

UNIVERSITETET I BERGEN
Institutt for administrasjon og organisasjonsvitenskap

AORG350 MASTEROPPGAVE

VÅR 2021

EUs funksjon som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring mellom 1994 og 2020

En flercasestudie av organisasjonens utvikling som styringsagent av
norsk skipsfart fra et klima og miljøperspektiv

Håkon Øyan Skog

Forord

Med denne masteroppgaven setter jeg strek for min studietid ved Universitet i Bergen – i alle fall for denne gang. For fem år siden ankom jeg Bergen togstasjon som 19-åring med et lass av koffertar, drømmer og ambisjoner. Like stor var spenningen og usikkerheten ved å flytte alene til en ny by på den andre siden av landet. Fem år senere kan jeg ikke si noe annet enn at studietiden i Bergen antageligvis vil stå igjen som en av de største mulighetene i livet mitt – en mulighet som jeg ikke har angret en dag på at jeg grep. Det faglige i løpet av fem år med studier har sørget for tilegnelse av mye spennende kunnskap, men også en dypere forståelse og ydmykhet over hvor komplekse de aller fleste problemstillinger faktisk er. Samtidig har studietiden også resultert i mange nye vennskap og uforglemmelige øyeblikk jeg aldri ville vært foruten.

I skrivende stund befinner jeg meg i en pandemi og i den forbindelse har det nok aldri vært viktigere å rette en stor takk til folk rundt meg. Jeg vil først takke min veileder førsteamanuensis Thor Øivind Jensen for god hjelp underveis i skriveprosessen fra høsten 2020 til våren 2021. Ditt engasjement og positive innstilling har vært til stor hjelp i en spennende, men krevende prosess. En stor takk vil også rettes til studenter og ansatte i forskergruppen Klima, bærekraft og miljø ved Institutt for administrasjon og organisasjonsvitenskap, både for gode innspill og hjelp underveis i skriveprosessen.

En stor takk vil også rettes til gjengen på Store lesesal ved Sofie Lindstrøms hus for utallige kaffepauser med mye latter og spennende diskusjoner. En stor takk rettes også til alle venner som bidro med minnerike øyeblikk og gode erfaringer gjennom utvekslingsoppholdet i Tyskland og dere jeg bodde sammen med på Alrek-studenthjem her i Bergen. Familien fortjener også en takk og spesielt en stor takk går til mamma for hjelp til å lese korrektur. Til slutt vil jeg rette en stor takk til min kjæreste og samboer Sigrun, for din tålmodighet, hjelp og gode støtte.

Håkon Øyan Skog

Onsdag 30. juni 2021

Sammendrag

Tilbake i 1994 trådte EØS-avtalen i kraft og Norge ble dermed en del av EUs indre marked. Utenom de økonomiske konsekvensene EØS-avtalen skulle få for Norges næringsliv, viser denne avhandlingen til hvilke juridiske og politiske konsekvenser samarbeidet har fått for en av Norges viktigste næringer. En næringslivssektor som skipsfartsnæringen, kjennetegnes både av dens globale og internasjonale karakter, men også av dens høye utslipp av klimagasser og forsurende gasser.

Denne studien har med hjelp av styringsteorier evaluert hvordan EU styrer og påvirker norsk skipsfartsnæring gjennom organisasjonens regulatoriske funksjon. Ved å studere vedtatte EU-forordninger mellom 01.01.1994 og 01.01.2020 som regulerer utslipp av klimagasser og forsurende gasser fra skipsfart, har jeg forsøkt å vurdere EUs utvikling som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfart fra et klima og miljøperspektiv. For å vurdere EU-forordningenes påvirkning på akkurat norsk skipsfartsnæring, har studien også undersøkt om de vedtatte miljøforordningene til EU i tidsperioden har blitt implementert i norsk lovverk. Avhandlingens konklusjon kunne slå fast de aller fleste EU-forordningene ble implementert.

Det er store forskjeller, hva gjelder antall forordninger av relevans for problemstillingen som er blitt vedtatt i ulike deler av tidsperioden, men også hvilke inngrep og krav de ulike forordningene presenterer. Jeg har derfor valgt å dele hele tidsperioden mellom 1994 og 2020 inn i fem mindre tidsperioder. Mange av de teoretiske bidragene, tidligere forskning og studiens empiriske funn, impliserte at EUs regulatoriske funksjon som en styringsagent av skipsfart fra et klima og miljøperspektiv, har vært begrenset i mange år. Regulering av klimagassutslipp og forsurende gasser fra skipsfart har ikke blitt prioritert av EU før 2010-tallet. Det var den såkalte MRV-forordningen fra 2015 som ser ut til å ha blitt et veiskille for økt regulatorisk styring av skipsfart fra EU. De vedtatte forordningene i etterkant ser ut til å bygge videre på MRV-forordningens krav og ambisjoner om å få ned skipsfartens utslipp av klimagasser. I den forbindelse viser funn til utstrakt samarbeid og konkurranse om regulatorisk styring mellom IMO og EU.

Tabell- og figuroversikt

Kapittel 2

Tabell: 2.2.1. Utslipp av klimagasser etter komponent og år. Luftfart, sjøfart, motorredskaper m.m.

Tabell: 2.2.2. Utslipp av forsurende gasser fra innenriks sjøfart. Utslipp til luft

Kapittel 3

Tabell: 3.2.1. Styringsmatrise av skipsfartens sub-sektorer

Tabell: 3.2.2. Styringsnettverket NCE Maritime Clean Techs hovedbudskap, identifisering av problemer og verktøy for å oppnå innflytelse hos politikktutformere

Tabell: 3.2.3. Styringsnettverket The Green Shipping Programme sitt hovedbudskap, identifisering av problemer og verktøy for å oppnå innflytelse hos politikktutformere

Tabell: 3.3.1. Regulatorisk styring av skipsfart med et utvalg sentrale styringsagenter

Tabell 3.5.1. EUs MRV-forordning: Overvåkning, rapportering og verifikasjon av klimagasser fra skipsfart etter 2015

Figur 3.8. Styring av dagens norske skipsfartsnæring basert på avhandlingens teoretiske bidrag og tidligere forskning

Kapittel 4

Tabell 4.3.1. Illustrasjon av det første overordnende datasøket

Tabell 4.3.2. Det andre overordnede datasøket hvor alle søkeordene er satt i anførselstegn

Tabell 4.3.3. Implikasjoner av det endelige utvalget av søkeordskombinasjoner fra det overordnede datasøket

Kapittel 5:

Tabell 5.4.1. EU-forordninger av relevans for problemstillingen mellom 01.01.2010 og 31.12.2014

Tabell 5.5.1. EU-forordninger av relevans for problemstillingen mellom 01.01.2015 og 01.01.2020

Kapittel 7

Figur 7.2.1. Styring av norsk skipsfartsnæring mellom 1999 og 2009 fra et klima og miljøperspektiv basert på en sammenligning av empiriske funn og teoretiske bidrag

Figur 7.2.2. Styring av norsk skipsfartsnæring mellom 2010 og 2020 fra et klima og miljøperspektiv basert på en sammenligning av empiriske funn og teoretiske bidrag

Vedlegg

Tabell 9.1. Vedlegg I. Empiriske funn av relevans for problemstillingen i vedtatte forordninger mellom 01.01.2010 og 31.12.2014

Tabell 9.2. Vedlegg II. Empiriske funn av relevans for problemstillingen i vedtatte forordninger mellom 01.01.2015 og 01.01.2020

Tabell 9.3. Vedlegg III. Det første overordnede datasøket

Tabell 9.4. Vedlegg IV. Det andre overordnede datasøket i tidsperioden 1994-2020

Tabell 9.5. Vedlegg V. Det endelige utvalget av overordnede søkeord for hele tidsperioden (1994-2020)

Tabell 9.5.1. Vedlegg VI. Resultat av datasøk mellom 1994 og 1999

Tabell 9.5.2. Vedlegg VII. Resultat av datasøk mellom 2000 og 2004

Tabell 9.5.3. Vedlegg VIII. Resultat av datasøk mellom 2005 og 2009

Tabell 9.5.4. Vedlegg IX. Resultat av datasøk for tidsperioden 2010-2014

Tabell 9.5.5. Vedlegg X. Resultat av datasøk for tidsperioden 2015-2020

Begrepsavklaringer og forkortelser i avhandlingen

BAU: Business as usual scenario

CH₄: Metangass. Definert som en klimagass av den norske stat ved SSB.

CO₂: Karbondioksid. Definert som en klimagass av den norske stat ved SSB.

EC: Europakommisjonen. En av EUs institusjoner som blant annet fremmer lovforslag til Europaparlamentet.

EEA: Det europeiske miljøbyrået.

EFTA: Det europeiske frihandelsforbund.

EMSA: European Maritime Safety Agency.

ESSF: European Sustainable Shipping Forum.

EU: Den europeiske union.

Europarlamentet: En av EUs institusjoner som blant annet vedtar lover.

Flags of convenience: Begrepet innebærer blant annet at rederier bevisst registrerer skip i stater som er gunstige av regulatoriske eller finansielle årsaker.

FNs rammekonvensjon for klimaendring: En internasjonal traktat som trådte i kraft i 1994.

ILO: Den internasjonale arbeidsorganisasjonen.

IMO: Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjonen.

LNG: Flytende naturgass.

MARPOL 73/78: Ofte kun omtalt som «MARPOL». Den Internasjonale konvensjonen til forhindring av marin forurensning fra skip. Den ble vedtatt i 1973 og modifisert i 1978.

Miljøforordning: Operasjonalisert som en forordning som regulerer utslipp av miljøskadelige stoffer eller avgasser.

MRV-forordningen: EU-forordning 2015/757 om overvåkning, rapportering og verifikasjon av klimagassutslipp fra skip.

N₂O: Lystgass/dinitrogenoksid. Definert som en klimagass av den norske stat ved SSB.

NO_x: Nitrogenoksid. Definert som en forsurende gass av den norske stat ved SSB.

Port control: Forkortelse for «EEC Memorandum on Port Control 1982».

Politikkutformer: Direkte oversatt fra det engelske ordet «policy maker».

Rådet for Den europeiske union: EUs medlemsland sitt organ i Unionen. Organet deler blant annet lovgivningsmakt med Europaparlamentet.

SO₂: Svoveldioksid. Definert som en forsurende gass av den norske stat ved SSB.

UNCITAD: De forente nasjoners konferanse for handel og utvikling.

«Europe wants to be the first climate-neutral continent in the world. But to save the climate, we need the world. We need all major economies to take their responsibility and to turn the transition into an opportunity for all. Let us set together a new global benchmark for climate neutrality. Let us work together on a shared commitment and joint action for reducing emissions by 2030. This puts us on a pathway to net-zero emissions by 2050. That is what our planet needs» - Europakommisjonens president Ursula von der Leyen 22. april 2021 (EC Europa 2021).

