

EU ETS for søtransport – hvordan skal forureneren betale?

Af partner og advokat (H) Camilla Søgaard Hudson og advokatfuldmægtig
Malthe Hersom Kløft, begge Bech-Bruun Advokatpartnerselskab

En undersøgelse af de materielle- og værnetingsretlige aspekter af EU ETS for søtransport.

1. Introduktion

Gennem den europæiske klimalov,¹ har EU fastlagt de rammer, der skal til for at indfri målet om klimaneutralitet inden 2050 samt målet om efterfølgende at opnå negative emissioner.² Det er hensigten, at alle økonomiske sektorer bør bidrage til EU's målsætninger om klimaneutralitet.³

Hjørnestenen i den fastlagte klimapolitik er EU's CO₂-kvotehandelsystem, EU Emissions Trading System (EU ETS), som udgør EU's centrale redskab til at reducere drivhusgasemissioner på en omkostningseffektiv måde med henblik på så vidt muligt at afkoble økonomisk vækst fra drivhusgasemissioner.⁴

I 2023 blev det den maritime sektors tur til at bidrage til EU's klimamål, idet søtransport blev inkluderet i EU ETS-direktivet⁵ gennem vedtagelsen af EU's direktiv 2023/959. Virkningen for søtransporter har været, at emissioner af drivhusgasser⁶ fra omfattede skibe i sejlads inden for EU vil indebære en forpligtelse til at indkøbe og returnere emissionskvoter, der svarer til den mængde drivhusgas, som det pågældende skib har udledt.

I forbindelse med inkluderingen af søtransport under EU ETS-direktivet

1) Forordning (EU) 2021/1119 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (Forordning (EU) 2021/1119)

2) Forordning (EU) 2021/1119, artikel 2, stk. 1

3) Forordning (EU) 2021/1119, præambel 10

4) Forordning (EU) 2021/1119, præambel 7 og 13

5) Direktiv 2003/87/EC

6) Herunder forstået kuldioxid, og fra den 1. januar 2026 tillige methan og dinitrogenoxid (også kendt som 'lattergas'), jf. bilag I til direktiv 2023/959

har spørgsmålet om, hvem der skal bære forpligtelsen, skabt hovedbrud. Det skyldes, at den enhed, der har den faktiske kontrol over skibets udledning af drivhusgasser, kan være en anden end rederiet. I sidste ende faldt forpligtelserne under EU ETS-direktivet på rederiet, men med det sikkerhedsnet, at medlemsstaterne skal sørge for foranstaltninger, der sikrer, at rederiet kan kræve godtgørelse for EU ETS omkostninger mod den enhed, der er endeligt ansvarlig for indkøb af skibets brændstof og/eller skibets drift.

Hensigten med dette bidrag er derfor at belyse hjemmelsgrundlaget for videreførelsen af EU ETS omkostninger under national ret samt eventuelle værnetingsudfordringer i forbindelse med gennemførelsen af et sådant krav.

2. EU ETS for søtransport

Med inkorporeringen af søtransport i det bestående EU ETS-system, er der taget hensyn til den eksisterende EU-regulering af søtransportsektorens drivhusgasintensitet gennem EU's monitorerings- og verifikationsforpligtelser for skibe efter MRV-forordningen.⁷ Beregningen og kontrollen af, at et skib returnerer emissionskvoter svarende til dets udledning, er derfor i høj grad muliggjort efter de eksisterende regler i MRV-forordningen.

I beregningen af skibets skyldige emissionskvoter skal der ikke tages hensyn til emissioner af drivhusgasser udledt mellem ikke EU-anløbshavne, mens emissioner mellem en ikke-EU-anløbshavn og en EU-anløbshavn, vil skulle medregnes med 50 %.⁸

For verificerede emissioner i 2025 vil alene 70 % af den samlede mængde emissioner af drivhusgasser skulle medregnes, mens der i 2026 skal medregnes den fulde samlede mængde emissioner.⁹

De skibe, der er omfattet af EU ETS-direktivet, omfatter fragtskibe og passagerskibe på eller over 5000 GT og fra 2027 vil offshore-skibe på/eller over 5000 GT også blive omfattet.¹⁰

