



Bruxelles, den 28.6.2013
COM(2013) 475 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Første statusrapport om implementering af arbejdsdokument fra Europa-Kommissionens tjenestegrene "Reduktion af forurenende emissioner fra søtransport og værktøjskasse til bæredygtig vandvejstransport"

(EØS-relevant tekst)

DA

DA

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Første statusrapport om implementering af arbejdsdokument fra Europa-Kommissionens tjenestegrene "Reduktion af forurenende emissioner fra søtransport og værktøjskasse til bæredygtig vandvejstransport"

(EØS-relevant tekst)

INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	INDLEDNING	4
1.1.	Formålet med den første statusrapport og rapporteringsperioden.....	4
1.2.	Resumé og struktur for den første statusrapport	4
2.	KORTVARIGE FORANSTALTNINGER -- AKTUEL STATUS FOR IMPLEMENTERING OG DE NÆSTE TRIN	5
2.1.	EU-transportfinansieringsinstrumenter	5
2.2.	Den Europæiske Investeringsbank (EIB).....	7
2.3.	National finansiering.....	8
2.3.1.	Statsstøtteforanstaltninger	8
2.3.2.	Nationale og regionale ordninger til støtte for bæredygtig skibsfart	9
2.4.	International dialog og teknisk samarbejde.....	9
3.	FORANSTALTNINGER PÅ MELLEMLANG OG LÆNGERE SIGT – VÆRKTØJSKASSEN TIL BÆREDYGTIG VANDVEJSTRANSPORT – STATUS OG DE NÆSTE TRIN.....	10
3.1.	Koordinering med interesseparter og medlemsstater	10
3.1.1.	Vejledning i implementering af direktiv 2012/33/EU	10
3.2.	Reguleringsforanstaltninger	11
3.2.1.	Rammebetingelser for brug af LNG som brændstof til skibe	11
3.2.1.1.	Arbejde foretaget af IMO.....	11
3.2.1.2.	Arbejde foretaget af ISO	11
3.2.1.3.	Arbejde foretaget på EU-niveau.....	11
3.2.2.	Skrubningsteknologi	13
3.2.2.1.	Godkendelse af anlæg om bord til rensning af udstødningsgasser	13
3.2.2.2.	Krav til affald fra skrubning.....	13
3.2.3.	Strøm fra land (SSE)	14
3.3.	Udvikling af infrastruktur	15
3.4.	Forskning, teknologisk udvikling og innovation	15
4.	KONKLUSION.....	16

BILAG 1.....	17
BILAG 2.....	20

1. INDLEDNING

I september 2011 præsenterede Europa-Kommissionen arbejdsdokumentet fra tjenestegrene om reduktion af emissioner af forurenende stoffer fra søtransport og værktøjskassen til bæredygtig vandtransport¹. Dette dokument, også kaldet "værktøjskassen", ledsagede forslaget om ændring af direktiv 1999/32/EF af 26. april 1999, som indarbejder Den Internationale Søfartsorganisations (IMO's) standarder fra 2008 for det maksimale svovlniveau, der tillades i brændstoffer til anvendelse i skibsindustrien.

I værktøjskassen blev der foreslået en række kortvarige ledsageforanstaltninger i henhold til det nuværende finansielle overslag, der skal reducere omkostningerne ved at overholde reglerne i forbindelse med de nye standarder for lavt svovlniveau. Den indeholder desuden forslag om et sæt ledsageforanstaltninger på mellemlang og længere sigt, som har til formål at takle de miljømæssige udfordringer, EU's skibsindustri står over for - set fra et bredere perspektiv og på en mere integreret måde.

1.1. Formålet med den første statusrapport og rapporteringsperioden

Den 21. november 2012 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet direktiv 2012/33/EU om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF om svovlindhold i brændstoffer til skibe². Med direktivet fremmes brug af alternative teknologibaserede metoder til overholdelse af kravene for den brændstofbaserede løsning, f.eks. anlæg om bord til rensning af udstødningsgasser, alternative brændstoffer såsom flydende naturgas (LNG) og strøm fra land.

Artikel 1, stk. 10 litra c), andet afsnit, i direktiv 2012/33/EU henstiller til, at Europa-Kommissionen sammen med medlemsstaterne og interesseparterne udvikler passende foranstaltninger, herunder dem, der beskrives i Kommissionens arbejdsdokument fra september 2011, som fremmer overholdelsen af dette direktivs miljøstandarder og minimerer de eventuelle negative konsekvenser.

Denne første statusrapport dækker perioden fra september 2011 til januar 2013, og deri fremlægges den aktuelle gennemførelsesstatus for de foranstaltninger, der er indeholdt i værktøjskassen, og forslag til et tættere samarbejde mellem Kommissionen, medlemsstaterne og industriens aktører om styring af gennemførelsen af foranstaltningerne og eventuelle yderligere foranstaltninger.

1.2. Resumé og struktur for den første statusrapport

Implementering af teknologi til overholdelse af direktivet kræver kapitalinvesteringer fra den private sektor, i givet fald understøttet af den offentlige sektor. Kapitel 2 beskriver kort de hidtidige fremskridt vedrørende de kortvarige ledsageforanstaltninger, som havde til formål at sikre, at de aktuelle finansielle EU-instrumenter og nationale finansieringsordninger fortsat kunne tilvejebringe særlig støtte til havbaserede projekter, hvor der fokuseres på at fremme løsninger, som overholder den nye standard for lavt svovlniveau. Kapitlet beskriver de resultater samt de udfordringer, der hindrer implementeringen, og foreslår foranstaltninger til håndtering af disse.

Arbejdet med at formulere ledsageforanstaltninger på mellemlang og længere sigt er allerede indledt i form af en række foranstaltninger med fokus på at identificere og takle de reguleringsmæssige "huller", der hindrer en sikker implementering af rene teknologier til skibe og brug af alternative brændstoffer, navnlig LNG til skibe, samt om udvikling af de nødvendige standarder og grøn infrastruktur. Kapitel 3 opsummerer kort den aktuelle status

¹ SEK(2011)1052 endelig.

² EUT L 327 af 27.11.2012, s. 1.

for denne proces og beskriver det videre forløb for Kommissionen, medlemsstaterne og industriens aktører, der vil betyde, at de sammen kan gå videre med gennemførelsen af værktøjskassen. I den sammenhæng foreslår Kommissionen, at der oprettes en særlig ekspertgruppe – Europæisk Forum for Bæredygtig Skibsfart (ESSF).

Kapitel 4 fremlægger konklusionen og opsummerer de næste trin.