Innholdsfortegnelse

Forord	I
Sammendrag	II
Tabell- og figuroversikt	III
Begrepsavklaringer og forkortelser i avhandlingen	V
1.1. Innledning	1
1.2. Problemstilling	1
1.3. Aktualisering og begrunnelse for problemstilling	3
2.0. Bakgrunn og kontekst: Norges ratifisering av EØS-avtalen i 1994	6
2.1. Den europeiske unions definering og klassifisering av drivhusgasser	7
2.2. Den norske stats definisjon av klimagasser og statens problematisering av miljøskadelige gasser fra skipsfartsnæringen	7
2.2.1. Utslipp av klimagasser etter komponent og år. Luftfart, sjøfart, motorredskaper m.m.	9
2.2.2. Utslipp av forsurende gasser fra innenriks sjøfart. Utslipp til luft	10
3.0. Teoretisk forankring: Studiens analytiske rammeverk	11
3.1. Governance: Hva er styring og hvordan foregår styring?	12
3.2. Styring satt i system: Styringsnettverkens rolle og deres betydning for skipsfart og miljøspørsmål	17
3.2.1. Styringsmatrise av skipsfartens sub-sektorer	18
3.2.2. Styringsnettverket NCE Maritime Clean Techs hovedbudskap, identifisering av problemer og verktøy for å oppnå innflytelse hos politikktutformere	20
3.2.3. Styringsnettverket The Green Shipping Programme sitt hovedbudskap, identifisering av problemer og verktøy for å oppnå innflytelse hos politikktutformere	20

3.3. Multi-level governance: Hvordan styrer EU sammen med andre aktører på ulike nivåer, og hva påstår ulike teorier om et slikt samarbeid i skipsfartsnæringen sett fra et klimaperspektiv?.....	22
3.3.1. Regulatorisk styring av skipsfart med et utvalg sentrale styringsagenter.....	25
3.5. EU som styringsagent og regulator av skipsfarten	26
3.5.1. EUs MRV-forordning: Overvåkning, rapportering og verifikasjon av klimagasser fra skipsfart etter 2015.....	32
3.6. EUs funksjon som styringsagent av klima og miljøskadelige gasser i et multi-level governance hierarki eller i et polysentrisk styringssystem?	37
3.7. Teoretisk oppsummering	40
3.8. Styring av dagens norske skipsfartsnæring basert på teoretiske bidrag og tidligere forskning.....	44
4.0. Metodisk forankring.....	44
4.1. Flercasestudie	47
4.2. Metodiske valg og datamateriale.....	48
4.3 Begrunnelse og forklaring av fremgangsmåten for overordnet datasøk	51
4.3.1. Illustrasjon av det første overordnende datasøket.....	51
4.3.2. Det andre overordnede datasøket hvor alle søkeordene er satt i anførselstegn	54
4.3.3. Implikasjoner av det endelige utvalget av søkeordkombinasjoner fra det overordnede datasøket.....	55
4.4. Fremgangsmåte for analyse av vedtatte forordninger mellom 01.01.1994 og 01.01.2020	57
4.5. Vurdering av forskningsdesign	58
4.6. Metodiske bidrag: En oppsummering av kapittelet.....	64
5.0. Resultater	65
5.1. Resultat av datasøk og empiriske resultater fra tidsperioden 1994 – 1999.....	66

5.2 Resultat av datasøk og empiriske resultater i tidsperioden 2000 – 2004	66
5.3. Resultat av datasøk og empiriske resultater fra tidsperioden 2005 – 2009.....	67
5.4. Resultat av datasøk og empiriske resultater fra tidsperioden 2010 – 2014.....	69
Tabell 5.4.1. EU-forordninger av relevans for problemstillingen mellom 01.01.2010 og 31.12.2014	70
5.5. Resultat av datasøk og implikasjoner av empiriske funn i tidsperioden 2015 – 2020..	72
Tabell 5.5.1. EU-forordninger av relevans for problemstillingen mellom 01.01.2015 og 01.01.2020	73
6.0. Analyse av empiriske og teoretiske implikasjoner.....	78
6.1.1. Tidsperioden 1994 – 1999: EU som en passiv regulatorisk styringsagent.....	78
6.1.2. Tidsperioden 2000 – 2004: EU som en passiv regulatorisk styringsagent.....	80
6.1.3. Tidsperioden 2005 – 2009: EU som en passiv regulatorisk styringsagent.....	81
6.1.4. Tidsperioden 2010 – 2014: EUs regulatoriske styringsadferd endres	82
6.1.5. Tidsperioden 2015 – 2020: MRV-forordningen endrer EUs styring av skipsfart i en polysentrisk retning	86
6.2. Analysens oppsummering.....	95
7.0 Avslutning.....	99
7.1. Svar på studiets problemstilling.....	100
7.2. Studiens funn i lys av tidligere forskning.....	104
7.2.1. Styring av norsk skipsfartsnæring mellom 1999 og 2009 fra et klima og miljøperspektiv basert på en sammenligning av empiriske funn og teoretiske bidrag	107
.....	107
.....	107
.....	107
.....	107

.....	
.....	107
.....	107
.....	107
.....	107
7.2.2. Styring av norsk skipsfartsnæring mellom 2010 og 2020 fra et klima og miljøperspektiv basert på en sammenligning av empiriske funn og teoretiske bidrag	108
.....	108
.....	108
.....	108
.....	108
.....	108
.....	108
.....	108
.....	108
7.3. Forslag til videre forskning i lys av studiens funn	109
8.0 Referanseoversikt.....	111
9.0 Vedlegg.....	118
9.1. Vedlegg I.....	118
9.2. Vedlegg II.....	126
9.3. Vedlegg III. Det første overordnede datasøket.....	141
9.4. Vedlegg IV. Det andre overordnede datasøket i tidsperioden 1994-2020	142
9.5. Vedlegg V. Det endelige utvalget av overordnede søkeord for hele tidsperioden (1994-2020)	145
9.5.1. Vedlegg VI. Resultat av datasøk mellom 1994 og 1999	146
9.5.2. Vedlegg VII. Resultat av datasøk mellom 2000 og 2004	147

9.5.3. Vedlegg VIII. Resultat av datasøk mellom 2005 og 2009	150
9.5.4. Vedlegg IX. Resultat av datasøk mellom 2010 og 2014	152
9.5.5. Vedlegg X. Resultat av datasøk mellom 2015 og 2020	163

1.1. Innledning

Global oppvarming blir i dag ansett for å være en av de største utfordringene menneskeheten noen gang har stått ovenfor. Med fremveksten av den industrielle revolusjon på 1700-tallet, står dagens samfunn og alle dets aktører igjen med det store overordnende spørsmålet: Hvordan skal vi klare å omstille oss til å oppnå en bærekraftig økonomi som skal klare å begrense den globale oppvarmingen? I en verden hvor de fleste næringslivssektorer har vært svært avhengige av fossil energi, har også utslipp av klimagasser og andre miljøskadelige gasser økt over lang tid. En næringslivssektor som skipsfarten er ikke et unntak. Derfor er målet med denne avhandlingen å studere hva en overnasjonal aktør som EU har klart å gjøre for å regulere en næringslivssektors utslipp med 26.år til rådighet. Vil vi se handlingskraft eller handlingslammelse? Det er utgangspunktet til denne studien.

Avhandlingen er oppbygd på følgende måte: Først ønsker jeg å presentere avhandlingens problemstilling som skal besvares i kapittel syv. Deretter ønsker jeg å presentere noen utslippsdata i bakgrunn og kontekstkapittelet som ble anvendt som et utgangspunkt for oppgavens datainnsamling. I kapittel tre ønsker jeg å presentere ulike teorier som forklarer hvordan styring av skipsfart foregår, med et fokus på styring av skipsfart fra et klima og bærekraftperspektiv. I kapittel fire vil jeg presentere avhandlingens metodiske forankring som var kvalitativ innholdsanalyse. I kapittel fem vil de empiriske resultatene legges fram sammen med utfallet av datasøkene. Videre vil kapittel seks vise til hvordan styring av norsk skipsfartsnæring har endret seg fra 1994 til 2020, etter en sammenligning av teoretiske bidrag, avhandlingens empiri og tidligere forskning. Avslutningsvis er hensikten med kapittel syv å besvare problemstillingen, legge fram avhandlingens mest sentrale funn, samt presentere noen forslag til tidligere forskning i lys av min studies funn.

1.2. Problemstilling

I en rapport fra Norges Rederiforbund fra 2018 blir det slått fast at Norges handelsflåte er den femte største i verden, målt etter flåtens markedsverdi dette året (Norges Rederiforbund 2018). Skipsfartsnæringen kan dermed sies å være en svært viktig bidragsyter for verdiskapning i den

norske økonomien. Som en kystnasjon har næringen også vært en viktig næring for Norge historisk sett. En rekke aspekter relatert til klima og miljøspørsmål har riktignok fått mer oppmerksomhet etter hvert som miljø og klimaspørsmål har fått mer politisk oppmerksomhet. Skipsfartsnæringen er ikke et unntak hva gjelder næringer som har store utslipp av klimagasser. Derfor er det presentert en rekke politiske forslag knyttet til utslippsreduksjoner fra næringen. I en utredningsrapport som ble bestilt av Klima og Miljødepartementet fra 2016, blir det anslått at innenriks skipsfart i Norge slapp ut 3,4 millioner tonn karbondioksid kun i 2015 (NOU 2016: 0150, 36-37). Samtidig presenterer rapporten flere estimater for hvordan utviklingen kan bli i årene som kommer. Estimater som rapporten fremlegger viser til flere ulike scenarier for hvordan utslippene kan utvikle seg videre frem til 2040. Det påpekes at utslippene av karbondioksid ventes å øke betraktelig fram mot 2040, dersom en vekst i skipsflåten utvikler seg, samtidig som at bruk av miljøvennlig drivstoff eller teknologiske innovasjoner uteblir. Det mest pessimistiske anslaget viser til et CO₂-utslipp på hele 4.66 millioner tonn i 2040. Samtidig presenteres mer optimistiske estimater. Dersom tilstrekkelige tiltak knyttet til bruk av mer miljøvennlig drivstoff blir en realitet, er det estimerte anslaget på 2,7 millioner tonn karbondioksid fra innenriks skipsfart i 2040. Det mest optimistiske estimatet legger både til grunn bruk av mer miljøvennlig drivstoff, samt andre tekniske og operasjonelle tiltak. Dette estimatet er 2,16 millioner tonn CO₂ fra innenriks skipsfart i 2040 (NOU 2016: 0150, 15-16). I tillegg kommer utslipp av andre klimagasser.

De mest optimistiske estimatene i rapporten krever store endringer fra status quo dersom de skal bli en realitet og dette legger grunnlaget for min problemstilling. Hvordan skal de optimistiske utslippsestimatene kunne bli en realitet og hvordan fungerer samspillet mellom overnasjonale aktører og den norske stat i arbeidet med å legge til rette for en mer bærekraftig utvikling for den norske skipsfartsnæringen? Min problemstilling ønsker å undersøke i hvilken grad vedtatte forordninger fra EU har vært inngripende for norsk skipsfartsnæring knyttet til reduksjon av klimagasser og forsurende gasser. Med disse bakenforliggende spørsmålene har jeg valgt å formulere følgende problemstilling:

«Hvordan har EUs rolle som en regulatorisk styringsagent for norsk skipsfartsnæring utviklet seg mellom 1994 og 2020, knyttet til vedtatte miljøforordninger fra organisasjonen i tidsperioden, og hvilke av disse miljøforordningene implementeres i norsk lovverk?»

1.3. Aktualisering og begrunnelse for problemstilling

I en rapport som ble utgitt av Utenriksdepartementet i 2018 hvor forholdet mellom EU-lovgivning og implementering av EU-lovgivning i norsk lovverk blir presentert, slår artikkelen fast at nesten all miljølovgivning fra EU har blitt implementert i norsk lovgivning etter at Norge ratifiserte EØS-avtalen i 1994 (Regjeringen 2018). Denne påstanden vekket min interesse for å undersøke fenomenet nærmere. Ettersom masteroppgavens naturlige rammer i form av tid og omfang må tas hensyn til, ønsket jeg å undersøke påstanden ved å begrense masteroppgaven til å omhandle en næring og hvordan offentlige aktører på ulike nivåer har pålagt næringen restriksjoner i form av forordninger som er vedtatt av EU. Dermed valgte jeg en avgrensning hvor oppgaven skal foreta en delt tilnærming.