7) Som fastsat gennem forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF

8) Direktiv 2003/87/EC, artikel 3ga, stk. 1

9) Direktiv 2003/87/EC artikel 3gb

10) Jf. forordning (EU) 2015/757, artikel 2, stk. 1, jf. bilag I til direktiv 2023/959

Under EU ETS-direktivet er den ansvarlige enhed rederiet.¹¹ I den danske implementering af EU ETS-direktivet, benyttes begrebet søfartsoperatøren, hvori der ikke er tiltænkt en materiel ændring af hvilken enhed, som skal anses som ansvarlig.¹²

Ved et rederi skal forstås den reder eller enhver anden organisation eller person, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra rederen, og som ved varetagelsen af dette ansvar har accepteret at overtage alle de pligter og ansvarsområder, der er fastsat i den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening.¹³ Sidstnævnte betegnes oftest som ISM-selskabet.

Den part, der er ansvarlig for at sikre overholdelse af emissionsreglerne for et specifikt skib, kan derfor enten være skibsejeren eller det til skibet tilknyttede ISM-selskab.

Rederiet (eller ISM-selskabet) er forpligtet til at give den administrerende myndighed oplysninger om de skibe, som de er ansvarlige for. I Danmark er de ansvarlige myndigheder Energistyrelsen og Erhvervsstyrelsen for så vidt angår selve kvotekontoen.

Som nævnt ovenfor, skal rederiet eller ISM-selskabet sikre:

- Udarbejdelse af en verificeret overvågningsplan for emissioner.
- Indsendelse af den verificerede overvågningsplan til Energistyrelsen.
- Rapportering af verificerede emissioner fra det foregående år til Energistyrelsen.
- Indkøb og returnering af emissionskvoter.

Rederiet eller ISM-selskabet skal derfor foruden omkostninger til indkøb og returnering af emissionskvoter også afholde omkostninger til udarbejdelse og godkendelse af overvågningsplaner samt til udarbejdelsen, verificeringen og godkendelse af emissionsrapporter.

Energistyrelsen opkræver et årligt gebyr hos rederiet eller ISM-selskabet for at dække omkostningerne ved styrelsens arbejde med kvoteordningen, der som

11) Se fx direktiv 2003/87/EC artikel 3gb

12) Lovforslag nr. 281 af 14. november 2023, specielle bemærkninger til § 3

13) Direktiv 2003/87/EC artikel 3, litra w)

minimum udgør 20.000 kr.¹⁴ Dertil opkræver Erhvervsstyrelsen et gebyr for deres administration af kvotekontoer.

3. Videreførelse af EU ETS-omkostninger

Selvom forpligtelsen for efterlevelse af EU ETS-direktivet påhviler rederiet eller ISM-selskabet, så anerkender EU, at emissioner fra et skib påvirkes af flere faktorer uden for rederiet eller ISM-selskabets kontrol, herunder energieffektivitetstiltag, typen af brændstof der anvendes, lasten der transporteres, og skibets rute og hastighed. Af disse faktorer kan ruten, hastigheden, den transporterede last og brændstoffet være under kontrol af en enhed, der ikke er rederiet eller ISM-selskabet.

Derudover kan der opstå situationer, særligt i længerevarende befragtningsforhold, hvor rederiet ikke har taget behovet for at videreføre omkostningerne fra et EU ETS-perspektiv i betragtning i sine kontrakter. Dette er især tilfældet, hvis sådanne kontrakter er indgået, før søtransport blev inkluderet i EU ETS-direktivet.

Dette kan føre til, at den faktiske forurener vil være en enhed, som ikke er den ansvarlige enhed under EU ETS-direktivet. En sådan ansvarsfordeling hænger vanskeligt sammen med det EU miljøretlige princip om, at forureneren betaler. Af den årsag er der under EU-ETS direktivets artikel 3gc indsat et krav om, at medlemsstaterne skal træffe foranstaltninger, der sikrer rederiet ret til godtgørelse, når det endelige ansvar for køb af brændstof og/eller skibets drift er overtaget af en anden enhed end rederiet i henhold til aftale. Efter artikel 3gc skal der ved skibets drift forstås beslutninger om fragten eller skibets rute og hastighed. En sådan ret til videreførelse af EU ETS-omkostninger bør dog ikke have betydning for rederiets forpligtelser over for den administrative myndighed.¹⁵