Bilag 1 til denne rapport indeholder en køreplan for fremme af implementeringen af værktøjskassen til bæredygtig vandvejstransport, og bilag 2 anfører de TEN-T-medfinansierede motorveje til søs-projekter (MoS) samt havneprojekter til støtte for den politiske prioritering af et lavt svovlniveau.

2. KORTVARIGE FORANSTALTNINGER -- AKTUEL STATUS FOR IMPLEMENTERING OG DE NÆSTE TRIN

2.1. EU-transportfinansieringsinstrumenter

I 2011 og 2012 har det Transeuropæiske Transportnet (TEN-T) og det andet Marco Polo-program givet særlig finansiel støtte til havbaserede projekter med fokus på fremme af løsninger til overholdelse af den nye standard for lavt svovlniveau, som også vil kunne give mulighed for brug af anlæg om bord til rensning af udstødningsgasser og brug af alternative brændstoffer, f.eks. LNG og strøm fra land.

(a) TEN-T-programmet

TEN-T-programmet har medfinansieret en række projekter, der har bidraget til opfyldelse af målsætningen om øget støtte til brug af brændstoffer med et lavt svovlindhold, herunder gennemførlighedsundersøgelser, designundersøgelser, pilotforanstaltninger samt arbejde, der fremmer udviklingen af grøn infrastruktur, f.eks. LNG til skibe, infrastruktur til bunkring på land, strømforsyning fra land og skrubningsteknologi. Den samlede værdi af disse TEN-T-medfinansierede motorveje til søs-projekter (MoS) og havneprojekter er 123,3 mio. EUR, hvoraf de 56,9 mio. EUR kommer fra EU.

Der er ikke kun sket en udvikling i infrastrukturen for bunkring af LNG i svovlemissionskontrolområderne (SECA-områderne), men også i Middelhavet og i Atlanterhavet. Denne udvikling har primært været på frivillig basis og på initiativ fra de sydlige EU-medlemsstater og kan potentielt bidrage til implementering af LNG-bunkringsanlæg i hele EU.

Støtten til en grønnere skibsindustri og udviklingen af den tilknyttede havneinfrastruktur, herunder LNG-bunkringspramme, skal fortsat prioriteres højt under de efterfølgende årlige og flerårige TEN-T-indkaldelser af forslag. Der skal også være fokus på andre foranstaltninger, f.eks. validering og testning af innovative rene teknologier, støtte til alternative brændstoffer, herunder LNG, og muligheden for at foretage særlige tilpasninger af skibe, så de kan opfylde miljøstandarderne. Det vil desuden være vigtigt at tage fat på nye foranstaltninger sammen med en opgradering til eksisterende og planlagte forbindelser til motorveje til søs (MoS). Statsstøttereglerne skal i givet fald overholdes i forbindelse med TEN-T-projekter.

(b) Marco Polo II-programmet

I 2011 introducerede Marco Polo-programmet³ en særlig politisk prioritet til støtte for projekter baseret på nærskibsfart (SSS), der indfører en innovativ emissionsreduktionsteknologi og effektive driftsmetoder.

³ C (2011) 7317 af 19.10.2011.

Til trods for indkaldelsen af forslag i 2011 har der imidlertid ikke været nogen særlig stor respons fra industriens side, primært som følge af det vanskelige økonomiske og finansielle klima. Dette betød, at der ikke blev valgt nogen SSS-projekter som svar på den specifikke prioritet. Derudover anses spørgsmål vedrørende SSS-konkurrenceevne og -miljøvenlighed, herunder potentielle forvriddinger i logistikkæden eller omlægning til tidligere former fra hav- til landbaseret transport som følge af indførelsen af strengere standarder for lavt svovlniveau i det europæiske svovlemissionskontrolområde (SECA) i 2015, for at ligge inden for rammerne for ledsageforanstaltningen "*Bidrag til det europæiske program for støtte til nærskibsfart*". Det europæiske nærskibsfartsnetværk (ESN), der består af nærskibsfartsfremmecedre (SPC'er), er i øjeblikket ved at gennemføre denne foranstaltning⁴. Som et først trin skal ESN inden slutningen af 2013 have udviklet en metode til dataindsamling og vurdering af disse mulige indvirkninger på nærskibsfartssektoren i SECA-området.

Marco Polo-indkaldelsen i 2012 (med et budget på 64,6 mio. EUR) har fastholdt sine prioriteter for en ren og miljøvenlig nærskibsfart (SSS). De indledende indikationer tyder på, at indkaldelsen i 2012 tiltrak væsentligt flere projekter for SSS end i 2011, og resultatet af projektevalueringerne vil foreligge i første halvdel af 2013.

For at sikre kontinuitet i alle disse initiativer under det næste flerårige finansielle ramme for årene 2014-20 er det vigtigt at sikre, at de aktiviteter, der skal støtte foranstaltningerne til fordel for ren skibstrafik, videreføres under opfølgningen af Marco Polo-programmet i de reviderede Transeuropæiske Transportnet (TEN-T)⁵ og Connecting Europe-faciliteten (CEF)⁶. Kommissionens forslag til TEN-T og CEF drøftes i øjeblikket i lovgivningsproceduren mellem Europa-Parlamentet og Rådet.

⁴ I henhold til artikel 12 i Europa-Parlamentets og Rådets Marco Polo-forordning (EF) nr. 1692/2006/ af 24. oktober 2006 om det andet Marco Polo-program for tilskud til forbedring af godstransportsystemets miljøpræstationer (Marco Polo II-programmet), EUT L 328 af 24.11.2006, s.1, dækkede arbejdsprogram 2011 fire yderligere ledsageforanstaltninger. "*Bidrag til det Europæiske program for støtte til nærskibsfart (SSS)*" realiseres gennem støtte i overensstemmelse med artikel 168, stk. 1, litra f), for implementeringsregler for ESN. Det estimerede budget er på 350 000 EUR.

⁵ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, KOM(2011)0650 endelig.

⁶ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten, KOM(2011)0665 endelig.