Den ene tilnærmingen ønsker å undersøke styringsmekanismer i form av hvordan samspillet mellom en overnasjonal organisasjon som EU og den norske stat har foregått i perioden mellom 1994 og 2020. Formålet med denne første tilnærmingen er å se på hvordan den norske stat har forholdt seg til EUs miljøforordninger fra skipsfartsnæringen, samt om viktige og relevante vedtatte miljøforordninger fra EU har blitt implementert i norsk lovgivning eller ikke. Et sentralt spørsmål i denne sammenheng vil være hvordan teoretiske bidrag og empiriske funn knyttet til samspillet mellom de to aktørene, kan implisere en bestemt retning for hvordan den norske stat har forholdt seg til EUs miljøforordninger etter at EØS-avtalen ble ratifisert i 1994.

Den andre tilnærmingen, som for øvrig vil tillegges mest fokus i oppgaven, er hvordan empiriske funn impliserer miljøforordningers utvikling for skipsfartsnæringen mellom 1994 og 2020. Fokuset vil være likheter, ulikheter og mønstre i datamaterialet som kan indikere en bestemt utvikling for forordningene i tidsperioden. Et sentralt spørsmål som tar utgangspunkt i en av mine hypoteser, er om mer nylige vedtatte forordninger ser ut til å pålegge skipsfartsnæringen betydelig mer inngripende og restriktive krav til utslippsreduksjoner av klimagasser og forsurende gasser, enn forordninger som ble vedtatt nærmere den valgte tidsperiodenes utgangspunkt. Et annet spørsmål jeg ønsker å utforske, er om det er noen femårsperioder i tidsperioden som skiller seg ut, i form av forordninger med betydelige inngripende krav, samt antall forordninger som har blitt vedtatt.

Flere funn tyder på at den norske stat ved regjeringen, har satt seg stadig mer ambisiøse mål for å kutte i utslipp av klimagasser og flere av mine funn tyder på at målene utarbeides i et nært samarbeid med EU. I en Stortingsmelding ved regjeringen-Solberg fra februar 2015 som omhandler Norges utslippsforpliktelser for 2030, ble det slått fast at Norge vil påta seg en betinget forpliktelse om minst 40% utslippsreduksjon i 2030 sammenlignet med utslippsnivåene i 1990. Det ble også slått fast at Norge skulle gå i dialog med EU i arbeidet med å utarbeide en avtale om felles oppfyllelse av felles klimaforpliktelser knyttet til utslippsreduksjoner med minimum 40% innen 2030, sammenlignet med nivåene i 1990. Videre var det et mål om at utslippsmålet skal nås uavhengig om det blir sammen med EU eller uten EU (Klima- og miljødepartementet 2014-2015, 14-16). Det ble presentert fem prioriterte innsatsområder fra regjeringen i Stortingsmeldingen for å nå utslippsreduksjonene. En av de fem prioriterte innsatsområdene omhandlet miljøvennlig skipsfart (Klima- og miljødepartementet 2014-2015, 22-23). Jeg ønsker imidlertid å poengtere at det hverken ble funnet spesifikke forslag eller konkrete mål for å redusere utslippene fra skipsfartsnæringen i stortingsmeldingen.

Siden 2015 er det blitt presentert ulike tanker om hvordan utviklingen har gått hittil og hvordan klimagassutslippene fra skipsfartsnæringen ser ut til å ha utviklet seg i tiden etterpå. Ved Norges og EUs signering av Parisavtalen i desember 2015, forpliktet både EU og Norge seg til å kutte klimagassutslippene med minimum 40% innen 2030. Det ble på det tidspunktet bestemt at Norge skulle oppfylle utslippsreduksjonene i samarbeid med EU. I tillegg ble det presentert et dårligere operasjonalisert vedtak som slo fast at Norge skal bli et «lavutslippssamfunn» innen 2050 (Klima- og miljødepartementet 2019-2020, 292-293).

I regjeringens handlingsplan for grønn skipsfart fra 2019 ble det lagt frem en rekke ambisjoner. Den første ambisjonen er å halvere utslippene fra innenriks skipsfart innen 2030, samt stimulere til utvikling av lavutslippsløsninger i alle fartøyskategorier. Den andre ambisjonen til regjeringen, er å tilrettelegge for å få frem norske vinnere i skipsfartens grønne skifte, samt medvirke til en bærekraftig skipsfart i det inneværende århundret. Den tredje ambisjonen er å legge til rette for at næringen opparbeider seg tilstrekkelig erfaring og kompetanse for å kunne bli en synlig aktør i markedet av produktleveranser for den kommende omstillingen både nasjonalt og globalt. Aktuelle utviklingstrekk som trekkes frem i den forbindelse, er et estimat

som påstår at en tredel av landets bilferger vil være drevet av elektrisitet innen 2022. Allerede fra 2021 vil vi se den første hydrogendrevne bilfergen i Norge (Klima og miljødepartementet, 2019-2020, 383-384). Samtidig som regjeringen-Solbergs mer optimistiske estimater presenteres over, presenterer andre aktører tall som ser ganske annerledes ut.

Det europeiske miljøbyrået (EEA) har presentert tall som burde vekke bekymring. I en artikkel fra 2016 ble det anslått at godstransport, hvor skipsfarten er en viktig aktør, er estimert til å øke med 100% fra nivået i 1995 til 2050. I all hovedsak baseres dette tallet på en forventning om økt handel globalt i tidsperioden. I 2016 sto utslippene av karbondioksid (CO₂), nitrogenoksider (NO_x) og svoveldioksider (SO_x) fra luftfart og skipsfart, samlet for 5% av verdens utslipp. Europaparlamentet bestilte i den forbindelse en studie som slo fast at utslippene fra skipsfarten alene vil øke til 17% av de globale karbondioksidutslippene innen 2050 (Det europeiske miljøbyrået, 2016). Man kan dermed undre seg over hvordan den norske regjeringens ambisjoner for utslippsreduksjoner fra den norske skipsfartsnæringen, og hvordan EUs ambisjoner for utslippskutt, ser ut til å skille seg klart fra Europaparlamentets estimater om utslippsoppgang fra skipsfartsnæringen de neste tiårene. Jeg vil påstå at et nøkkelspørsmål i den forbindelse vil være om en drastisk utslippsnedgang på rundt 40% er mulig allerede innen 2030.

Jeg vil hevde at predikerte anslag for hvordan mengden av klimagassutslipp fra skipsfartsnæringen i framtiden vil utvikle seg, har flere svakheter. For det første kan det være vanskelig å unngå at viktige variabler utelates. Det er grunn til å tro at teknologiske fremskritt, nye økonomiske incentiver, nye juridiske vedtak og nye politiske vedtak, vil utvikle seg videre de neste ti-årene. I den forbindelse vil jeg stille spørsmålsteget ved hvordan dagens forskere kan presentere presise og realistiske prediksjoner for hvordan det endelige utfallet av utslippsutviklingen vil bli. Når det er sagt, så mener undertegnede samtidig at vi kan se på hvordan utviklingen av den norske skipsfartsnæringens klimagassutslipp har vært historisk gjennom en lengre tidsperiode som 1994-2020. Hvilke empiriske funn fra fortiden kan implisere hvordan utviklingen vil bli videre? Har politiske lovnader fra en overnasjonal organisasjon som EU spilt fallitt eller vært en suksess? Har organisasjonen stått for lovgivende fremskritt for å få ned næringens utslipp hittil? Disse spørsmålene ønsker jeg å utforske i min masteroppgave.

2.0. Bakgrunn og kontekst: Norges ratifisering av EØS-avtalen i 1994

Norges signering av EØS-avtalen i 1992 skapte utgangspunktet til en rekke spørsmål, både av juridisk og politisk karakter. Den 1.januar 1994 trådte EØS-avtalen formelt i kraft og skulle legge grunnlaget for en rekke endringer. EØS-avtalen består av en hoveddel med 129 artikler, 22 vedlegg, 49 protokoller og en sluttakt. Videre er avtalen omfattende ettersom nye EØS-relevante rettsakter innlemmes i avtalens vedlegg og protokoller i EØS-komiteen (Lovdata, 2020). Protokoll 19 omfatter sjøtransport. I lovtekstens bestemmelse nummer seks blir det slått fast at «etter anmodning fra en avtalepart skal avtalepartene rådføre seg med hverandre om skipsfartsspørsmål som behandles i internasjonale organisasjoner, og om de forskjellige sider ved utviklingen som har funnet sted i forholdet mellom avtaleparter og tredjestater innen skipsfart, og om hvorledes bilaterale eller multilaterale avtaler inngått på dette» (EØS-avtalen – Protokoll 19 om sjøtransport, AVT-1992-05-02-1-P19, 1994). Slik bestemmelsen er utformet kan vi se hvordan skipsfartens kompleksitet i form av et mangfold av aktører arter seg i praksis, og hvordan bestemmelsen krever at partene skal rådføre seg med hverandre om skipsfartsspørsmål som behandles i internasjonale organisasjoner.

Et sentralt spørsmål jeg ønsker å se nærmere på i forbindelse med Norges ratifisering av EØS-avtalen, er hvilke implikasjoner EØS-avtalen har hatt for norsk skipsfart etter at EØS-avtalen trådte i kraft. En dyptgående granskning av suverenitetsspørsmålet ønsker jeg derimot ikke å gå nærmere inn på i denne avhandlingen. Allikevel er et sentralt spørsmål jeg ønsker å stille, hvordan EU som aktør har implementert viktige forordninger for å få ned utslipp av klimagasser fra skipsfartsnæringen, samt hvordan de eventuelt har påvirket det norske lovverket. Dersom mine funn impliserer at Norge implementerer svært mange miljøforordninger vedtatt av EU, vil det kunne styrke hypotesen om EØS-avtalens svekkelse av Norges suverenitet. Samtidig vil det i en kontekst hvor klima og miljøspørsmål står i fokus, kunne vise til hvordan EU som aktør er en viktig bidragsyter i arbeidet med å få ned klimagassutslipp fra den norske skipsfartsnæringen gjennom vedtatte forordninger.

2.1. Den europeiske unions definering og klassifisering av drivhusgasser

I denne delen av oppgaven ønsker jeg å presentere hvordan EU definerer hva som er en drivhusgass, samt hvilke gasser EU definerer som drivhusgasser. Årsaken til det er utgangspunktet for datasøkene til datainnsamlingen, i tillegg til datainnsamlingens begrensning. Videre vil disse definisjonene av de ulike gassene EU definerer som drivhusgasser, utgjøre en del av mitt grunnlag for å kunne forsvare mitt utvalg av data, samt hvordan jeg har gått frem for å gjennomføre datasøkene. Årsaken til at disse gassene kun vil utgjøre en del av utvalget, er deres relevans for skipsfartsnæringens utslipp av miljøskadelige gasser. Der hvor jeg finner det hensiktsmessig å inkludere andre miljøskadelige gasser i datautvalget vil dette forsvares ved gassenes relevans for skipsfartsnæringen.

Eurostat fører statistikk på vegne av EU og kartlegger blant annet utslipp av drivhusgasser fra EUs medlemsstater. Eurostat skriver at drivhusgasser klassifiseres ved hjelp av tekniske prosesser. Eurostat samler inn data knyttet til utslipp etter økonomisk aktivitet og gjelder både utslipp fra industrier og husholdninger. Byrået skriver videre at drivhusgasser består av karbondioksid (CO₂), nitrogenoksid (N₂O), metan (CH₄) og fluorgasser i form av hydrofluorkarboner (HFC), perfluorkarboner, svovelheksafluorider (SF₆) og natrium trifluorider (NF₃) (Eurostat, 2020). Et sentralt spørsmål som jeg nevnte tidligere, er hvorvidt drivhusgasser slik de er definert av EU, omfatter miljøskadelige gasser som skipsfartsnæringen slipper ut store mengder av. I neste delkapittel ønsker jeg å ta for meg hvordan den norske stat problematiserer miljøskadelige gasser fra skipsfartsnæringen. Dermed vil vi kunne se på eventuelle ulikheter og likheter mellom EU og den norske stats syn på klimagasser, samt evaluere gassenes relevans for skipsfartens utslipp av miljøskadelige gasser.