”Driften af skibet” under artikel 3gc skal forstås som adgangen til at bestemme den transporterede last eller skibets rute og hastighed, og bestemmelsen skal i øvrigt forstås som regulering af skibsejerens evne til – på privatretligt grundlag – at omdirigere kravet. Det er således ikke formålet med bestemmelsen at

14) Bilag 1 til bekendtgørelse nr. 1386 af 2. december 2024

15) Direktiv 2023/959, præambel 32

ændre forpligtelsen til at rapportere emissioner og overdrage emissionskvoter under EU ETS-direktivet.

Derudover bør medlemsstaterne sikre, at der fastsættes en lovbestemt ret for rederiet til at modtage godtgørelse og tilsvarende adgang til klage og domstolsprøvelse for at håndhæve denne ret. Ligeledes skal det inden for EU ikke være muligt at omgå denne ret i kontraktmæssige aftaler, fx ved at inkludere en lovvalgsklausul.¹⁶

EU ETS-direktivet er blevet implementeret i dansk ret gennem lov nr. 1767 af 28. december 2023 om CO₂-kvoter og bekendtgørelse nr. 1819 af 28. december 2023 om CO₂-kvoter ("CO₂-kvotebekendtgørelsen"), der begge er administreret af Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet.

Der har imidlertid ikke været nogen specifik implementering af artikel 3gc i dansk ret. I stedet er bestemmelsen implementeret ved at inkorporere EU ETS-direktivet som et bilag til CO₂-kvotebekendtgørelsen.

I Sverige er artikel 3gc blevet inkorporeret i lag om vissa utsläpp av växthusgaser.¹⁷ Forarbejderne præciserer, at alle omkostninger relateret til overdragelse af emissionskvoter kan inddrives.¹⁸ I Norge er artikel 3gc også specifikt blevet inkorporeret i lov om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser.¹⁹ Forarbejderne præciserer, at den norske bestemmelse er en ren privatretlig bestemmelse vedrørende omkostningsfordelingen mellem skibsoperatøren og beslutningstageren, der påvirker skibets kvotepligtige emissioner.²⁰

Den manglende specifikke implementering af artikel 3gc i dansk ret giver anledning til at overveje, om der under dansk ret er sikret et tilstrækkeligt grundlag for videreførelse af omkostninger til EU ETS. Dette gælder især, da Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet ikke har fået delegeret specifik kompetence til at etablere regler om at videreføre omkostninger under EU ETS-direktivet på et privatretligt grundlag.

Der synes at eksistere en åbenbar risiko for, at EU ETS-omkostninger ikke vil kunne inddrives under dansk ret som følge af, at Danmark ikke har foretaget

16) Ibid.

17) Lag (2020:1173) om vissa utsläpp av växthusgaser 11(b) §

18) Regeringens proposition 2022/23:144 om nya verksamheter i utsläppshandelssystemet s. 40 ff og 60 f

19) Lov om kvoteplikt og handel med kvoter for utslipp av klimagasser § 6

20) Prop. 3 LS (2023-2024), s. 36

en egentlig implementering af bestemmelsen. Den situation er utilfredsstillende og skaber usikkerhed for rederier, som er etableret i Danmark, da det juridiske grundlag for at inddrive omkostninger muligvis ikke eksisterer.²¹ Skulle nationale domstole være forhindret i at give rederiet medhold i et sådant videreførelseskrav på grund af manglende hjemmel, vil rederiet potentielt have et krav på erstatning mod medlemsstaten.²²

De mulige inddrivelsesproblemer i Danmark er især relevante i tilfælde, hvor et rederi har delegeret ansvaret for køb af brændstof eller drift af skibet til en enhed uden for EU, og hvor der ikke findes et kontraktretligt grundlag for at videreføre EU ETS-omkostningerne. Hvis der desuden er valgt et lovvalg og værneting uden for EU, er der en risiko for, at rederiet slet ikke vil kunne inddrive EU ETS-omkostningerne. Det skyldes, at det er usandsynligt, at tredjelande vil have lovreguleret omkring et privatretligt grundlag for inddrivelse af omkostninger forbundet med efterlevelse af EU-regulering. Selvom en sådan situation er uundgåelig på grund af EU's suverænitet i forhold til tredjelande, resulterer dette også i en mindre gunstig position for EU-baserede rederier, der ønsker at videreføre sine EU ETS-omkostninger.