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
1. Ansøge om finansiering i henhold til TEN-T's flerårige og årlige indkaldelser af forslag for 2012.	MS/industrien	Lukket 28.02.2013
2. Bruge de muligheder, der findes i Marco Polo-indkaldelsen for 2013.	Industrien	1. halvår 2013
3. Analysere mulige metoder til justering af kriterierne for Marco Polo II-programmet for bedre at afspejle markedsforholdene og give mulighed for finansiering af grønne skibsfartprojekter.	EK/MS	Primo 2013
4. Sikre bedre udnyttelse af EU's transportfinansieringsinstrumenter og koordinering med andre EU-instrumenter, dvs. strukturfonde, EIB-lån osv.	EK/MS/industrien	Primo 2013
5. Sikre kontinuitet i ESN-arbejdet vedrørende mulige indvirkninger (dvs. omlægning til tidligere former) på nærskibssektoren i SECA-området.	EK/ ESN/SPC'er	2013-2014

De næste skridt

EK – Europa-Kommissionen, MS – medlemsstater, ESN – Det europæiske nærskibsfartsnetværk, SPC – Nærskibsfremmecentre

2.2. Den Europæiske Investeringsbank (EIB)

EIB har videreført deres finansiering af søtransportprojekter med fokus på støtte af udviklingen af ren teknologi for skibe og øget brændstoffektivitet i overensstemmelse med EU's lovgivning. EIB-lån kan for eksempel dække op til halvdelen af udgifterne til nye skibe (især hvis der anvendes ny teknologi) eller optimeringsprojekter af hele flåder, såsom anlæg til rensning af udstødningsgasser og tilpasning af motorer til brug af LNG, såfremt lånet har en minimumsstørrelse på 50 mio. EUR. Indtil nu har der dog kun været få ansøgninger til EIB om finansiering.

En mulighed for at takle den ringe reaktion fra skibsindustrien kan være at skabe bedre kendskab til EIB's låneforhold for skibsfart. Desuden kan der opstå muligheder ved at undersøge eventuelle tværsektorale partnerskaber⁷ (med flere interessenter), som kan skabe samarbejde om at udvikle, sikre finansiering til og gennemføre søfartsprojekter, som bl.a. har til formål at teste, validere og udvikle rene teknologier til skibe. Bundling af en række opgraderingsprojekter for at opnå en kritisk masse af påkrævede investeringer (dvs. over 50 mio. EUR) kunne være en anden mulighed, som industrien har mulighed for at undersøge. Derudover bør brugen af andre innovative finansielle instrumenter, gennemført af EIB, f.eks. lånegarantien til TEN-T (LGTT) eller pilotfasen i det Europa 2020 initiativet med projektobligationer⁸ til finansiering af store europæiske søfartsinfrastrukturprojekter eller

⁷ F.eks. en alliance mellem organisationer fra to eller flere sektorer, f.eks. virksomheds-, regerings- og mellemstatslige organisationer, der opererer inden for det maritime område.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 670/2012 af 11. juli 2012 om ændring af afgørelse nr. 1639/2006/EF om et rammeprogram for konkurrenceevne og innovation (2007-2013) og forordning (EF) nr. 680/2007 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for de transeuropæiske transport- og energinet.

risikodelingsfinansieringsfaciliteten til finansiering af pilot- og demonstrationsaktiviteter, undersøges. Der skal også tages højde for den nyligt udarbejdede grøn bog⁹ om langsigtet finansiering af den europæiske økonomi.

De næste skridt

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
6. <i>Skabe bedre kendskab til EIB'e lånerammeforhold for skibstrafik.</i>	<i>EIB/EK/industrien</i>	<i>2013-2014</i>
7. <i>Undersøge mulighederne for tværsektorielle partnerskaber, der kan sørge for EIB-finansiering til søfartsprojekter.</i>	<i>EK/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
8. <i>Undersøge brugen af LGTT eller pilotfasen i det Europæiske Projektobligationsinitiativ for 2020 for finansiering af søtransportinfrastrukturprojekter med lange tilbagebetalingsperioder.</i>	<i>EK/MS/industrien/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
9. <i>Undersøge den finansielle bundling af opgraderingsprojekter for at anmode om generelle EIB-lån.</i>	<i>ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

EIB – Den Europæiske Investeringsbank, ESSF – Europæisk Forum for Bæredygtig Skibsfart

2.3. National finansiering

2.3.1. Statsstøtteforanstaltninger i henhold til retningslinjerne for miljøstatsstøtte

Betingelserne for at ansøge om statsstøtte til tidlig indførelse af den nye miljøstandard, planlagt i afsnit 3.1.1. og 3.1.2. af Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse¹⁰, blev yderligere præciseret. Medlemsstater, som ønsker at støtte operatører, der er berørt af standarden for lavt svovlniveau, som indført af direktiv 2012/33/EU, kan derfor give statsstøtte til:

- Køb af nye skibe, der overholder de nye svovlgrænser, såfremt købet sker indtil et år, inden den nye standard træder i kraft, dvs. indtil den 31. december 2013. Den maksimale støtteintensitet er henholdsvis 10 %, 15 % og 20 % for store, mellemstore og små virksomheder
- Eftermontering på eksisterende skibe, så de overholder de nye svovlgrænser (f.eks. installation af skrubbere), inden den nye standard træder i kraft, dvs. indtil den 31. december 2014. Den maksimale støtteintensitet er henholdsvis 50 %, 60 % og 70 % for store, mellemstore og små virksomheder

På grund af de nuværende budgetunderskud og strammingsforanstaltninger, der er blevet indført i de fleste af EU's medlemsstater, er denne mulighed blevet begrænset. Indtil videre er Finland den eneste medlemsstat, som har ydet en sådan støtte til tidlig tilpasning af det nyligt vedtagne svovldirektiv. Kommissionen godkendte den finske støtteordning den 7. december

⁹ COM(2013) 150 final.

¹⁰ EUT C 82 af 1.4.2008, s. 1.

2011¹¹, og den 23. januar 2013 godkendte den visse ændringer til den oprindelige ordning¹². Derudover har de finske myndigheder indført en individuel støtte på baggrund af denne ordning til fordel for en ny LNG-drevet færge mellem Turku og Stockholm¹³.

2.3.2. *Andre nationale og regionale ordninger til støtte for bæredygtig skibsfart*

Ud over foranstaltningerne til støtte for tidlig indførelse af den nye miljøstandard er det nødvendigt at undersøge argumenterne for særlig offentlig inddragelse på nationalt og/eller regionalt niveau, så der gives mulighed for bæredygtig skibsfart i overensstemmelse med reglerne for statsstøtte. Dette kan ske i form af incitamentter til grønne skibe, der anløber nationale havne, f.eks. grønne havneafgifter og -tariffer, afgiftsfritagelse eller andre nationale ordninger, som kan belønne tidlige investorer inden for ren teknologi for skibe og initiativtagere inden for bæredygtig skibsfart.