2.2. Den norske stats definisjon av klimagasser og statens problematisering av miljøskadelige gasser fra skipsfartsnæringen

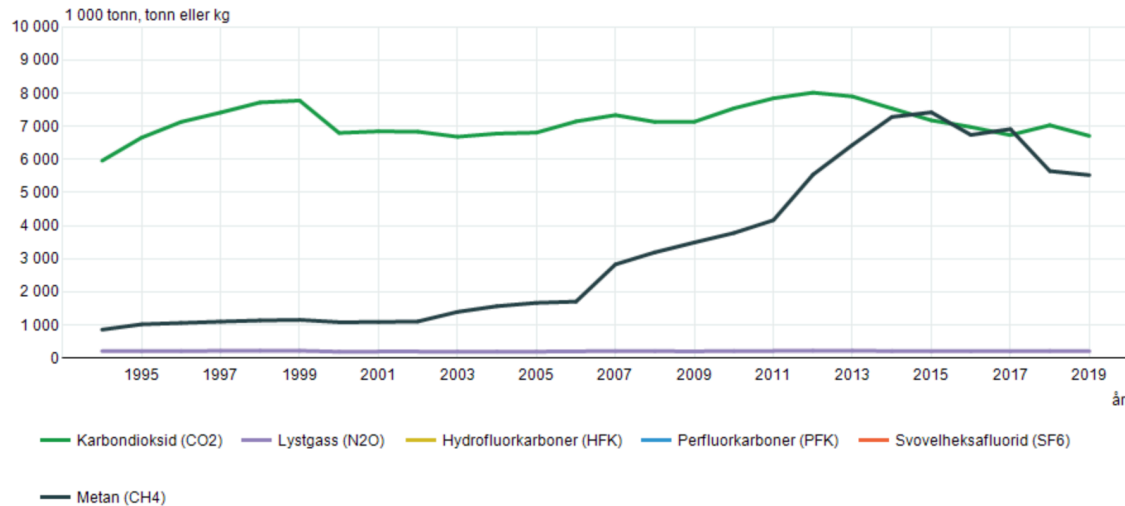
I arbeidet med å finne den norske stats definisjon av klimagasser, har jeg valgt Statistisk Sentralbyrå som kilde til definisjonen. Årsaken til det er at Statistisk Sentralbyrå er en organisasjon som formelt er underlagt Finansdepartementet, selv om det vil være verdt å

poengtere at organisasjonen er faglig uavhengig (Statistisk Sentralbyrå 2020). Organisasjonen presenterer en definisjon av klimagasser som er forholdsvis lik EUs definisjon. Klimagasser består ifølge SSB av gassene karbondioksid (CO₂), metan (CH₄), lystgass (N₂O), hydrofluorkarboner (HFK), perfluorkarboner (PFK) og svovelheksafluorider (SF₆) (Statistisk sentralbyrå 2020). Vi ser dermed at natrium trifluorider (NH₃) ikke inngår i SSBs oversikt over hva som utgjør klimagasser. Denne dimensjonen skiller Statistisk Sentralbyrås definisjon av klimagasser fra Eurostats definisjon.

I en kontekst hvor skipsfart og dens utfordringer knyttet til miljø står i fokus, vil jeg påstå at det er interessant å se på hvordan Statistisk Sentralbyrå har kartlagt utslippene fra innenriks skipsfart i Norge og hvilke gasser som byrået har inkludert i deres forskning for å se på miljøskadelige utslipp fra næringen. Utenom de ovennevnte klimagassene har Statistisk Sentralbyrå også kartlagt utslipp av andre miljøskadelige gasser fra innenriks skipsfart i Norge. Disse gassene består av forsurende gasser og ozonforløpere, og denne gruppen av gasser omfatter svoveldioksid (SO₂), nitrogenoksid (NO_x), ammoniakk (NH₃), flyktige organiske forbindelser (NMVOC) og karbonmonoksid (CO) (Statistisk Sentralbyrå 2020). Et sentralt spørsmål i mitt utvalg har dermed blitt om avhandlingens fokus skal avgrenses til å kun omhandle forordninger som regulerer utslipp av klimagasser. En annen vurdert fremgangsmåte har vært om det vil være hensiktsmessig at andre miljøskadelige gasser som skipsfarten slipper ut også inkluderes. I den forbindelse ønsker jeg å presentere noen metriske data for å underbygge utvalget av miljøskadelige gasser som problemstillingen inkluderer.

2.2.1. Utslipp av klimagasser etter komponent og år. Luftfart, sjøfart, motorredskaper m.m.

08940: Klimagasser, etter komponent og år. Luftfart, sjøfart, fiske, motorredskaper m.m., Utslipp til luft (CO₂ i 1 000 tonn, CH₄ og N₂O i tonn, HFK, PFK og SF₆ i kg).



Kilde: Statistisk sentralbyrå

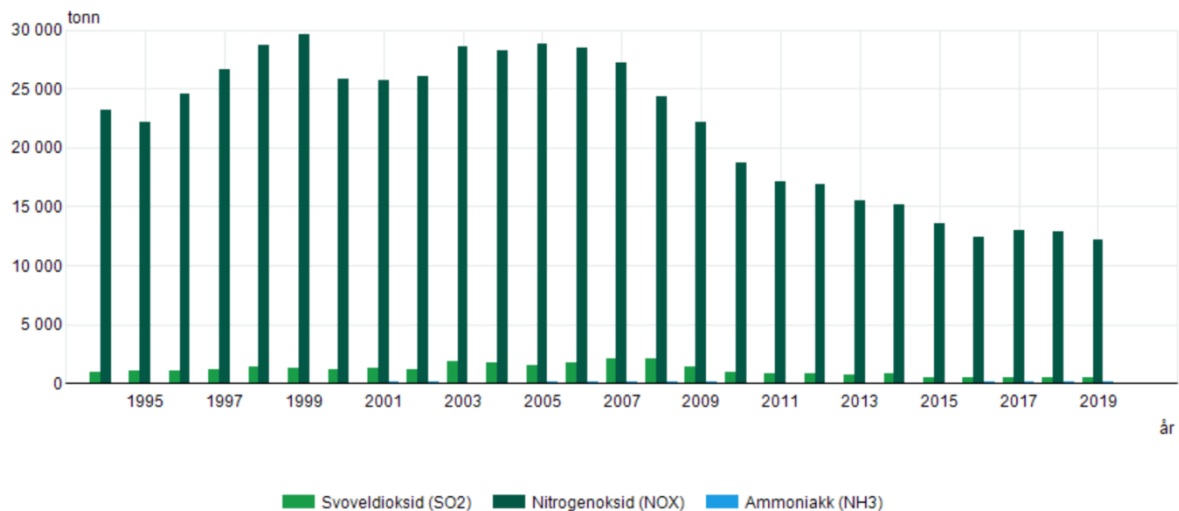
Visualisert av Statistisk Sentralbyrå (2020).

Grafene i tabellen gir en oversikt over utslippene av klimagasser fra luftfart, sjøfart, fiske og motorredskaper fra 1994 til 2019. Det skal spesifiseres at tallene for sjøfart kun omfatter innenriks sjøfart og tallene for luftfart kun omfatter innenriks luftfart i Statistisk Sentralbyrås datamateriale som er utgangspunktet for grafene ovenfor (Statistisk Sentralbyrå, 2020). Jeg ønsker å understreke at tabellen er utarbeidet av undertegnede ved å legge inn relevante variabler fra Statistikkbanken til Statistisk Sentralbyrå. Videre vil jeg påpeke at variabelen «Luftfart, sjøfart, fiske, motorredskaper m.m.» omfatter flere sektorer enn kun skipsfart. Dermed vil jeg påstå at grafene ikke er noen presise indikatorer for utslippene av klimagasser fra skipsfarten alene i tidsperioden og det kan dermed være problematisk å anvende implikasjonene av grafene til å utforme hypoteser. Derimot viser tabellen at ikke alle klimagassene er relevante for noen av næringene som variabelen «Luftfart, sjøfart, fiske, motorredskaper m.m.» omfatter. Grafen impliserer at kun klimagassutslipp av karbondioksid (CO₂), metan (CH₄) og til en viss grad lystgass (N₂O) er relevante for skipsfartens utslipp, dersom man ser på volum av utslipp. Dermed vil jeg argumentere for at det vil være hensiktsmessig å begrense datasøkene hvor klimagasser inngår i søkeordene til å kun omfatte karbondioksid (CO₂), metan (CH₄) og lystgass (N₂O).

Den neste grafen jeg ønsker å presentere viser hvordan utslippene av forsurende gasser fra skipsfarten har utviklet seg mellom 1994 og 2019. På bakgrunn av hva grafene i tabellen viser, ønsker jeg å foreta meg en fremgangsmåte for utvalg av forsurende gasser som skal brukes i søkeordene når datainnsamlingen gjennomføres.

2.2.2. Utslipp av forsurende gasser fra innenriks sjøfart. Utslipp til luft

09289: Forsurende gasser fra norsk økonomisk aktivitet, etter komponent og år. Innenriks sjøfart, Utslipp til luft. Forsurende gasser, ozonforløpere m.fl. (tonn).



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Visualisert av Statistisk Sentralbyrå (2021).

Sammenlignet med tabell 08940 som viste fordelingen av klimagassutslipp fra blant annet skipsfart, viser tabell 09289 fordelingen av forsurende gasser fra innenriks skipsfart i Norge. Tabellen er utarbeidet av undertegnende med bruk av statistikk fra Statistikkbanken til Statistisk Sentralbyrå og jeg ønsker å påpeke at ozonforløpere ble fjernet i variabelutvalget. I tillegg avgrenset jeg utslipp fra de ulike sektorene i variabelutvalget til «innenriks sjøfart». Grafen viser utslipp av svoveldioksid (SO₂), nitrogenoksid (NO_x) og ammoniakk (NH₃). Med volum av utslipp i mente, viser grafen at det er store ulikheter hva angår utslipp fra de tre ulike forsurende gassene. For bedre visualisering av tabellen ble den oppdatert i 2021.

Utslipp av nitrogenoksid (NOX) fra innenriks skipsfart viser til et funn som ser ut til å være interessant som et grunnlag for datasøkene til datainnsamlingen. Utslipet av NOX fra innenriks skipsfart har gått drastisk ned fra nivåene på 1990-tallet og frem til 2019. Fra utslipp på nærmere 30.000 tonn av NOX på 1990-tallet, har utslippene gått drastisk ned utover 2010-tallet og i 2019 lå utslippene rett i overkant av 10.000 tonn. Ifølge en rapport fra 2014, var innføringen av NOX-avgiften i 2007 spesielt effektiv for reduksjon av nitrogenoksider fra skipsfartsnæringen. Årsaken til det var at ny teknologi ble tatt i bruk av næringen, hvor spesielt katalysatorer skulle vise seg å være svært effektive for å redusere utslipp av NOX fra skip (Statistisk sentralbyrå 2014). Utslippetsnedgangen av NOX fra Norges skipsfartsnæring, ser dermed ut til å ha vært en suksesshistorie.