Problemet vil konkret kunne udfolde sig i det tilfælde, hvor et skib er bortfragtet til en befragter, som er etableret i et tredjeland, og som vælger at operere skibet inden for EU's jurisdiktion. I så fald vil rederiet blive forpligtet til at efterleve EU ETS for skibets rejser i EU.²³

Hvis kontraktretlige mekanismer for videreførelse af omkostningerne ikke er blevet vedtaget, står rederiet over for risikoen for selv at skulle afholde EU ETS-omkostningerne.

Et rederi kan navnlig sikre sig mod denne situation ved at sikre en hjemmel til videreførelse af EU ETS-omkostninger i sine kontrakter, fx gennem vedtagelse af BIMCOs ETS klausuler, jf. nærmere nedenfor.

21) Et rederi vil være afskåret fra at påberåbe sig direkte virkning af EU ETS-direktivet efter forbuddet mod direktivers horisontale virkning, jf. bl.a. C-122/17 David Smith og Sørensen, Karsten Engsig og Danielsen, Jens Hartig. EU-retten. 9. udgave. Aarhus, DJØF Forlag, 2025 (Sørensen og Danielsen 2025), s. 188 ff.

22) Jf. forenede sager C-6 og 9/90, Francovich og forenede sager C-46 og 48/93, Brasserie du Pêcheur og Factortame III og (Sørensen og Danielsen 2025), s. 213 ff.

23) Se afsnit 2 ovenfor

4. Værnetingsudfordringer

For det tilfælde, at parterne ikke har reguleret, hvor sager imellem dem kan anlægges, opstår der et spørgsmål om, hvilke lovregler der finder anvendelse for spørgsmålet om værneting. Danmark er underlagt Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1215/2012 af 12. december 2012 om retternes kompetence og om anerkendelse og fuldbyrdelse af retsafgørelser på det civil- og handelsretlige område ("Bruxelles-I forordningen") i medfør af parallelaftalen mellem Danmark og EU af 1. juli 2007.

Udgangspunktet under Bruxelles-I forordningens artikel 4 er, at personer, der har bopæl på en medlemsstats område, uanset deres nationalitet, kan søges ved retterne i dennes medlemsstat. Selskaber og andre juridiske personer vil have bopæl på det sted, hvor de har deres vedtægtsmæssige hjemsted, deres hovedkontor eller deres hovedvirksomhed.²⁴

Spørgsmålet er dog, om de specielle kompetenceregler efter Bruxelles-I-forordningens artikel 7 kan finde anvendelse og etablere supplerende værneting i en anden medlemsstat for krav om betaling af EU ETS omkostninger.

Bruxelles-I-forordningen fastsætter navnlig to supplerende specielle kompetenceregler, der vil kunne etablere værneting for et krav for betaling af EU ETS omkostninger, hvilket er reglerne om kontraktværneting²⁵ og deliktværneting.²⁶

For et rederi, der ønsker at videreføre et krav på betaling af EU ETS omkostninger mod den enhed, der har det endelige ansvar for køb af brændstof eller skibets drift, kan rederiet befinde sig i tre situationer.

Den første situation vil være det tilfælde, at rederiet har indgået en eksplicit aftale om retten til at videreføre EU ETS omkostningerne eller i øvrigt har reguleret forholdet til EU ETS mod den enhed, der har det endelige ansvar for køb af brændstof og/eller skibets drift. Det kunne fx være under et tidscerteparti, hvor parterne har vedtaget en BIMCO ETS – Emission Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022 klausul.

Den anden situation vil opstå i det tilfælde, hvor rederiet ikke har reguleret forholdet til EU ETS-reguleringen i aftalegrundlaget mod den enhed, der har det endelige ansvar for køb af brændstof og/eller skibets drift. Det kunne fx

24) Bruxelles-I-forordningens artikel 63, stk. 1

25) Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 1

26) Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 2

være under en igangværende shipmanagementaftale, hvor der ikke efter EU ETS-direktivets indtræden er indført en aftaleregulering af forholdet til EU ETS-reguleringen.