De næste skridt

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
<i>10. Undersøge indførelsen af nationale finansierungsordninger som støtte til nationale skibsoperatørers tidlige overholdelse af standarden for lavt svovlniveau.</i>	<i>MS</i>	<i>2013-2014</i>
<i>11. Identificere mulige incitamentter på lokalt, nationalt og regionalt niveau, dvs. grønne havneafgifter og -tariffer for grønne skibe (i overensstemmelse med reglerne for statsstøtte).</i>	<i>MS, industrien</i>	<i>2013-2014</i>

2.4. **International dialog og teknisk samarbejde**

Kommissionen har sat værktøjskassen på dagsordenen for de bilaterale og multilaterale dialogmøder for søtransport med vigtige partnere, herunder USA, Kina, Japan, Norge og Brasilien. Formålet med disse møder er at sikre informering af de vigtigste partnere om EU's forslag, høre om deres tiltag inden for området, identificere mulighederne for en fælles indsats og sikre global forenelighed inden for de tekniske og driftsmæssige foranstaltninger. Koordinering mellem tiltag i IMO, Den Internationale Standardiseringsorganisation (ISO) og andre relevante organer vil være afgørende for at sikre global interoperabilitet inden for de mulige tekniske og driftsmæssige standarder, der vil kunne blive vedtaget i EU eller på internationalt niveau.

De næste skridt

¹¹ SA. 32118 – Finland – ordningen for generelle retningslinjer for investeringsstøtte til fartøjer med det formål at forbedre miljøbeskyttelsen, EUT C 22 af 27.1.2012, s. 4.

¹² SA.35686 (2012/N) – Finland – "Ændringer til ordningen for generelle retningslinjer for investeringsstøtte til fartøjer med det formål at forbedre miljøbeskyttelsen", offentliggjort den 23. januar 2013.

¹³ SA.33382 – Finland – statsstøtte vedrørende miljøbeskyttelse for Viking Line Ltd., vedtaget den 25. april 2012, EUT C 160 af 6.6.2012, s. 9.

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
<i>12. Fortsætte den internationale maritime dialog med de vigtigste internationale partnere og koordinering med IMO/ISO om emner inden for maritim bæredygtighed.</i>	<i>EK med bistand fra EMSA</i>	<i>Igangværende</i>

3. FORANSTALTNINGER PÅ MELLEMLANG OG LÆNGERE SIGT – STATUS OG DE NÆSTE TRIN

I værktøjskassen til bæredygtig vandvejstransport foreslås ledsageforanstaltninger på mellemlang og længere sigt sammen med følgende komponenter: EU-lovgivningsforanstaltninger, ren teknologi for skibe og alternative brændstoffer, grøn infrastruktur, finansieringsmuligheder, forsknings- og udviklingsaktiviteter, innovation samt internationalt samarbejde.

3.1. Koordinering med interesseparter og medlemsstater

I betragtning af de mange mulige metoder og løsninger og det behov, mange af industriens aktører og medlemsstaterne giver udtryk for angående en mere struktureret udveksling af information og koordinering af indsatsen for at fremme gennemførelsen af værktøjskassen, vil Kommissionen oprette en særlig ekspertgruppe – Europæisk Forum for Bæredygtig Skibsfart (ESSF).

ESSF vil samle repræsentanter for medlemsstaterne samt private og offentlige organisationer for at give mulighed for en struktureret dialog, udveksling af bedste praksis og teknisk viden, samarbejde og koordinering mellem de relevante offentlige og private aktører fra søfartsindustrien samt Kommissionens relevante tjenestegrene inden for områder, der skal identificeres i fællesskab. ESSF vil gøre det muligt at drøfte de praktiske spørgsmål, der kan opstå i løbet af gennemførelsesprocessen, specielt i overgangsfasen, før de nye standarder træder i kraft. ESSF vil således også være en platform til drøftelse af kortvarige foranstaltninger, som beskrevet i kapitel 2 ovenfor. ESSF tager desuden højde for særlige regionale forhold, hvor det er nødvendigt.

Det er planen, at ESSF skal operere med følgende struktur: En plenarforsamling, et sekretariat og ikke-permanente tekniske arbejdsgrupper, der arbejder videre med ESSF's arbejde inden for specifikke spørgsmål. ESSF afholdes under ledelse af Kommissionen og godkender de givne rammer på baggrund af et forslag fra Kommissionen. Det er planen, at ESSF skal oprettes via en respektiv beslutning fra Kommissionen.

3.1.1. Vejledning om gennemførelse af direktiv 2012/33/EU

Direktiv 2012/33/EU blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende den 27. november 2012. Medlemsstaterne har indtil den 18. juni 2014 til at gennemføre direktivet i den nationale lovgivning. Direktivet indeholder bestemmelser om en række gennemførelses- og delegerede retsakter, hvor formålet bl.a. er at hjælpe medlemsstaterne med overvågning, gennemførelse og håndhævelse af direktivet. I henhold til direktivet skal der også nedsættes et udvalg og en ekspertgruppe bestående af eksperter fra medlemsstaterne, som skal bistå Kommissionen i forberedelsen af disse retsakter.

For at gøre denne proces mulig er det planen, at der skal oprettes en ekspertgruppe under ESSF, som skal drøfte gennemførelsen af direktiv 2012/33/EU.

De næste skridt

3.2. Reguleringsforanstaltninger

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
<i>13. Oprette Europæisk Forum for Bæredygtig Skibsfart (ESSF).</i>	<i>EK sammen med alle de berørte aktører</i>	<i>1. halvår 2013</i>
<i>14. Arrangere det første plenarmøde i ESSF og igangsætte arbejdet i ESSF's tekniske arbejdsgrupper.</i>	<i>EK, ESSF</i>	<i>2. halvår 2013</i>
<i>15. Drøfte implementering af direktiv 2012/33/EU.</i>	<i>EK, MS, ESSF, industrien</i>	<i>2. halvår 2013-2015</i>

3.2.1. *Rammebetingelser for brug af LNG som brændstof til skibe*

Opfyldelsen af LNG's potentiale som brændstof til skibe kræver, at der gøres en stor indsats for at garantere, at alle de nødvendige sikkerhedsregler er på plads, og at dette sker på det rigtige tidspunkt, så den lovgivningsmæssig usikkerhed elimineres. Arbejdet er i gang på både internationalt, IMO- og ISO- samt EU-niveau for at sikre, at dette kan ske.

3.2.1.1. Arbejde foretaget af IMO

I øjeblikket arbejder IMO's Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (underudvalg for lastgasser og gasser) på de internationale regler for gas som brændstof (IGF), der skal erstatte IMO's midlertidige retningslinjer for gas som brændstof til skibe (MSC. 285(86)). Vigtige tekniske spørgsmål undersøges stadig, såsom placering af LNG-tanken, sikkerhedsforanstaltninger mod skader i tilfælde af sammenstød og grundstødning, anvendelse af transportable tanke eller reglerne for bunkringsoperationer. Disse tekniske spørgsmål er af afgørende betydning, ikke mindst i forbindelse med passagerskibe. Aspekterne vedrørende uddannelse af sømænd skal også undersøges. IGF-reglerne forventes at ligge klar i 2014.