Utenom nitrogenoksid, kan man se at også utslippene av svoveldioksid har gått mye ned i tidsperioden. Tabellen viser at utslipp av ammoniakk fra skipsfart ikke utgjør store volum. Dermed ønsker jeg å avgrense datasøkene knyttet til miljøforordninger som regulerer utslipp av forsurende gasser, til å kun omhandle søkeord som inkluderer nitrogenoksid (NOX) og svoveldioksid (SO₂).

3.0. Teoretisk forankring: Studiens analytiske rammeverk

Det vil være nærliggende å kunne påstå at skipsfarten som bransje er en svært internasjonalisert bransje og dermed også en komplisert næring å forholde seg til når man gjennomfører en studie av et fenomen knyttet til næringen. Blant allmennheten for øvrig vil nok mange peke på skipsfartsnæringen som en noe mytisk næring, hvor hemmelighold, store transaksjoner, skatteplanlegging og dens globaliserte karakter, skaper et inntrykk av at dette er en næring kun de færreste har kjennskap til. For å bedre kunne forstå hvordan skipsfarten styres, har jeg valgt å anvende styringsteorier, bedre kjent som «governance» innen den statsvitenskapelige disiplinen.

Hvordan styres egentlig en næring hvor rederen kan være norsk statsborger, mens rederiet er registrert på Bahamas, hvor mannskapet består av både filippinere og EU-borgere og hvor seilasene går mellom havner i det fjerne Østen og til Norge. Dette enkelt formulerte og retoriske spørsmålet, vil jeg påstå viser den store kompleksiteten skipsfarten må forholde seg til selv som

en næring. Samtidig viser det til hvordan den norske stat og en rekke andre offentlige aktører, både nasjonalt og internasjonalt, har et «lappeteppe» av styringsagenter å forholde seg til.

Et sentralt spørsmål vil være hvordan de ulike styringsagentene samhandler. Min masteroppgave har på bakgrunn av dens naturlige begrensing i tid og omfang ikke mulighet til å undersøke alle aktørene som styrer og påvirker den norske skipsfartsnæringen eller alle forhold knyttet til næringen. Fokuset i problemstillingen er som kjent hvordan EU som aktør har vedtatt miljøforordninger som har fått konsekvenser for norsk skipsfartsnæring. Når det er sagt, vil min fremleggelse av avhandlingens empiriske data gi liten mening for en leser, dersom man ikke kan forstå empirien ut ifra en teoretisk kontekst. Formålet med teorikapittelet er derfor å stille de følgende spørsmålene: Hva er styring? Hvordan foregår styring av skipsfart? Hvilke sentrale aktører er med på å styre utslipp fra norsk skipsfartsnæring? Hvordan styres utslipp fra den norske skipsfartsnæringen? Hva viser teorier til når det kommer til hva forskjellige styringsagenter har gjort for å få ned utslippene fra norsk skipsfartsnæring? For å kunne besvare disse spørsmålene vil jeg i all hovedsak presentere teorier som omhandler styring, ettersom det er styringsteorier som legger den teoretiske forankringen for avhandlingen.

3.1. Governance: Hva er styring og hvordan foregår styring?

I forrige delkapittel hevdet jeg at skipsfarten er en næring som er vanskelig å styre. For å underbygge mine argumenter ønsker jeg først å forklare hva styring faktisk handler om. Det finnes mange teorier om hva styring faktisk innebærer og jeg ønsker her å presentere noen teorier om hva styring er. Bevir presenterer flere definisjoner av hva styring omhandler, hvor man må skille mellom hvordan man tolker styring ut ifra en teoretisk og en praktisk kontekst. Styring fra et teoretisk perspektiv skal forstås som komplekse prosesser og samhandling, som sammen utgjør mønstre for utøvelse av styring/makt (Bevir 2011, 2-3). Videre har styring, sett fra både et teoretisk og et praktisk perspektiv, til felles at begrepet innebærer fenomener som er multi-jurisdiksjonelle og hvor det er flere parter involverte. Partene samles deretter i et nettverk og dette legger grunnlaget for hvordan de handler (Bevir 2012, 2-3). I neste avsnitt ønsker jeg å se nærmere på hvordan governance-begrepet har utviklet seg, samt gå nærmere inn på hva begrepet innebærer.

Bevir presenterer ikke kun ulike oppfatninger av hvordan vi skal se på styring ut ifra et teoretisk og et praktisk perspektiv, men også hva jeg vil kalle et tidsmessig skille. Det handler om hvordan vi skal forstå governance som teori. Fra den mer enkle og tradisjonelle definisjonen som jeg presenterte tidligere, fremhever Bevir det han kaller for *New-Governance*, som er sammensatt av administrative systemer, markedsøkonomiske mekanismer og organisasjoner som ikke har profitt som mål for deres virksomhet. Videre hevder Bevir at ulike former med blandinger av offentlige og private aktører eller kun private reguleringer, utvikler seg (Bevir 2011, 2-3). Basert på Bevirs definisjoner og spesielt *new-governance* som jeg vil kalle en tidsmessig utviklingsfaktor, vil jeg hevde at spesielt new-governance er en spennende teori som jeg ønsker å sette i en kontekst hvor skipsfart står i fokus.

Et sentralt spørsmål knyttet til new-governance som Bevir påpeker, er at new-governance har fått et stadig større fotfeste gjennom de siste tiårene av 1900-tallet. Stater har gradvis blitt mer avhengig av samarbeid og konkurranse fra sivilsamfunnet, i tillegg til at staten er blitt mer avhengig av internasjonale aktører. Videre hevder Bevir at styring har gått fra det byråkratiske hierarkiet til også å omfatte det private markedet og ulike nettverk med styringsagenter. I tillegg til dette påpekes det at stater har måttet styre på en annen måte enn tidligere, rett og slett fordi politiske problemer for samfunnet innad i nasjonalstatene og i verden for øvrig, internasjonaliseres og globaliseres. I denne konteksten trekkes miljøpolitiske problemstillinger frem som et eksempel på utfordringer som det tradisjonelle hierarkiske byråkratiet og nasjonalstaten ikke arbeider alene om å løse (Bevir 2011, 15-16). I den forbindelse ønsker jeg nå i neste omgang å presentere andre definisjoner av styring, samt hva andre akademikere trekker fram som vesentlige kjennetegn ved governance-teorier og hvordan styring har utviklet seg.

For å forstå styring ut ifra min valgte problemstillings kontekst, mener jeg det vil være hensiktsmessig å undersøke Bevirs teorier nærmere ved å sammenligne hans styringsteorier med andre styringsteorier. For hvordan stiller andre akademikere seg til hans teorier om styring og hvordan styring har utviklet seg? Burriss et.al beskriver styring, styringens utvikling og problematikk knyttet til dagens styreformer, som på mange måter kan sies å ligne på Bevirs beskrivelser. Spesielt problemstillinger knyttet til klima og miljø trekkes fram som svært vanskelig å løse med dagens former for styring. Det blir hevdet at dagens former for styring er

i dårlig stand med dens globale karakter. Denne formen for styring er bedre kjent som *global governance*. Dagens former for styring er preget av globale styringsmekanismer hvor nasjonalstatenes suverenitet har blitt sterkt utfordret og hvor nettverk av privilegerte, kan styre på bekostning av de mindre privilegerte. Det har blant annet gjort arbeidet med å løse klima og miljøproblemer svært utfordrende (Burriss et.al 2008, 41-43). I motsetning til Bevir, mener jeg derimot at Burriss et.al trekker fram flere interessante teorier knyttet til reguleringer fra et styringsperspektiv.

Dersom et overordnet regulatorisk system skal klare å gjennomføre deres regulatoriske funksjoner, er det tre funksjoner de må klare å opprettholde. Den første omhandler å *sette standarder*, som enten regulerer adferd eller utfall av reguleringen. Den andre funksjonen omhandler «*monitor compliance*», som handler om hvordan de som styrer overvåker lovlydighet. Den tredje faktoren er *håndhevelse av lovlydighet for de aktørene som ikke følger loven*. Videre påpeker Burriss et.al at et svekket skille som har skjedd over en lengre tid, mellom det offentlige og det private for hvordan styring foregår, har ført til at disse reguleringsfunksjonene nå er delt mellom mange ulike aktører (Burriss et.al 2008, 35-36). Disse påstandene mener jeg er svært interessante, ettersom jeg vil påstå at de ligner på mange av de samme argumentene til Bevir knyttet til new-governance, til tross for at Bevir ikke skriver om styring i en regulatorisk kontekst.

For min problemstilling mener jeg at argumentene til Burriss et al kan legge grunnlaget for en rekke hypoteser, men jeg vil mene at det er hensiktsmessig å se på hva andre akademikere mener om det samme temaet. Har virkelig skillet mellom det offentlige og private blitt visket mer og mer ut over tid, hvor både offentlige og private aktører deltar aktivt i regulatoriske aktiviteter? For å undersøke dette spørsmålet nærmere, ønsker jeg å trekke inn andre teoretiske synspunkter for å se om det finnes andre teorier som samsvarer eller motstrider Bevir og Burriss et als teorier om styringens utvikling.

I en kontekst hvor jeg har valgt å se på styring, styringens utvikling, samt regulerings plass i styring, vil jeg hevde at det er vanskelig å finne andre teorier som motstrider både Bevir og Burriss et.als teorier. Derimot vil jeg hevde å ha funnet flere teoretiske bidrag som taler for at

teoriene til de respektive forfatterne styrkes ytterligere. I neste avsnitt ønsker jeg å trekke fram hvordan det argumenteres for at det private selv tar ansvar.

Grabosky hevder at det ikke lenger er hensiktsmessig å skille mellom offentlige og private institusjoner i sammenheng, knyttet til regulering og deregulering. Grabosky presenterer begrepet *hybridstyring*, hvor statlige aktiviteter enten deles eller er blitt overført til private aktører (Grabosky 1995, 529-530). Spørsmålet i denne konteksten er hva som menes i en slik sammenheng og hvordan dette kan ses i lys av min problemstilling. Grabosky påstår at det private i utstrakt grad regulerer seg selv, gjennom hva han kaller *selvregulering*. Dette begrepet innebærer at de private aktørene som regulerer, skaper deres egne lovlydighetsprogrammer. Disse programmene må deretter bli inspisert av regulatoriske myndigheter. Videre blir det hevdet at slike regulatoriske løsninger kanskje kan føre til et bedre utfall enn dersom statlige myndigheter hadde implementert lignende løsninger. Årsaken til det er at de er lovlydighetsprogrammene er skreddersydde. Det blir også påpekt at det er urealistisk at offentlige tjenestemenn skal ha mulighet til å overvåke alle disse formene for utøvelse av regulatoriske inngrep (Grabosky 1995, 529-531).

Det jeg vil hevde er et sentralt spørsmål, er at ettersom flere av styringsteoriene jeg har presentert hittil påstår at privat sektor gradvis har blitt mer involvert i regulatoriske aktiviteter, vil det også være naturlig å spørre om hva som kan være årsakene til akkurat det. Hittil har flere av teoriene påstått at staten, byråkratiet og nasjonalstaten, ikke lenger er alene om styring og regulatoriske aktiviteter. I tillegg har det blitt påstått at private aktører også har blitt betydelige bidragsyttere i arbeidet med å regulere privat næringsliv. Om det er tilfellet at private aktører har blitt aktører av stor regulatorisk betydning, så vil min første tanke bli hva som er de private aktørenes interesser av selvregulering.