Endeligt vil den tredje situation opstå i det tilfælde, at rederiet ikke er i et direkte kontraktforhold med den enhed, der har det endelige ansvar for køb af brændstof og/eller skibets drift. Det kunne fx være det tilfælde, hvor rederiet har bortfragtet skibet, som efterfølgende er viderebortfragtet. Her vil den endelige befragter kunne blive anset som den ansvarlige for indkøb af brændstof til skibet og/eller skibets drift, men ikke selv have et direkte kontraktforhold med rederiet.

Spørgsmålet er herefter, om der kan etableres supplerende værneting i disse situationer efter reglerne om kontraktværneting og deliktværneting under Bruxelles-I-forordningen.

4.1 Kontraktværneting

I de fleste standardaftaler inden for befragtning, herunder shipmanagementaftaler, vil der være taget udtrykkelig stilling til spørgsmålet om værneting. I sådanne tilfælde vil retterne i den pågældende medlemsstat være enekompetente.²⁷

Uden for de tilfælde følger det af Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 1, litra a, at en person, der har bopæl på en medlemsstats område, kan sagsøges i en anden medlemsstat i sager om kontraktforhold ved retten på det sted, hvor den forpligtelse, der ligger til grund for sagen, er opfyldt, eller skal opfyldes.

Ved et kontraktforhold forstås, at en part frivilligt har påtaget sin en forpligtelse over for en anden.²⁸ I Danmark gælder det, at der kan etableres kontraktværneting i Danmark, hvis det tilstrækkeligt sandsynliggøres, at der foreligger en aftalemæssig forankring her i landet.²⁹

Hvis rederiet og den enhed, der har det endelige ansvar for køb af brændstof og/eller skibets drift, har reguleret forholdet til EU ETS-reguleringen,³⁰ så vil rederiets sag om betaling af EU ETS omkostninger mod den ansvarlige for ski-

27) Bruxelles-I-forordningens artikel 25, stk. 1

28) Jf. sag C-26/91 Handte [1992] præmis 15

29) UfR.2005.3149 H

30) Fx ved inkorporering af BIMCO ETS – SHIPMAN Emission Trading Scheme Allowances Clause 2023

bets drift udgøre en sag om et kontraktforhold, forudsat at der består et direkte kontraktforhold.

Det er imidlertid mindre klart, hvorvidt videreførelsen af EU ETS omkostninger til en kontraktpart, hvor forholdet til EU ETS ikke er reguleret, vil kunne anses som en sag om et kontraktforhold. Det skyldes navnlig, at retten til videreførelsen ikke hviler på det kontraktretlige grundlag mellem parterne, men derimod på de nationale regler, som måtte hjemle adgang til en videreførelse af EU ETS omkostningerne mod den part, der har det endelige ansvar for køb af brændstof eller skibets drift, forudsat at nationale regler herom er implementeret.³¹

I tilfælde af transport af fordringer³² og ved subrogation³³, vil den indtrædende fordringshaver have ret til at påberåbe sig supplerende værneting efter Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 1.³⁴ På det grundlag kunne det være nærliggende at argumentere for, at rederen, der afholder EU ETS-omkostninger, derved får en ret til at videreføre omkostningerne mod sin kontraktpart, der tillige er den enhed, der bærer det endelige ansvar for køb af brændstof eller skibets drift. Dog vil der i sådanne tilfælde ikke være tale om en reel subrogation eller transport af en fordring, da rederen er den enhed, som er ansvarlig for EU ETS-omkostningerne over for de administrative myndigheder. Rederiet er derfor alene hjemlet en ret til godtgørelse for disse omkostninger, som derfor vil udgøre en selvstændig fordring. Da kravet derfor ikke hviler på parternes kontraktforhold, må det umiddelbart afvises, at der vil kunne etableres kontraktværneting på det grundlag.

Hvis der ikke er tale om direkte kontraktparter, falder forholdet uden for kontraktværnetinget. Det kunne for eksempel være det tilfælde, hvor rederiet har tidsbortfragtet skibet til en befragter, der tilsvarende viderebortfragter skibet. I forholdet mellem rederiet og den endelige befragter i befragtningskæden, vil der derfor ikke længere bestå et direkte kontraktforhold.