3.2.1.2. Arbejde foretaget af ISO

Inden for ISO arbejder det relevante tekniske udvalg (ISO TC 67 arbejdsgruppe 10) i øjeblikket på udvikling af retningslinjer for systemer og anlæg til levering af LNG som brændstof til skibe, herunder kravene til sikkerhed, komponenter og systemer samt uddannelse. Det første udkast til retningslinjerne vil ligge klar i 2013. Disse retningslinjer supplerer ISO's arbejde vedrørende LNG til skibe.

3.2.1.3. Arbejde foretaget på EU-niveau

- (a) Obligatoriske tekniske standarder for implementering af infrastruktur til alternative brændstoffer

Den 24. januar 2013 fremlagde Kommissionen pakken for miljøvenlig energi til transport, herunder et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹⁴. Det foreslåede direktiv kræver, at medlemsstaterne skal sikre, at alle havne inden for TEN-T-hovednettet udstyres med LNG-optankningssteder til søgående fartøjer inden den 31. december 2020 (artikel 6, stk. 2). Det foreslåede direktiv kræver

¹⁴ COM(2013)018 final

desuden, at alle optankningssteder overholder visse tekniske specifikationer inden den 31. december 2015 (artikel 6, stk. 4).

LNG-optankningssteder for søgående fartøjer skal være i overensstemmelse med europæiske standarder, der endnu ikke er udarbejdet, og som er baseret på den globale ISO-standard ISO/TC67/WG10.

(b) Procedurer og regler for distribution og bunkring af LNG til skibe

Det forhold, at der ikke findes fælles procedurer og harmoniserede regler for distribution og bunkring af LNG til skibe på EU-niveau, er i øjeblikket ved at blive løst af Kommissionen i samarbejde med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA). Dette arbejde blev understøttet af møder i en ad hoc-ekspertgruppe om LNG til skibe i april, juni og december 2012, afholdt af Kommissionen og EMSA.

Ekspertgruppen fokuserede primært på at gøre status over de nuværende regler og standarder for LNG og på at identificere potentielle hindringer for en mere omfattende brug af LNG som brændstof til skibe i EU.

Derudover følger og koordinerer Kommissionen, med hjælp fra EMSA, sit arbejde i henhold til den løbende udvikling i regelsættet på internationalt niveau om behandling af brugen af bunkring af LNG til skibe inden for IMO, ISO, Den Internationale Forening for Havne og Havneanlæg (IAPH) samt Foreningen for Internationale Operatører af Gastankere og Gasterminaler (SIGTTO).

EMSA har desuden rekvireret ekstern ekspertise til at udføre analyser af mangler ved standarder og regler for bunkring af gasdrevne skibe.

Europa-Kommissionen fortsætter drøftelserne og vil arbejde mod en indførelse af rammebetingelser for LNG-bunkring for hele EU, som er kompatible på internationalt niveau. Arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om "Tiltag til et omfattende EU-handlingsgrundlag om LNG til skibsfart", der ledsager meddelelsen om miljøvenlig transportenergi: En europæisk alternativ brændstofstrategi¹⁵, fastlægger de resultater, som er opnået indtil nu, og yderligere trin indtil slutningen af 2014 til vedtagelse af et omfattende regelsæt, standarder og retningslinjer.

(c) Støtteforanstaltninger

Europa-Parlamentet har også foreslået forberedende foranstaltninger (med et budget på 1 mio. EUR) til støtte for indførelsen af relevante rammebetingelser for LNG til skibsfart, f.eks. gennem målrettede undersøgelser. Omfanget af foranstaltningerne er ikke fastlagt endnu og vil tage højde for resultatet af den analyse af mangler, der blev foretaget i 2012 af Kommissionen, EMSA og de relevante aktører. Den vil også kunne støtte de eventuelt fremtidige foranstaltninger, der påtænkes indført til yderligere udvikling af rammebetingelserne for brug af LNG til skibe efter drøftelserne i ESSF.

De næste skridt for LNG til skibe

I betragtning af dette emnes kompleksitet er der behov for at udvide omfanget og deltagelsen til andre aktører i forsyningskæden for LNG til skibe for at inkludere de relevante myndigheder i medlemsstaterne. Det er derfor planen at oprette en arbejdsgruppe for LNG til skibe under ESSF. Arbejdsgruppen skal bl.a. basere sit arbejde på resultaterne fra ad hoc-ekspertgruppen for LNG, anbefalingerne fra EMSA's analyse af juridiske mangler og yderligere gennemførlighedsundersøgelser med støtte fra TEN-T-programmet, dvs. LNG-projektet for EU's nordlige medlemsstater osv.

¹⁵ COM(2013) 17 final af 24.01.2013

Denne arbejdsgruppe yder rådgivning til ESSF om tekniske og juridiske aspekter i forbindelse med udviklingen af rammebetingelserne (standarder, retningslinjer og/eller forordninger) for fremme af LNG som brændstof til skibe på EU-niveau og kan iværksætte følgende foranstaltninger:

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
16. Udvikle fælles, harmoniserede retningslinjer/standarder/forordninger for LNG som brændstof til skibe, der dækker tekniske, drifts-, sikkerheds-, sikrings- samt uddannelsesmæssige aspekter for: (a) overførsel, opbevaring og distribution b) bunkring c) anvendelse ombord på skibe	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
17. Analysere nogle af de potentielle hindringer på markedet for implementering af LNG, dvs. organisations-, drifts- og omkostningsmæssige samt manglende oplysninger.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
18. Vedligeholde forbindelser og sikre koordinering med den løbende udvikling i regelsættet på internationalt niveau vedrørende brug af LNG til skibe, dvs. i IMO, ISO, IAPH, SIGTTO osv.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
19. Sørge for vejledning og støtte til udarbejdelse og vurdering af effektive forretningsplaner (tiltag vedrørende forsyningskæden for LNG).	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
20. Fremme kendskabet i offentligheden til fordelene ved LNG til skibe.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

3.2.2. Skrubningsteknologi

3.2.2.1. Godkendelse af anlæg om bord til rensning af udstødningsgasser

Harmoniserede krav til godkendelse af anlæg om bord til rensning af udstødningsgasser (skrubningsteknologi) for skibe, der sejler under en EU-medlemsstats flag, blev indarbejdet i Kommissionens direktiv 2011/75/EU af 2. september 2011¹⁶ om ændring af Rådets direktiv 96/98/EF om udstyr på skibe¹⁷. I henhold til disse nye bestemmelser skal skrubbere, der er

¹⁶ EUT L 239 af 15.09.2011, s. 1.

