard eller en markedsbaseret foranstaltning. Mere præcist gør følgende sig gældende:

- I henhold til artikel 30, stk. 5, i FuelEU Maritime-forordningen skal Kommissionen i tilfælde af IMO's vedtagelse af en global drivhusgasbrændstofstandard eller globale grænser for drivhusgasintensitet for den energi, der bruges om bord af skibe, forelægge en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. I denne rapport undersøger Kommissionen den pågældende globale foranstaltning for så vidt angår dens ambition i lyset af målene i Parisaftalen og dens samlede miljømæssige integritet. Den undersøger også alle spørgsmål vedrørende denne forordnings mulige forbindelse med eller tilpasning til den pågældende globale foranstaltning, herunder behovet for at undgå dobbeltregulering af drivhusgasemissioner fra søtransport på EU-plan og internationalt plan. Denne rapport kan om nødvendigt ledsages af et lovgivningsforslag til ændring af denne forordning, som er i overensstemmelse med Unionens forpligtelser med hensyn til drivhusgasemissioner for hele økonomien, og med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimaindsats.

- I artikel 3gg, stk. 1, i EU ETS-direktivet fastsættes det, at hvis IMO vedtager en global markedsbaseret foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport, skal Kommissionen revidere dette direktiv i lyset af den vedtagne foranstaltning. Med henblik herpå forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport senest 18 måneder efter vedtagelsen af en sådan global markedsbaseret foranstaltning, og inden den træder i kraft. I denne rapport undersøger Kommissionen den globale markedsbaserede foranstaltning for så vidt angår: a) dens ambition i lyset af målene i Parisaftalen b) dens overordnede miljømæssige integritet, herunder i forhold til bestemmelserne i dette direktiv om søtransport c) ethvert spørgsmål

(EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner, EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134.

[17] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/957 af 10. maj 2023 om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper, EUT L 130 af 16.5.2023, s. 105.

[18] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF, EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

vedrørende sammenhængen mellem EU ETS og den pågældende foranstaltning. Hvis det er relevant, kan Kommissionen lade rapporten ledsage af et lovgivningsmæssigt forslag om ændring af dette direktiv på en måde, der er i overensstemmelse med Unionens klimamål for 2030 og målet om klimaneutralitet som fastsat i forordning (EU) 2021/1119, og med det sigte at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimaindsats for at sikre sammenhæng mellem gennemførelsen af den globale markedsbaserede foranstaltning og EU ETS, idet enhver væsentlig dobbelt byrde samtidig undgås.

Enhver IMO-foranstaltning om drivhusgasspørgsmål, som kræver overvågning, verifikation og rapportering af drivhusgasemissioner fra skibsfart, kan påvirke EU's MRV-forordning samt EU's ETS-direktiv og FuelEU Maritime-forordningen.

Det nye kapitel 5 i bilag VI til MARPOL om IMO's nettonulramme kan derfor få afgørende indflydelse på de krav, der gælder i henhold til forordning (EU) 2015/757, forordning (EU) 2023/1805 og direktiv (EU) 2023/959.

### 4.2. EU's kompetence

Genstanden for de påtænkte retsakter vedrører et område, hvor Unionen har ekstern enekompetence i medfør af artikel 3, stk. 2, sidste sætningsled, i TEUF, da de påtænkte retsakter kan "berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde".

## 5. RETSGRUNDLAG

### 5.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

#### *5.1.1. Principper*

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "*fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen*".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen[19].

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Dette vedrører navnlig den situation, hvor den internationale aftale om oprettelse af organet fastsætter, at dets afgørelser er bindende for parterne. Dette er f.eks. tilfældet, når den internationale aftale giver organet beføjelse til at ændre visse aspekter af aftalen eller dens bilag.

#### *5.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

IMO's Komité for Beskyttelse af Havmiljøet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen om Den Internationale Søfartsorganisation.

De påtænkte retsakter, som denne IMO-komité skal vedtage, er ændringer til bilag VI til MARPOL-konventionen. Sådanne ændringer vil være bindende i henhold til folkeretten i overensstemmelse med artikel 1 i MARPOL-konventionen.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

[19] Sag C-399/12, Tyskland mod Rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

### 5.2. Materielt retsgrundlag

#### *5.2.1. Principper*

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

#### *5.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

IMO er De Forenede Nationers særorganisation, der er oprettet ved en konvention, IMO-konventionen, og som er ansvarlig for skibsfartens sikkerhed samt forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe.

I henhold til IMO-konventionen er formålet med organisationen at tilvejebringe mekanismer til samarbejde mellem regeringer inden for statslig regulering og praksis vedrørende tekniske spørgsmål af enhver art, der berører den del af skibsfarten, der driver international handel, at tilskynde til og lette generel vedtagelse af de strengest mulige standarder i spørgsmål vedrørende sikkerhed til søs, effektivitet i navigationen samt forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe.

IMO's MEPC-komité vil vedtage ændringer til bilag VI til MARPOL-konventionen, som er den vigtigste internationale konvention om forebyggelse af forurening af havmiljøet fra skibe som følge af driftsmæssige eller utilsigtede årsager.

Disse ændringer fokuserer på at forebygge, reducere og kontrollere emissioner fra international skibsfart, samtidig med at de fremmer global konnektivitet gennem søtransport.