I de forrige avsnittene har jeg presentert ulike oppfatninger av hva som kjennetegner styring i dag, hvor flere forskere påstår at offentlige myndigheter ikke lenger er like viktige, hva gjelder styring og reguleringsimplementeringer for å kunne styre. Tvert imot påstår flere av dem at selvregulering og private aktørers egen initiativtaking til å styre seg selv, er et fenomen som kjennetegner dagens former for styring i stor grad. Hvis det er slik at private aktører i stor grad styrer og regulerer seg selv, så vil mitt spørsmål bli hvordan dette blir gjort. Kersbergen og

Waarden beskriver selskapsstyring, bedre kjent som «corporate governance», som «den gode styringen innen privat sektor», hvor det blir henvist til en definisjon for selskapsstyring. Selskapsstyring består av private aktører som ønsker å forbedre ansvarliggjøringen og transparensen til hvordan et selskap blir styrt, uten at de grunnleggende prinsippene knyttet til aksjonærenes behov og forventninger blir satt til side (Kersbergen og Waarden 2004, 147-148).

Hvorfor skal så private aktører ta et slikt ansvar istedenfor å kun sette søkelys på profitt? En årsak til hvorfor en slik form for god styring skjer, kan ifølge Kersbergen og Waarden blant annet være at staten legger til rette for god selskapsstyring. En mulig forklaring på det, er at enkelte teorier taler for at det sørger for nye og flere investeringer, som igjen styrker de makroøkonomiske utsiktene i et land. I tillegg påstås det at dette er viktigere i dag enn tidligere (Kersbergen og Waarden 2004, 147-148). Dersom dette er tilfellet, vil jeg påstå at om staten tar ansvar på et mer overordnet plan, som igjen delegerer ansvar over til private aktører, så kan dette være gunstig for alle aktørene som er involvert. I tillegg kan god selskapsstyring skape gode økonomiske motiver som både gagnar offentlige og private aktører. Det offentlige vil verdsette å se makroøkonomiske utsikter som styrkes av nye investeringer, mens selskaper og andre private aktører, vil kunne dra nytte av økt profitt som en konsekvens av at de får flere investorer.

Hittil har vi sett at det er en lang rekke aktører som styrer og at det er både offentlige og private aktører som er involvert i styringsprosesser. Flere av teoriene påstår at private aktører har fått stadig mer makt, men at det offentlige fortsatt er involvert. I et forsøk på å sette alle styringsagentene i en kontekst hvor det er mulig å få et bedre overblikk og forståelse for hvordan alle aktørene handler og samhandler, mener jeg det er hensiktsmessig å trekke inn *styringsnettverk*.

3.2. Styring satt i system: Styringsnettverkens rolle og deres betydning for skipsfart og miljøspørsmål

Et stort mangfold av aktører som styrer hver for seg og som styrer sammen, vil jeg mene at adresserer mange spørsmål. Min problemstilling er avgrenset til å se på EU som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfart. I den forbindelse vil jeg påstå at det gir liten mening å presentere empiri som ikke står i en kontekst hvor vi ser på hvilken rolle EU har i dette arbeidet, uten å sammenligne EU med andre viktige styringsaktører på området. Jeg ønsker derfor nå å presentere ulike teorier som forsøker å forklare hva *styringsnettverk* er.

En vid definisjon på et styringsnettverk er «plurisentriske» former for styring, til forskjell fra multisentrisk (markedsstyrt styring) og unisentrisk eller hierarkiske styringskonstellasjoner, som vi ser i staten. Videre kjennetegnes styringsnettverk av at de er selvstyrte, at de motsetter seg statlig styring, samt at de utarbeider deres egne politiske vedtak. I tillegg kan styringsnettverkene karakteriseres av at medlemmene deler og utveksler ressurser, samt at aktørene i nettverkene forhandler seg imellom (Kersbergen og Waarden 2004, 148-149). Jeg ønsker nå å trekke inn hvordan et slikt styringsnettverk kan se ut og hvordan et slikt styringsnettverk kan være med på å styre norsk skipsfart i en retning hvor reduksjon av miljøskadelige gasser står i fokus.

Hessevik og Jensen (2019) presenterer en tabell som forsøker å kartlegge hvordan skipsfarten i Norge styres. Tabellen vil presenteres i neste delkapittel for å se på hvilken rolle styringsnettverkene spiller, sammenlignet med andre viktige styringsagenter.

3.2.1. Styringsmatrise av skipsfartens sub-sektorer

Table 1: The Governance matrix.

Category	Int Carrier	Int Cruise	Supply/fishing	Regional pass	Short distance
Public governmental ownership					
Public policy jurisdiction Economic support			X	X	Local ferries, Passenger transport
Classic regulation	ECA	ECA		EU, ECA	
Market based (private or regional) regulation	X, Ports	X	X, Procurement	X	
Member organizations	IMO	IMO			
Network groups	X	X	X	X	X
Consumer pressure		X	Fishing	X	
Corporate culture, values	X	X	X	X	X
External nudging	X	X	X	X	

(Som visualisert av Hessevik og Jensen, 2019).

Som den utarbeidede styringsmatrisen ovenfor viser, kan vi se hvilke styringsaktører som er av betydning, hva gjelder styring av skipsfartens sub-sektorer. Hvis vi ser på rad nummer 7, tar den for seg styringsnettverk og styringsnettverkens betydning for styring av de ulike sub-sektorene innen skipsfarten. Jensen og Hessevik poengterer at disse styringsnettverkene er svært interessante, fordi de viser at slike nettverk kan være med på styre skipsfarten på tvers av næringens sub-sektorer. I tillegg til dette blir det poengtert at slike nettverk også er med på å skape endringer, hvor de blant annet er viktige bidragsytere når det kommer til å regulere på et lavere nivå. Det blir referert til eksempler som havner og andre spesielle områder. Styringsnettverkene kan også være viktige for å mobilisere ulike aktører inn i et samarbeid, som for eksempel samarbeid mellom teknologisektoren, forskningssektoren, politiske aktører, redere og skipsverft. Det blir hevdet at et slikt samarbeid er viktig for arbeidet med å skape en mer bærekraftig skipsfartsnæring (Jensen og Hessevik, 104-105). Jeg vil mene det er interessant å se på styringsnettverkens rolle i en sammenlignende kontekst, hvor man ser på rad nummer fire i tabellen, altså «Classic regulation».

Jensen og Hessevik skriver at alle sub-sektorene innen skipsfartsnæringen er underlagt reguleringer, enten i form av reguleringer fra nasjonale myndigheter, reguleringer fra internasjonale organisasjoner som f.eks. IMO, eller spesielle reguleringer som styrer aktiviteter i havner eller sårbare havområder. Videre blir det hevdet at den siste formen for reguleringer er spesielt viktig for skipsfartens bærekraftarbeid, ettersom svært mange havner i Europa, inkludert Oslo-havn, er underlagt strenge reguleringer av blant annet EU. Akkurat det ser ut til å ha en spesiell påvirkning på klimavennlig omstilling (Hessevik og Jensen 2019, 103-104).

Med utgangspunkt i «Table 1- The Government matrix», tolker jeg derfor styringsnettverkens rolle til å være av svært stor betydning for langt flere av skipsfartens sub-sektorer, enn hva de klassiske formene for reguleringer har. Allikevel vil jeg på bakgrunn av matrisen, hevde at EU er en viktig styringsagent og regulator for skipsfarten på et regionalt plan, sett fra et bærekraftperspektiv. Ettersom «Table 1: The Government matrix» viser hvordan styringsnettverkene har stor betydning på bærekraftsarbeidet i skipsfartens sub-sektorer, ønsker jeg å se videre på hvilken betydning et styringsnettverk kan påvirke den norske skipsfartsnæringen.

For å se på hvilke utfordringer og fordeler den norske skipsfartsnæringen har, knyttet til bærekraftig utvikling med reduksjoner av miljøskadelige gasser, ønsker jeg nå å trekke inn et utvalg av styringsnettverk som har uttalt seg om både fordeler og ulemper som næringen står ovenfor. Hessevik presenterer to tabeller som forklarer hvordan to norske styringsnettverk jobber for en mer bærekraftig skipsfart. De to tabellene oppsummerer godt hva de to styringsnettverkene mener om den videre utviklingen, hva som er målene deres, samt hvilke utfordringer de mener næringen står ovenfor.

3.2.2. Styringsnettverket NCE Maritime Clean Techs hovedbudskap, identifisering av problemer og verktøy for å oppnå innflytelse hos politikktutformere

Table 1 Network-led advocacy by NCE Maritime Clean Tech

Main messages	Issues	Tools for getting their messages through to policymakers
<ul style="list-style-type: none"> • The technology is ready. • The industry has developed the technology. It is now up to the public sector to create a market. • Norway can become a showcase for the world. 	<p>Main issues</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stricter emission reduction requirements in public tenders • Zero emission shipping in the fjords <p>Other issues</p> <ul style="list-style-type: none"> • Safeguarding of national industry • Economic incentives for maritime industry and shipowners • International fund for clean technology • Public sector lead in developing infrastructure for zero-emission shipping • Emission reduction requirements when issuing licenses for aquaculture, oil production and offshore wind industry 	<p>Main tools</p> <ul style="list-style-type: none"> • Media coverage and op-eds • Show what is possible through pilot projects <p>Other tools</p> <ul style="list-style-type: none"> • Communicate state-of-the-art technology • Communicate industry needs to policymakers through presentations, meetings, and letters. • Direct input to politicians' policy formulation • Input in government meetings when invited • Nurturing of political contacts • Hosting seminars and workshops • Building network • Presentations at conferences

(Som visualisert av Hessevik, 2021).

3.2.3. Styringsnettverket The Green Shipping Programme sitt hovedbudskap, identifisering av problemer og verktøy for å oppnå innflytelse hos politikktutformere

Table 2 Network-led advocacy by the Green Shipping Programme

Main messages	Issues	Tools for getting their messages through to policymakers
<ul style="list-style-type: none"> • The technology is ready, but political push and green markets are lacking. • Transition requires investment and commitment from both the public sector and industry • Policy suffers from a lack of coordination. • The incentives are insufficient and inadequate because they do not address system barriers 	<p>Main issues</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lower electricity prices for shore power and charging • CO₂ fund <p>Other issues</p> <ul style="list-style-type: none"> • CO₂ tax-exemption for LNG • National plan for cleaner fuels • Job creation • More cargo on ships, less on roads 	<p>Main tools</p> <ul style="list-style-type: none"> • Input in government meetings when invited • Meetings with policymakers • Studies and analyses <p>Other tools</p> <ul style="list-style-type: none"> • Media coverage and op-eds • Communicate industry needs to policymakers through presentations, meetings, and letters • Host seminars, workshops, and debates • Participate in the Minister of Climate and Environment's advisory body • Presentations at conferences • Show what is possible through pilot projects • Network building

(Som visualisert av Hessevik, 2021).

De to tabellene viser altså to styringsnettverk som har noen felles kjennetegn, samt noen karakteristikk som skiller dem fra hverandre. Disse likhetene og ulikhetene skal jeg trekke

inn litt senere. Nå først ønsker jeg å se på hvilke hovedbudskap de to nettverkene presenterer. Jeg ønsker å fremheve at begge aktørene hevder at teknologien er til stede, i tillegg til at begge aktørene peker på et manglende marked for den nye grønne teknologien som et foreløpig problem. De to aktørene skiller seg til dels ut, ved at NCE Maritime CleanTech peker på at det er opp til offentlig sektor å etablere et marked for den nye teknologien. The Green Shipping Initiative peker derimot på manglende politisk vilje som et problem. Noen av hovedproblemene som trekkes fram av begge styringsnettverkene, ser ut til å omhandle manglende krav til utslippsreduksjoner fra offentlige aktører, samt manglende økonomiske incentiver for å kunne få til den grønne omstillingen. Jeg mener det er svært interessant at en fellesnevner for de to styringsnettverkene, er at de begge hevder at det er en manglende vilje og innsats fra offentlige aktører som utgjør hovedproblemene for bærekraftig omstilling i norsk skipsfartsnæring. Det at to slike nettverk påstår dette, mener jeg impliserer et mangelfullt lovverk og manglende politisk vilje, noe som er svært interessant, sett fra et perspektiv hvor min avhandlings problemstilling står i fokus.