¹⁷ EFT L 46 af 17.02.1997, s. 25.

placeret om bord på EU-skibe, fra den 5. oktober 2012 overholde de standarder, der er fastlagt i bilag A.1¹⁸ til direktivet.

3.2.2.2. Krav til affald fra skrubning

Visse typer skrubberer producerer affald, der ikke kan udledes i havet, men som skal behandles forskriftsmæssigt. Kravene til affald fra skrubberer skal derfor vurderes af Kommissionens tjenestegrene i forbindelse med den løbende gennemgangsproces i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagelsesfaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe.

De næste skridt for skrubningsteknologi

I betragtning af de tekniske, driftsmæssige og økonomiske udfordringer i forbindelse med installation, drift og vedligeholdelse af anlæg til rensning af udstødningsgasser (skrubberer) er det planen, at en arbejdsgruppe for skrubningsteknologi skal oprettes under ESSF. Arbejdsgruppen skal bl.a. undersøge, *hvor egnede skrubberne er til montering på alle typer motorer og alle kategorier og størrelser af fartøjer, pladsforhold, startomkostninger, tilgængelighed, modenhed for produkterne, tilbagebetalingstid, bortskaffelse af rester (slam) og uddannelse af personale*. Denne arbejdsgruppe rådgiver ESSF om tekniske, økonomiske og driftsmæssige aspekter i forbindelse med anvendelse af skrubningsteknologi inden for skibsfart.

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
<i>21. Foreslå at medtage rester fra anlæg til rensning af udstødningsgasser i henhold til det reviderede direktiv 2000/59/EF om modtagefaciliteter i havne.</i>	<i>EK</i>	<i>2. kvartal 2013</i>
<i>22. Vurdere behovet for retningslinjer og/eller standarder for skrubningsteknologi, der dækker tekniske, drifts- og sikkerhedsmæssige aspekter, herunder uddannelse af personale, samt havforurening.</i>	<i>EK/EMSA/ESSF/</i>	<i>2013-2014</i>
<i>23. Identificere og analysere potentielle hindringer på markedet for indførelse af skrubningsteknologi.</i>	<i>EK/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>
<i>24. Sikre koordinering med løbende reguleringsinitiativer på internationalt niveau, dvs. IMO-arbejdet om vaskevandskriterier for anlæg til rensning af udstødningsgasser.</i>	<i>EK med bistand fra EMSA</i>	<i>2013-2014</i>
<i>25. Udveksle oplysninger om igangværende og planlagte projekter samt prøver vedrørende installation af skrubningsteknologi om bord på skibe.</i>	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	<i>2013-2014</i>

¹⁸ Bilag A.1 – Udstyr, hvor der allerede findes detaljerede prøvningsstandarder i de internationale instrumenter.

3.2.3. Strøm fra land

Standardiseringsindsatsen til støtte for indførelse af denne teknologi, der kan reducere lokal forurening i havne betydeligt, og som i fremtiden kan drives ved hjælp af miljøvenlig havvindkraft, er allerede i gang. I forslaget til et direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer¹⁹ kræves det, at medlemsstaterne sikrer, at der installeres forsyning af strøm fra land til søgående fartøjer i havne, såfremt det er omkostningseffektivt og har miljømæssige fordele. Derudover kræves det i forslaget til direktivet, at strøm fra skal overholde den relevante EN-standard og de tekniske specifikationer i den netop vedtagne globale standard IEC/ISO/IEEE 80005-1 inden den 31. december 2015.

Der er fremsat forslag om yderligere tiltag i den aktuelle revidering af direktiv 2003/96/EF af 27. oktober 2003 til omstrukturering af en fællesskabsramme for afgifter på energiprodukter og elektricitet. Kommissionens forslag indeholder en obligatorisk midlertidig afgiftsfritagelse for strøm fra land til skibe, der ligger ved kaj i en havn. Når direktivet er vedtaget, skal dette tiltag gælde i en periode på 8 år. Der foregår dog løbende drøftelser om at gå videre med den foreslåede lovgivning.

De næste skridt

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
<i>26. Medlemsstater og industrien skal udnytte incitamenterne for strøm fra land bedst muligt.</i>	<i>MS/industrien</i>	<i>31.12.2020</i>

3.3. Udvikling af infrastruktur

Forslaget til en ny TEN-T-forordning indeholder krav til infrastrukturen, der har til formål at fremme sikre, effektive, intelligente, energieffektive og bæredygtige transporttjenester. Der skal gøres særlige overvejelser om implementering af nye teknologier og innovationer, herunder især levering til de alternative brændstoffaciliteter, der kræves for brug af rene teknologier for skibe. TEN-T-støtten letter overgangen til en mere miljøvenlig skibsfart på de største trafikakser langs EU's kyster og deres grænseflader med oplandet.

3.4. Forskning, teknologisk udvikling og innovation

EU's syvende rammeprogram (FP7) for transport har støttet en række forskningsprojekter²⁰, hvor der især er blevet fokuseret på udviklingen af innovative søfartskoncepter, herunder rene teknologier for skibe, alternative brændstoffer og driftsstrategier for en mere miljøvenlig søtransport. Disse foranstaltninger tager desuden højde for prioriteterne fra den maritime strategiske forskningsdagsorden, som er defineret af den industridrevne "teknologiplatform for VANDVEJSTRANSPORT", og som bringer relevante aktører for forskning og udvikling inden for vandvejstransport sammen²¹. Teknologiplatformen for VANDVEJSTRANSPORT er i øjeblikket ved at opdatere sin strategiske forskningsdagsorden, så den afspejler

¹⁹ COM(2013) 18 final

²⁰ STREAMLINE (strategisk forskning for innovative fremdrivningskoncepter til skibe), TEFLES (teknologier og scenarier for skibsfart med lave emissionsmængder), DEECON (innovativt efterbehandlingssystem til dieselmotoremissionskontrol for skibe) og HELIOS (elektronisk højtryksstyret gastilførsel til totaktsdieselmotorer til skibe) er eksempler på sådanne EU-finansierede forskningsprojekter, som man kan læse mere om på websitet for Fællesskabets Informationstjeneste for Forskning og Udvikling (CORDIS) http://cordis.europa.eu/projects/home_en.html

²¹ <http://www.waterborne-tp.org/>.

synspunkter om prioriteterne for det næste arbejdsprogram, som skal gennemføres under "Horisont 2020" -- EU's finansieringsprogram for forskning og innovation for 2014-2020.