EU-Domstolen har tidligere stringent været afvisende over for, at der etableres værneting efter Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 1, når der ikke

31) Se afsnit 3

32) jf. UfR 1996.616 Ø

33) C-51/97 Réunion européenne

34) Se tilsvarende Hertz, Ketillbjørn. Bruxelles I-forordningen. 2. udgave. København, DJØF, 2015 (Hertz 2015), s. 146

består et direkte kontraktforhold mellem parter.³⁵ Dette var også tilfældet i sag C-51/97 Reunion européenne, der vedrørte en beskadigelse af et parti pærer under transport fra Melbourne til Rungis. I sagen havde et forsikringsselskab udbetalt dækning for beskadigelsen til varemottageren, der herefter gjorde regres mod den udførende fragtfører, den kontraherende fragtfører og kaptajnen af skibet, der udførte søtransporten, som repræsentant for skibets redere, befragtere og ejer. EU-Domstolen udtalte, at idet tabet også blev krævet erstattet under påberåbelse af konnossementet for søtransporten mod den, som faktisk har udført transporten, og ikke alene mod den, der har udstedt konnossementet, er der ikke i forholdet mellem forsikringsselskabet og den udførende transportør, tale om en sag i et kontraktforhold.

Derfor må det formentlig afvises, at Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 1 kan anvendes som grundlag for værneting for et krav på EU ETS omkostninger, når der ikke er et direkte kontraktforhold mellem rederiet og den enhed, der er ansvarlig for skibets drift og/eller køb af brændstof.

For det tilfælde, at der består et direkte kontraktforhold mellem rederiet og den enhed, der er ansvarlig for skibets drift og/eller køb af brændstof, opstår spørgsmålet, hvor sagen efter Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 1 skal anlægges.

For kontraktværneting gælder det, at opfyldelsesstedet er afgørende for spørgsmålet om, hvor sagen kan anlægges. Det er imidlertid leveringen af kontraktens hovedforpligtelse, som vil være afgørende for, hvor opfyldelsesstedet er.³⁶ Det gælder i øvrigt, at spørgsmålet om opfyldelsesstedet skal afgøres af den nationale domstol, hvor sagen er anlagt, på baggrund af den nationale domstols egne lovvalgsregler og i overensstemmelse med almindelige internationale privatretlige regler.³⁷

For befragtningsaftaler vil en bortfragter oftest skulle sørge for opfyldelse af forskellige typer forpligtelser, herunder med forskellige opfyldelsessteder, fx ved tilfælde af løbende vedligeholdelse af skibet. Leveringen af skibet må dog anses som befragtningsaftalens hovedforpligtelse, hvorfor stedet for leveringen af skibet formentlig kan anses som afgørende, hvis værnetinget undtagelsesvist ikke er reguleret i befragtningsaftalen.

35) Jf. C-519/12 OTP Bank og C-265/02 Frahuil

36) Hertz, 2015 s. 157

37) sag 12/76 Tessili, sag C-288/92 Custom Made og sag C-440/97 Concorde og (Hertz 2015), s. 156

4.2 Deliktværneting

Efter Bruxelles-I-forordningens artikel 7, stk. 2, kan der ved sager om erstatning udenfor kontrakt etableres værneting ved retten på det sted, hvor skadestilføjjelsen er foregået eller ville kunne foregå.

Ved erstatning uden for kontrakt skal forstås ethvert krav om, at en sagsøgt pålægges et erstatningsansvar, som ikke er knyttet til et kontraktforhold, som forstået under artikel 7, stk. 1.³⁸ For at et krav vil kunne anses som omfattet af artikel 7, stk. 2, kræves for det første, at der er tale om et erstatningskrav og for det andet, at erstatningsansvaret ikke udspringer af en forpligtelse, som en part frivilligt har påtaget sig over for kravstilleren.³⁹

EU ETS-direktivet foreskriver, at medlemsstater skal sikre en ret til godtgørelse for omkostningerne i forbindelse med returnering af kvoter mod den ansvarlige for indkøb af skibets brændstof og/eller skibets drift, heraf også forstået en ret til erstatning for det faktiske økonomiske påførte tab. Hvis medlemsstaten har indført en sådan hjemmel, vil et sådant krav også have karakter af et erstatningskrav som forstået under artikel 7, stk. 2.