Hessevik poengterer at både NCE Maritime CleanTech og The Green Shipping Programme har til felles at de er blitt to formaliserte styringsnettverk. De har også et felles mål, de besitter egne ressurser, har formaliserte medlemskapsavtaler, en felles visjon, organer for beslutningstagelser, medlemskapskontingenter, samt medlemskapsmøter. De er derimot ulike, knyttet til blant annet etablering og eierskap. The Green Shipping Programme ble startet av selskapet DNV-GL, i samarbeid med Klima og Miljødepartementet. NCE Maritime CleanTech var derimot et nettverk som i all hovedsak besto av medlemmer fra privat næringsliv, mens det har kommet noen medlemmer fra offentlig sektor til de senere årene (Hessevik 2021, 9-10).

Slik som de to ovennevnte tabellene viste, var både NCE Maritime CleanTech og The Green Shipping Programme enige om at manglende vilje fra offentlige aktører var et av hovedproblemene for å skape et marked for allerede eksisterende grønn teknologi som kan omstille den norske skipsfartsnæringen. Med det i mente, ønsker jeg derfor nå å se på flere teorier som enten taler for eller imot det offentliges muligheter til å styre norsk skipsfartsnæring. I tillegg vil andre aktører av betydning bli trukket inn. Ettersom oppgavens problemstilling ønsker å undersøke en overnasjonal aktør som EU, vil jeg nå ta for meg hvordan styringsaktører på flere ulike nivåer, både offentlige og private, forsøker å styre næringen.

3.3. Multi-level governance: Hvordan styrer EU sammen med andre aktører på ulike nivåer, og hva påstår ulike teorier om et slikt samarbeid i skipsfartsnæringen sett fra et klimaperspektiv?

Teoriene som har blitt presentert hittil, har tatt for seg hvordan styring har utviklet seg på et mer overordnet plan, samtidig som vi har sett på noen av rollene ulike styringsagenter har for å styre og regulere skipsfartsnæringen. Jeg vil påstå at teoriene som har blitt presentert hittil, viser kompleksiteten ved styring av en såpass globalisert næring. I tillegg viser de til en rekke uklarheter knyttet til hvilke aktører som har ansvar på ulike områder. Derfor ønsker jeg nå først å presentere «multi-level governance» fra et perspektiv hvor EUs rolle for skipsfarten blir diskutert. Deretter vil det bli trukket inn teorier som forsøker å forklare forholdet mellom ulike styringsagenter i skipsfarten, samt deres ulike roller. Det vil bli gjort for å se hva ulike teorier sier om hvordan de samhandler for å styre skipsfartsnæringen ved bruk av reguleringer.

For å forstå multi-level governance i en kontekst hvor skipsfart er relevant, ønsker jeg å trekke inn definisjonen til Bache og Flinders, slik den blir presentert av Roe (2009). Multi-level governance som et konsept, ønsker å forklare fravik av makt som blir utøvd av sentrale myndigheter, både gjennom en vertikal dimensjon, hvor makt gis til aktører på andre territorielle nivåer, samt horisontalt, hvor makt gis til ikke-statlige aktører (Roe 2009, 43-44). I en mer spesifikk kontekst for EU påpekes det at multi-level governance kan bli sett på som en måte å se endringer og usikre mønstre i styringsprosesser. EU blir i den forbindelse beskrevet som en konkurrerende aktør, som også i stadig større grad blir en viktigere konkurrerende aktør i styringshierarkiet (Roe 2009, 43-44). Spørsmålet jeg ønsker å stille i den forbindelse, er i hvilken grad EU som styringsagent av skipsfarten har utviklet seg, samt hvilken posisjon de har i dag.

Marks og Hooghe i Roe (2009), påstår at alle EUs medlemsstater i dag har desentraliserte regionale myndigheter, som er viktige for dagens skipsfart. På 1980-tallet og 1990-tallet, så man derimot en sterk vekst av transnasjonale styringsregimer av skipsfartsnæringen. I dag har både private og offentlige styringsnettverk svært fremtredende roller som styringsagenter for skipsfartsnæringen, både innenfor regionale og internasjonale jurisdiksjoner. Dette skaper mange komplekse styringsmekanismer av dagens skipsfartsnæring. Slike mekanismer kan blant

annet ses gjennom juridiske krysningslinjer, fra institusjoner som EUs overvåkningsorgan, til nasjonale og lokale skipsfartsorganisasjoner. Et eksempel på en slik organisasjon er Norges Rederiforbund, som er nødt til å forholde seg til lovverk på mange juridiske nivåer (Roe 2009, 45-46).

Braithwaite og Drahos (2000) beskriver hvilken rolle stater har i reguleringen av skipsfarten, hvor det blir hevdet at Storbritannia har vært den ledende og viktigste staten i arbeidet med implementering av maritime reguleringer historisk sett. Det blir også hevdet at Storbritannia har klart å holde på deres rolle som en svært viktig regulator for skipsfarten inn i nyere tid. Blant annet plasseringen av IMO i London i 1959, skulle sørge for Storbritannia forble en betydningsfull aktør for skipsfarten. Videre blir det påstått at EU som aktør er langt mindre betydningsfull enn både Storbritannia og Tyskland. Årsaken til det er at de to landene, sammen med stater som USA og Japan, er svært viktige stater for IMOs arbeid. Det blir påstått at EU kun fungerer som en observatør av IMO (Braithwaite og Drahos 2000, 425-426). Denne påstanden vil bli undersøkt senere i avhandlingen.

Et sentralt spørsmål nå som det er blitt påstått at IMO har en svært fremtredende rolle som regulator, er hvilken rolle IMO faktisk har som en regulatorisk styringsagent. Braithwaite og Drahos skriver at organisasjoner som UNCTAD (De forente nasjoners konferanse for handel og utvikling), UNCITRAL (FNs kommisjon for internasjonal handelsrett) og ILO (Den internasjonale arbeidsorganisasjonen), har besittet viktige funksjoner i arbeidet med å utvikle maritime reguleringer. Allikevel er IMO den desidert viktigste organisasjonen for skipsfarten, ettersom organisasjonen støttes av mange ulike stater. Det påstås imidlertid at EU har hatt som rolle å utfylle mangler i lovverket til IMO, ettersom IMO implementerer mange minimumsstandarder. I tillegg har EU spilt en viktig rolle som regulator av skipsfarten gjennom «EEC Memorandum on Port Control 1982», ettersom denne setter krav til havnemyndigheter i 15 land, hvor de er ansvarlige for å undersøke 25% av utenlandske fartøy, samt at disse fartøyene følger internasjonale konvensjoner (Braithwaite og Drahos 2000, 425-426).

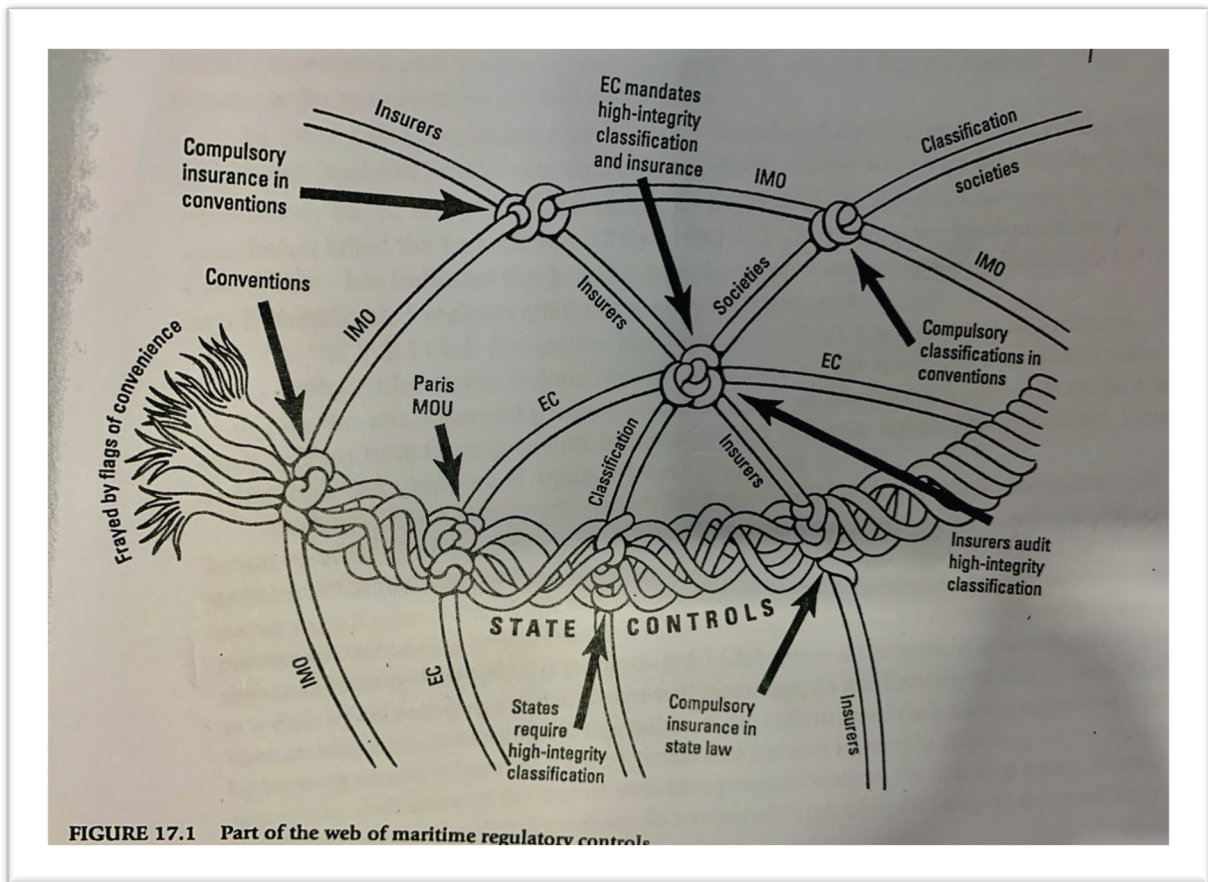
Til tross for den påståtte styringsfordelen EU har hatt via havnemyndigheter i unionen, er det IMO som har vært en svært viktig internasjonal aktør for skipsfarten hva gjelder utforming av lover. Organisasjonen har godkjent mer enn 40 konvensjoner og protokoller, samt anerkjent

mer enn 700 resolusjoner. Organisasjonen har 155 medlemstater, hvor bidrag til deres budsjetter i all hovedsak baseres på tonnasjen til de ulike medlemsstatenes handelsflåter. Til tross for at de største bidragsyterne, som er Liberia og Panama, er det allikevel ikke størrelsen på de økonomiske bidragene som ser ut til å være avgjørende for om en medlemsstat oppnår høy grad av innflytelse eller ikke. Det er de europeiske og nord-amerikanske medlemsstatene som påvirker IMO mest (Braithwaite og Drahos 2000, 426-427). Jeg ønsker å understreke at tallene og teoriene til Braithwaite og Drahos kan ha endret seg i tidsperioden etter år 2000, men jeg vil si at det gir en svært god pekepinn på IMOs betydning og rolle som regulatorisk styringsagent av skipsfarten. Spørsmålet blir derimot hvilken rolle IMO har fra et tydeligere styringsperspektiv, hvor selvråderett og nasjonal suverenitet står i fokus.