For at løse de miljø- og klimamæssige udfordringer for skibsindustrien er der behov for yderligere investering i forskning og udvikling kombineret med en mere koordineret og konsekvent strategi fra EU's maritime samfund. Hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"²² fra 2011 har sat ambitiøse mål for reduktion af CO₂-emission fra skibsfart. Kontakt til de berørte parter viser, at industrien arbejder på innovative strategier for at udvikle skibe uden CO₂-emission²³. Generelt fører en øget energieffektivitet for fartøjerne til et mindre samlet brændstofforbrug og dermed til en direkte reduktion af emissionen af forurenende stoffer og CO₂. Sådanne innovative strategier kræver integrering af flere nye teknologier, mere omfattende undersøgelser og valideringsprojekter.

Forsknings- og udviklingsmulighederne for implementering af værktøjskassen til bæredygtig vandvejstransport kan findes i Horisont 2020 under den samfundsmæssige udfordring "Intelligent, grøn og integreret transport". For at sikre optimal udnyttelse af "Horisont 2020-programmet" er det planen, at der skal oprettes en arbejdsgruppe for forskning, innovation og teknologier under ESSF. Arbejdsgruppen uddyber forsknings- og udviklingsretninger, krav og beslutninger for ESSF til støtte for værktøjskassen via det Horisont 2020-specifikke program. I de tilfælde, hvor det er nødvendigt, vil der blive taget højde for regionale forhold.

De næste skridt

²² KOM(2011)0144 endelig.

²³ Den seneste LeaderSHIP-rapport, der blev offentliggjort den 20. februar 2013, påtænker også en mulig privat-offentlig partnerskabsstrategi til fartøjer uden emission/uden tekniske ulykker (<http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/shipbuilding/leadership2015/>).

4. KONKLUSION

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
<p>27. Bidrage til definitionen af arbejdsprogrammet for indkaldelser af forslag under <i>HORISONT 2020</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Foreslå relevante emner og foranstaltninger. – Informere og vejlede de interesserede organisationer om, hvordan de bedst udnytter finansieringen i <i>Horisont 2020</i> til at gennemføre værktøjskassen. 	<i>EK/WTP/ESSF/</i>	<i>I hele 2013 og derefter</i>
<p>28. Bidrage til den strategiske forsknings- og innovationsdagsorden for søtransportindustrien under <i>Horisont 2020</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Overvåge status og opdatere forsknings- og udviklingskrav til værktøjskassen. – Hjælpe med at tilpasse EU's forsknings- og innovationsforanstaltninger til gennemførelse af politikker. 	<i>EK/WTP/ESSF</i> <i>EK/WTP/ESSF</i>	<i>I hele 2013 og derefter</i>

Kommissionen vil fortsætte med at arbejde tæt sammen med medlemsstaterne og de berørte parter om gennemførelse af de foranstaltninger, som er identificeret i Kommissionens arbejdsdokument fra tjenestegrene af den 16. september 2011, samt om udvikling af ekstra foranstaltninger, der kan fremme en yderligere overholdelse af standarden om lave svovlniveauer og støtte bære- og konkurrencedygtig skibsfart i EU. Med henblik herpå skal de foranstaltninger, som er identificeret i de tidligere kapitler og opsummeret i bilag 1 til denne rapport, gennemføres.

For at fremskynde og koordinere denne proces vil Kommissionen oprette et bredere forum for de berørte parter – Europæisk Forum for Bæredygtig Skibsfart (ESSF). ESSF bliver en platform for en struktureret dialog, udveksling af bedste praksis og teknisk viden, samarbejde og koordinering blandt de relevante offentlige og private aktører inden for søfartsindustrien samt Kommissionens relevante tjenestegrene inden for områder, der skal identificeres i fællesskab. ESSF består af tekniske arbejdsgrupper, som til at begynde med vil fokusere på skrubningsteknologi og implementering af LNG til skibe, koordinering af forsknings- og udviklingsaktiviteter samt innovation (på baggrund af de bredere forsknings- og udviklingsretninger fra teknologiplatformen for VANDVEJSTRANSPORT), finansieringsaspekter og udveksling af bedste praksis for gennemførelse af direktivet 2012/33/EU.

Kommissionen vil rapportere om de fremskridt, der sker i gennemførelsen af disse foranstaltninger, medio 2015.

BILAG 1: Køreplan for fremskyndelse af gennemførelsen af værktøjskassen til bæredygtig vandvejstransport

	<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
1	Ansøge om finansiering i henhold til TEN-T's flerårige og årlige indkaldelser af forslag for 2012.	<i>MS/industrien</i>	Lukket 28.02.2013
2	Bruge de muligheder, der findes i Marco Polo-indkaldelsen for 2013.	<i>Industrien</i>	1. halvår 2013
3	Analysere mulige metoder til justering af kriterierne for Marco Polo II-programmet for bedre at afspejle markedsforholdene og give mulighed for finansiering af grønne skibsfartprojekter.	<i>EK/MS</i>	Primo 2013
4	Sikre bedre udnyttelse af EU's transportfinansieringsinstrumenter og koordinering med andre EU-instrumenter, dvs. strukturfonde, EIB-lån osv.	<i>EK/MS/industrien</i>	Primo 2013
5	Sikre kontinuitet i ESN-arbejdet vedrørende vurderingen af mulige indvirkninger (dvs. omlægning til tidligere former) på nærskibssektoren i SECA-området.	<i>EK/ESN/SPC'er</i>	2013-2014
6	Skabe bedre kendskab til EIB's lånerammeforhold for skibstrafik.	<i>EIB/EK</i>	2013-2014
7	Undersøge mulighederne for tværsektorielle partnerskaber, der kan sørge for EIB-finansiering til søfartsprojekter.	<i>EK/MS/industrien/ ESSF</i>	2013-2014
8	Undersøge brugen af LGTT eller pilotfasen i det Europæiske Projektobligationsinitiativ for 2020 for finansiering af søtransportinfrastrukturprojekter med lange tilbagebetalingsperioder.	<i>EK/MS/industrien/ ESSF</i>	2013-2014
9	Undersøge den finansielle bundling af opgraderingsprojekter for at anmode om generelle EIB-lån.	<i>MS/industrien/ESSF</i>	2013-2014