Der kan ligeledes argumenteres for, at der mellem direkte kontraktparter i mangel af særskilt aftale herom, ikke er påtaget en direkte forpligtelse til at bære EU ETS omkostninger. Under alle omstændigheder vil dette dog være tilfældet, når EU ETS omkostningerne forsøges videreført mod en part, som ikke indgår i et direkte kontraktforhold med rederiet.

En sagsøger kan vælge mellem det sted, hvor den skadegørende handling er foretaget, og det sted, hvor den direkte skade umiddelbart indtræffer, hvis disse steder ikke er identiske.⁴⁰ For EU ETS omkostninger kan der argumenteres for, at skaden indtræder forskellige steder, idet rederiets forpligtelse til returnering af emissionskvoter opstår i forbindelse med sejlads til/fra en EU-havn, mens selve emissionen af drivhusgasser under sejlads udgør den afgørende faktor for omfanget af returneringsforpligtelsen. Teoretisk kan der være forskel på, hvor stor en del af returneringsforpligtelsen, der kan tilskrives sejlads til/fra en EU-havn, og hvor stor en del, der kan tilskrives emissioner under sejlads i en

38) jf. sag 189/87 Kalfelis præmis 17 og (Hertz 2015), s. 172

39) (Hertz 2015), s. 172

40) jf. sag 21/76 Bier, sag C-220/88 Dumez, sag C-364/93 Marinari og sag C-168/02 Kronhofer og (Hertz 2015), s. 173

EU-jurisdiktion, om end dette må anses at være af mindre praktisk betydning. For begge scenarier vil det dog være sådan, at skadestilføjjelsen vil ske i flere medlemsstater.

Det vil også være nærliggende at overveje, om indkøbet og afleveringen af emissionskvoter til den administrative myndighed kan udgøre et grundlag for etablering af deliktværneting. Det må dog formentlig afvises, at selve indkøbet og afleveringen af emissionskvoter kan sidestilles med det sted, hvor en skadegørende handling er foretaget, eller det sted, hvor skaden umiddelbart indtræffer. Det korrekte resultat må i stedet være, at stedet for indtræden af rederiets forpligtelser efter EU ETS-direktivet udgør den omstændighed, som kan medføre grundlag for et deliktværneting, herved forstået selve emissionen af drivhusgasser eller sejlads til/fra en EU-havn.

EU-Domstolen har tidligere behandlet fortolkningen af artikel 7, stk. 2, i tilfælde af, at indtrådte skader sker i flere medlemsstater under sagen C-68/93 Shevill. Sagen vedrørte erstatning for ærekrænkende udtalelser i en avis, der var blevet publiceret i forskellige medlemsstater. EU-Domstolen udtalte, at retten på det sted, hvor udgiveren af det ærekrænkende skrift har hjemsted, vil have kompetence til at dømme hele erstatningssagen, som dog også var sammenfaldende med udgangspunktet under artikel 4, stk. 1 om, at sagen kan anlægges ved sagsøgtes bopæl. EU-Domstolen udtalte også, at der vil være tale om en indtræden af skade på de steder, hvor det ærekrænkende skrift udbredes. Derfor vil det således også være muligt for retten på disse steder at behandle en sag for den del af ærekrænkelsen, som kan henføres til den pågældende medlemsstat.

Hvis resultatet af C-68/93 Shevill overføres på en sag om rederiets krav på betaling af EU ETS omkostninger mod den ansvarlige for indkøb af skibets brændstof og/eller skibets drift, vil rederiet således have mulighed for at etablere supplerende værneting i de medlemsstater, hvor emissioner af drivhusgasser er sket, om end kun for den del af emissionerne, der er foregået inden for denne medlemsstats jurisdiktion. Dette vil dog i de fleste tilfælde ikke være en omkostnings- eller tidssvarende tilgang, idet der i så fald alene vil kunne fremsættes krav om betaling for EU ETS omkostninger, der kan henføres til sejladsen i den pågældende EU-jurisdiktion.