Ovennævnte ændringer af bilag VI til MARPOL-konventionen forfølger flere mål inden for søtransport og miljø, som er uadskilleligt forbundne, uden at det ene er sekundært og indirekte i forhold til det andet. Det materielle retsgrundlag for afgørelsen skal derfor omfatte de tilsvarende materielle retsgrundlag, nemlig både artikel 100, stk. 2, og artikel 192, stk. 1, i TEUF.

### 5.3. Konklusion

Retsgrundlaget for forslaget til afgørelse bør være artikel 100, stk. 2 og artikel 192, stk. 1, i TEUF sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2025/0242 (NLE)

Forslag til

# RÅDETS AFGØRELSE

## om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i Den Internationale Søfartsorganisation under den anden ekstraordinære samling i Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet for så vidt angår vedtagelsen af ændringer til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, og artikel 192, stk. 1, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Konventionen angående Den Internationale Søfartsorganisation ("IMO") trådte i kraft den 17. marts 1958.

(2) IMO er De Forenede Nationers særorganisation med ansvar for skibsfartssikkerhed og forebyggelse af hav- og luftforurening fra skibe. Alle Unionens medlemsstater er medlem af IMO. Unionen er ikke medlem af IMO.

(3) I medfør af IMO-konventionens artikel 38, litra a), udfører Komitéen til Beskyttelse af Havmiljøet (MEPC) sådanne opgaver, der pålægges IMO ved eller i henhold til internationale konventioner om forebyggelse og bekæmpelse af havforurening fra skibe, herunder navnlig for så vidt angår vedtagelse og ændring af regler eller andre bestemmelser. MEPC vil på sit andet ekstraordinære møde vedtage ændringer til MARPOL i overensstemmelse med artikel 16, stk. 2, litra b), c) og d).

(4) IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet skal på sin anden ekstraordinære samling fra den 14. til 17. oktober 2025 vedtage ændringer til bilag VI til den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen) om udpegning af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde (regel 13 og 14 samt tillæg VII), om tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner (regel 20, 25, 27 og 28) samt om IMO's nettonulramme (nyt kapitel 5).

(5) MEPC's påtænkte retsakter vil have retsvirkninger.

(6) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den ekstraordinære samling i IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, bør derfor fastlægges, da de påtænkte retsakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, nemlig direktiv (EU) 2016/802 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer[1], forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og

[1] EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58.

verifikation af $CO_2$-emissioner fra søtransport[2], direktiv (EU) 2023/959 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgørelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og drift af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner[3] samt forordning (EU) 2023/1805 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport[4].

(7) Unionen bør derfor støtte ændringerne af regel 13 og 14 samt tillæg VII til bilag VI til MARPOL-konventionen, da dette vil bidrage til at forebygge, reducere og kontrollere NOx-, SOx- og PM-emissioner fra skibe for at opnå de tilhørende sundheds- og miljømæssige fordele, samtidig med at de økonomiske konsekvenser for søfartssektoren holdes på et håndterbart niveau. Unionen skal også støtte ændringerne af regel 27 i bilag VI til MARPOL, da de yderligere vil forbedre tilgængeligheden af IMO DCS-data for at sikre en robust gennemførelse af CII-rammen og lette revisionen heraf. Unionen skal støtte ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL, da de er en følge af vedtagelsen af IMO's drivhusgasstrategi for 2023 og færdiggørelsen af IMO's revision af de kortsigtede foranstaltninger og muliggør yderligere revision af disse regler. Unionen bør også støtte indførelsen af det nye kapitel 5 i bilag VI til MARPOL-konventionen, da det indeholder bestemmelser, der har til formål at reducere drivhusgasemissioner fra international skibsfart med henblik på at opnå drivhusgasneutralitet senest i 2050. Det vil også udgøre et stærkt fundament for den nødvendige energiomstilling af skibsfarten. Målet er at nå de klimamål, der er fastsat i IMO's strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe fra 2023, fremskynde indførelsen af brændstoffer, teknologier og energikilder uden eller næsten uden drivhusgasser og støtte en retfærdig og rimelig omstilling.

(8) Unionens holdning skal fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO, og Kommissionen, idet de handler i fællesskab i Den Europæiske Unions interesse –

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

*Artikel 1*

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den anden ekstraordinære samling i Den Internationale Søfartsorganisations ("IMO's") Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, er at tilslutte sig vedtagelsen af:

(a) ændringerne af regel 13 og 14 samt tillæg VII til bilag VI til MARPOL vedrørende udpegningen af det nordøstlige Atlanterhav som et nyt emissionskontrolområde

(b) ændringerne af regel 20, 25, 27 og 28 i bilag VI til MARPOL vedrørende tilgængeligheden af IMO's database over skibes forbrug af brændselsolie (IMO DCS) og revisionsklausulen for den kortsigtede foranstaltning til reduktion af drivhusgasemissioner

(c) indførelsen af det nye kapitel 5 i bilag VI til MARPOL vedrørende IMO's nettonulramme.

[2] EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55.
[3] EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134.
[4] EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48.

*Artikel 2*

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, udtrykkes af Kommissionen og de EU-medlemsstater, der er medlemmer af IMO's Komité til Beskyttelse af Havmiljøet, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

*Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til Kommissionen og medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne*
*Formand*