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
10 Undersøge indførelsen af nationale finansieringsordninger som støtte til nationale skibsoperatørers tidlige overholdelse af standarden for lavt svovlniveau.	<i>MS</i>	2013-2014
11 Identificere mulige incitamenter på lokalt, nationalt og regionalt niveau, dvs. grønne havneafgifter og -tariffer for grønne skibe (i overensstemmelse med reglerne for statsstøtte).	<i>MS/industrien</i>	2013-2014
12 Fortsætte den internationale maritime dialog med de vigtigste internationale partnere og koordinering med IMO/ISO om emner inden for maritim bæredygtighed.	<i>EK med bistand fra EMSA</i>	Igangværende
13 Oprette Europæisk Forum for Bæredygtig Skibsfart (ESSF).	<i>EK sammen med relevante aktører</i>	1. halvår 2013
14 Arrangere det første plenarmøde i ESSF og igangsætte arbejdet i ESSF's tekniske arbejdsgrupper.	<i>EK/ESSF</i>	2. halvår 2013
15 Drøfte implementering af direktiv 2012/33/EU.	<i>EK/MS/ESSF/industrien</i>	2. halvår 2013-2015
16 Udvikle fælles, harmoniserede retningslinjer/standarder/forordninger for LNG som brændstof til skibe, der dækker tekniske, drifts-, sikkerheds-, sikrings- samt uddannelsesmæssige aspekter for: <ul style="list-style-type: none"> (a) overførsel, opbevaring og distribution (b) bunkring (c) anvendelse ombord på skibe 	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
17 Analysere nogle af de potentielle hindringer på markedet for implementering af LNG, dvs. organisations-, drifts- og omkostningsmæssige samt manglende oplysninger.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
18 Vedligeholde forbindelser og sikre koordinering med den løbende udvikling i regelsættet på internationalt niveau	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
vedrørende brug af LNG til skibe, dvs. i IMO, ISO, IAPH, SIGTTO osv.		
19 Sørge for vejledning og støtte til udarbejdelse og vurdering af effektive forretningsplaner (tiltag vedrørende forsyningskæden for LNG).	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
20 Fremme kendskabet i offentligheden til fordelene ved LNG til skibe.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
21 Foreslå at medtage rester fra anlæg til rensning af udstødningsgasser i henhold til det reviderede direktiv 2000/59/EF om modtagelse i havne.	EK	2. kvartal 2013
22 Vurdere behovet for retningslinjer og/eller standarder for skrubningsteknologi, der dækker tekniske, drifts- og sikkerhedsmæssige aspekter, herunder uddannelse af personale, samt havforurening.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
23 Identificere og analysere potentielle hindringer på markedet for indførelse af skrubningsteknologi.	EK/ESSF	2013-2014
24 Sikre koordinering med løbende reguleringsinitiativer på internationalt niveau, dvs. IMO-arbejdet om vaskevandskriterier for anlæg til rensning af udstødningsgasser.	<i>EK/ESSF</i>	2013-2014
25 Udveksle oplysninger om igangværende og planlagte projekter samt prøver vedrørende installation af skrubningsteknologi om bord på skibe.	<i>EK/EMSA/ESSF</i>	2013-2014
26 Medlemsstater og industrien skal udnytte incitamenterne for strøm fra land bedst muligt.	<i>MS/industrien</i>	31.12.2020
27 Bidrage til definitionen af arbejdsprogrammet for indkaldelser af forslag under HORISONT 2020. Foreslå relevante emner og foranstaltninger. Informere og vejlede de interesserede organisationer i, hvordan de bedst udnytter finansieringen i Horisont 2020	<i>EK/WTP/ESSF</i>	2013 og derefter

<i>Handling</i>	<i>Ansvarlige aktører</i>	<i>Tidsplan</i>
til implementering af værktøjskassen til bæredygtig vandvejstransport.		
28 Bidrage til den strategiske forsknings- og innovationsdagsorden for søtransportindustrien under Horisont 2020. Overvåge status og opdatere forsknings- og udviklingskrav til værktøjskassen. Hjælpe med at tilpasse EU's forsknings- og innovationsforanstaltninger til gennemførelse af politikker.	<i>EK/WTP/ESSF</i>	2013 og derefter

BILAG 2: TEN-T-støttede MoS (motorveje til søs) og havneprojekter med særlige miljømæssige dimensioner

Offentliggjort på: http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects_by_transport_mode/water.htm

Der offentliggøres yderligere information om TEN-T-finansierede projekter på TEN-T-forvaltningsorganets websted

(<http://tentea.ec.europa.eu/en/home/>)

Igangværende MoS-projektportefølje:

Projektkode	Titel	Foranstaltning	Planlagt varighed (år)	Indledende slutdato	Forventet slutdato	Indledende samlede omkostninger (mio. EUR)	TEN-T-støtte (mio. EUR)
2010-EU-21112-S	LNG-infrastruktur for tankstationer og implementering i skibe	Undersøgelser	3,2	31.03.2013	31.12.2013	26,8	9,6
2009-EU-21010-P	Østersøforbindelsen Gdynia-Karlskrona (en del af projektet vedrørende strøm fra land i én havn og to fartøjer)	Arbejder	4,8	31.10.2013	31.10.2013	85,5	17,1
2011-EU-21002-P	Strømforsyning fra land – et integreret netværk i Nordsøen	Arbejder	3,3	31.12.2014	31.12.2014	5,0	1,0
2011-EU-21005-S	LNG i havne i Østersøområdet	Undersøgelser	3,0	31.12.2014	31.12.2014	4,8	2,4
2011-EU-21007-S	COSTA	Undersøgelser	2,8	31.12.2013	31.12.2013	3,0	1,5
2011-EU-21010-M	Grøn bro over den nordiske korridor (en del af projektet vedrørende installation af skrubbere på to fartøjer og strøm fra land i to havne)	Blandet (undersøgelser og arbejder)	4,0	31.12.2014	31.12.2014	84,6	19,8
I alt						111,4	51,4

Igangværende havneprojektportefølje:

Projektkode	Titel	Foranstaltning	Planlagt varighed (år)	Indledende slutdato	Forventet slutdato	Indledende samlede omkostninger (mio. EUR)	TEN-T-støtte (mio. EUR)
2011-ES-92138-S	Fremme af blå korridorer gennem anvendelse af naturgasenergi	Undersøgelse	1,3	31.12.2013	31.12.2013	2,2	1,1
2011-EU-92151-S	Grønne teknologier og miljøeffektive alternativer til kraner og operationer ved havnecontainerterminaler (GREENCRANES)	Undersøgelse	1,9	31.05.2014	31.05.2014	3,6	1,8
2011-EU-92079-S	Gør en forskel	Undersøgelse	1,2	31.12.2014	31.12.2014	2,5	1,2
2011-FR-92026-S	Tekniske og designmæssige undersøgelser vedrørende implementering af en LNG-bunkringstation i havnen i Dunkirk	Undersøgelse	2,4	31.12.2014	31.12.2014	2,3	1,1
2011-SE-92148-P	Fjalir-projekt	Arbejder	1,2	31.12.2013	31.12.2013	1,3	0,3
I alt						11,9	5,5