Om end det teoretisk vil være muligt delvist at anlægge sager om betaling

af EU ETS omkostninger i de medlemsstater, hvor emissionen er foregået, må det dog ud fra tids- og omkostningsbetragtninger i de fleste tilfælde ikke være relevant at forsøge at etablere deliktværneting. I stedet må rederiet nøjes med at sagsøge den ansvarlige for indkøb af skibets brændstof og/eller skibets drift på dennes bopæl efter Bruxelles-I-forordningens artikel 4.

5. Konklusion

Implementeringen af EU ETS-direktivet kan variere mellem medlemsstaterne, hvilket kan skabe usikkerhed og uensartede vilkår for rederier, der opererer på tværs af grænser. Manglen på specifik implementering af EU ETS-direktivets artikel 3gc i dansk ret skaber tvivl om, hvorvidt et rederi nødvendigvis kan være sikker på at have tilstrækkelig mulighed for at foretage en effektiv videreførelse af EU ETS-omkostninger mod den enhed, som er endeligt ansvarlig for køb af skibets brændstof og/eller skibets drift, i overensstemmelse med princippet om at forureneren betaler.

Dernæst bør et rederi være opmærksom på, hvor en sag om betaling af EU ETS-omkostninger kan anlægges. Er der tale om en direkte kontraktpart, hvor forholdet til EU ETS-reguleringen er indeholdt, vil der kunne etableres kontraktværneting, med deraf mulighed for at anlægge sagen på det sted hvor kontraktens hovedforpligtelse skal opfyldes.

Hvis rederiet ikke har reguleret forholdet til EU ETS-direktivet i sin aftale med sin kontraktpart, eller hvis rederiet slet ikke er i et kontraktforhold til den enhed, der er endeligt ansvarlig for køb af skibets brændstof og/eller skibets drift, vil rederiet ikke kunne benytte kontraktværneting som grundlag for anlæggelsen af sagen. Derimod må rederiet i disse tilfælde overveje, om det vil være muligt at anlægge sagen efter deliktværneting.

Idet en skadestilføjelse vil foregå i flere medlemslande i forbindelse med anløb til EU-havne og/eller emissioner af drivhusgasser under sejlads, vil sagen kunne anlægges i flere medlemsstater, om end der i så fald alene vil kunne fremsættes krav om betaling for EU ETS omkostninger, der kan henføres til sejladsen i den pågældende EU-jurisdiktion, hvilket sjældent vil være en omkostnings- og tidseffektiv løsning. I stedet må rederiet indstille sig på, at deliktværneting efter Bruxelles-I-forordningen ikke egner sig til sager om krav

på EU ETS omkostninger. Som et alternativ må rederiet indstille sig på at måtte anlægge sagen på bopælen for den enhed, som er endeligt ansvarlig for køb af skibets brændstof og/eller skibets drift.

Forumshopping vil derfor have begrænset betydning i sager om videreførelse af EU ETS-omkostninger, når parterne ikke indgår i et direkte kontraktforhold eller ikke har reguleret forholdet til EU ETS, da et potentielt deliktværning vil være afgrænset til den del af videreførelsesomkostningerne, der er opstået i den pågældende medlemsstat.

I direkte kontraktforhold kan risikoen for forumshopping derimod ikke afvises. Overvejelser omkring forumshopping kunne for eksempel opstå i det tilfælde, hvor rederiet har valgmulighed mellem at anlægge en sag i Sverige og Danmark, hvor parterne har indsat et lovvalg om dansk ret. Hvor princippet om EU-rettens forrang ikke kan udstrækkes til, at en dansk domstol vil tillægge EU ETS-direktivets artikel 3gc direkte virkning som følge af mangelfuld national implementering, er det ikke sikkert, at en svensk domstol vil benytte samme regelanvendelse, herunder særligt når der findes klar hjemmel til en videreførelse under svensk ret. I en sådan situation vil det derfor ikke kunne afvises, at der vil være en potentiel bedre udsigt til at kunne gennemføre et krav på betaling af EU ETS-omkostninger i Sverige. Dog skal det imod sådanne betragtninger anføres, at det altid vil være forbundet med yderligere omkostninger at føre en sag i et land, hvor det materielle lovvalg er et andet. Samlet er konklusionen derfor, at risikoen for forumshopping også i det tilfælde må antages at blive af begrænset betydning.