Det blir påstått at IMO ikke er en alvorlig trussel mot nasjonal suverenitet, ettersom en stemme i IMO er den mest praktiske måten en stat kan oppnå suverenitet i en så globalisert bransje som skipsfarten. Derimot er det «flags of convenience», som tar ca. 1/3 av hele verdens skipsfartsflåte ut av statlig kontroll, som er en virkelig trussel mot nasjonal suverenitet (Braithwaite og Drahos 2000, 426-427). Jeg vil hevde at disse teoriene og tallene også er svært interessante i et klima og miljø-perspektiv. Årsaken til det er utbredelsen av rederiers strategiske registreringer av skip i stater som er skattemessig og regulatorisk gunstig. Det kan for eksempel frita dem fra å måtte ta i bruk nyere teknologi som kan redusere utslipp av klimagasser og forsurende gasser.

Braithwaite og Drahos fremhever at Norge er et godt eksempel på en stat som har håndtert problematikken knyttet til «flags of convenience» på en spesiell måte. Norge har utarbeidet et eget register for skip som er involvert i internasjonal handel. De norske skipene som utfører nasjonal handel blir derimot møtt med mer kostbare betalingskrav, noe som skiller Norge ut i internasjonal sammenheng. Årsaken til det er at det er normalt at stater krever lavere avgifter fra nasjonale skip (Braithwaite and Drahos 2000, 433-444). Hva som er årsaken til at denne praksisen blir ført, blir derimot ikke forklart. Hittil har jeg presentert flere teorier rundt hva de ulike styringsaktørene på ulike nivåer gjør, samt hvordan stater og overnasjonale organisasjoner samhandler og handler ulikt i et forsøk på å styre og regulere skipsfarten. I neste del skal jeg med utgangspunkt i figuren under, forsøke å forklare EUs rolle som styringsagent og regulator fra et multi-level governance perspektiv.

3.3.1. Regulatorisk styring av skipsfart med et utvalg sentrale styringsagenter



(Som visualisert av Braithwaite og Drahos, 427).

Figuren over illustrerer et nettverk av styringsagenter som sørger for regulativ kontroll over skipsfarten. Jeg vil hevde at figuren illustrerer noen viktige faktorer. Først vil jeg påpeke at forsikringselskaper er representert som en privat regulator for næringen, samtidig som IMO er en organisasjon av svært stor betydning. Utenom dette er EC (Europakommisjonen) også representert innad i figuren. Spørsmålet jeg derfor ønsker å se på er EU og dens organers rolle som styringsagent og regulator i et miljøperspektiv for skipsfarten. Braithwaite og Drahos skriver at Europakommisjonen er den viktigste overnasjonale organisasjonen i verden som en håndhever av miljølovgivning. Europakommisjonen sørger for håndhevelse av over 200 ulike typer av miljølovgivning (Braithwaite og Drahos 2000, 259-260). Dette tallet bekreftes også av Karns og Mingst (Karns og Mingst 2004, 486-487). Når det gjelder konvensjoner, er det blitt implementert ca. 500 avtaler som påvirker nasjonale miljøreguleringer i verden og blant alle disse avtalene, blir MARPOL-konvensjonen trukket fram som en av de viktigste konvensjonene blant alle disse avtalene. Formelt kalles den Den internasjonale konvensjonen til forhindring av

marin forurensning av skip og ble vedtatt i 1973 (Braithwaite og Drahos, 261-262). Bidrag fra MARPOL-konvensjonen i EU-forordninger er derfor noe som vil bli undersøkt i analysen av oppgavens empiriske bidrag.

3.5. EU som styringsagent og regulator av skipsfarten

I dette delkapittelet vil det bli presentert teorier som omhandler EUs rolle som styringsagent og håndhever av miljøforordninger. Først vil imidlertid teori som forklarer EUs muligheter til å styre juridisk bli presentert. I denne oppgaven tar problemstillingen for seg EU som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring, hvor jeg har avgrenset problemstillingen til å sette søkelys på vedtatte *forordninger* fra EU i en valgt tidsperiode som får konsekvenser for skipsfartsnæringen. I den forbindelse mener jeg det er nødvendig å presentere de ulike bindende rettsaktene som EU har til rådighet for å kunne styre. Årsaken til det er at jeg vil understreke hvordan problemstillingens avgrensning setter noen begrensinger for å kunne si noe om EUs rolle som styringsagent av norsk skipsfartsnæring. Grunnen til det er fordi problemstillingen setter søkelys på vedtatte EU-forordninger som rammer skipsfarten. I den forbindelse vil jeg trekke fram hvordan EU opererer som en styringsagent på ulike måter ved bruk av ulike juridiske verktøy, samt hvordan den norske stat forholder seg til EUs bindende rettsakter. De bindende rettsaktene som vil bli beskrevet er *forordninger*, *direktiver* og *beslutninger*.

For det første vil jeg poengtere at EU kan styre på andre måter enn kun gjennom vedtak av forordninger. For det andre mener jeg det er nødvendig å forklare hvordan disse ulike juridiske verktøyene blir tatt i bruk av EU for å se på hvordan de kan være med på å styre en næring, samt å forklare hvordan disse juridiske verktøyene fungerer. Derfor ønsker jeg nå å forklare hvordan EU styrer på ulike måter, gjennom ulike former for rettsakter. Det er slik at det finnes fem ulike rettsakter på EU-nivå og disse fem rettsaktene begynner med å fastsette deres rettslige grunnlag for å kunne si noe om hvilke(n) traktatsartikler som gir EU rett til å handle. Videre er det slik at de fem ulike rettsaktene utgjør EUs lovgivning og de brukes for å kunne utforme og utøve politiske tiltak. I denne sammenheng er det viktig å skille de ulike rettsaktene fra hverandre, ettersom rettsaktene i all hovedsak kan deles inn i to ulike grupper. Den ene gruppen

av rettsakter består av *ikke-rettslige bindende rettsakter*. Denne gruppen av rettsakter utgjøres av anbefalinger, formelt kalt *rekommandasjoner* og *uttalelser*, fra EU. Den andre gruppen av rettsakter kalles *rettslig bindende rettsakter*, som består av *forordninger*, *direktiver* og *beslutninger*. En forordning er juridisk bindende, og det er nødvendig at alle EUs medlemsstater iverksetter forordningen slik den er. Forordningene skal implementeres direkte inn i de nasjonale lovverkene til medlemsstatene og det er ikke nødvendig for medlemsstatene å vedta nasjonale lover eller forskrifter for at forordningen skal tre i kraft (Olsen et al 2017, 69-70). Som vi kan se er dette altså gjeldende for EUs medlemsstater, men ettersom Norge ikke er et medlemsland, vil jeg forsøke å forklare hvordan samspillet mellom EU-forordninger og nasjonal norsk lovgivning fungerer. I tillegg vil jeg trekke inn hvordan Norge håndterer EUs bindende rettsakter sammenlignet med EUs medlemsstater.

Den norske stat er forpliktet til å gjennomføre forordninger fra EU som innlemmes i EØS-avtalenes vedlegg. Det gjelder ellers også direktiver og andre bindende rettsakter. En EU-forordning får derfor ikke helt den samme funksjonen som for EUs medlemsstater og det blir presisert at en forordning ikke får direkte virkning i Norge. Allikevel er Norge gjennom EØS-avtalens kapittel 7, forpliktet til at EU-forordningene «gjøres til del av avtalepartenes interne rettsorden». Det betyr at de fleste EU-forordningene implementeres i norsk lovverk som egne forskrifter, men av og til krever de lovendringer eller nye lover. Videre er det altså slik at forordninger krever gjennomføring i norsk rett, mens forordningene innenfor EU-området og unionens medlemsstater har direkte virkning. På den måten skiller altså Norge seg ut fra EUs medlemsstater, hva gjelder implementering av EU-forordninger i de nasjonale lovverkene (Europalov 2021). Denne forskjellen er allikevel svært viktig. I presentasjonen av empirien, ønsker jeg derfor å anvende en kryssjekkmetode for å se på om forordningene i avhandlingens utvalg er implementert i norsk lovverk eller ikke.

Nå som jeg har redegjort for hvilke egenskaper EU-forordninger har for EU-medlemsstaters lovgivning og norsk lovgivning, ønsker jeg nå å presentere hva som er EU-direktivenes egenskaper. EU-direktivene er i likhet med EU-forordningene bindende rettsakter, men de skiller seg fra hverandre med spesielt en viktig faktor. Direktivene som vedtas av EU er kun bindende, hva gjelder målsettingen til direktivene. På den måten kan medlemslandene av unionen selv bestemme midlene og formen for gjennomføringen av direktivet inn i deres nasjonale

lovverk (Olsen et.al 2017, 69-70). I likhet med EU-forordningenes funksjon for norsk lovgivning som en ikke-medlemsstat, ønsker jeg nå å presentere hvordan EU-direktiver fungerer for Norges nasjonale lovverk.

En gjeldende praksis både for EUs medlemsstater og for Norge, er at plikter og rettigheter for borgere og juridiske personer, først inntreer ved gjennomføring av direktivet i nasjonalt lovverk. For EUs medlemsstater har EU-domstolen slått fast at EUs medlemsstater kan holdes ansvarlig, dersom borgere eller bedrifter blir skadelidende på grunn av manglende eller mangelfull gjennomføring av et direktiv. Den samme rettspraksisen gjelder imidlertid ikke for EFTA eller EØS-land, og dermed heller ikke for Norge. Videre fastslås det at EU-direktiver på lik linje med EU-forordninger, som regel blir implementert i norsk lovverk som forskrifter, men større rammedirektiver kan legge grunnlaget for implementering av nye norske lover eller endringer i allerede eksisterende lover (Europalov 2021). Nå til slutt ønsker jeg å presentere *beslutninger* som den tredje bindende rettsakten til EU og dens implikasjoner for nasjonal lovgivning i Norge.

Beslutninger er altså juridisk bindende slik forordninger og direktiver er, men EU-beslutninger har den egenskapen at de kan rettes mot enkelte aktører og dermed er de også kun gjeldende for de aktørene som blir nevnt i beslutningen. Som et eksempel har en EU-beslutning kun rammet selskapet Microsoft, da EU påsto at operativsystemet deres ikke var i tråd med gjeldende konkurransevilkår for det europeiske markedet (Olsen et.al 2017, 71-72). En beslutning er bindende for de aktørene det gjelder, enten i form av for eksempel en enkeltbedrift, slik jeg illustrerte ovenfor, eller mot ett enkelt land. For Norges del, krever enkelte EU-beslutninger gjennomføring i norsk rett etter at beslutningen er innlemmet i EØS-avtalen (Europalov 2021).

Slik dette delkapittelet viser, er det altså flere måter EU som en styringsagent kan påvirke norsk skipsfartsnæring på. Jeg vil mene at det er svært viktig å ha dette i mente, knyttet til implikasjonene fra mine empiriske funn. Grunnen til det er for å få et mest mulig nyansert bilde av hvordan EU kan operere som en styringsaktør av norsk skipsfart. Jeg mener derfor at mitt fokus som omhandler EUs forordninger, ikke nødvendigvis kan sies å representere hele organisasjonens muligheter for å styre norsk skipsfartsnæring. Til tross for at jeg hevder det og

at det er viktig å være klar over at andre bindende rettsakter fra EU kan påvirke EUs rolle som styringsagent av norsk skipsfart, har oppgaven min en problemstilling som nettopp er avgrenset til å se på EUs rolle som *regulatorisk* styringsagent. I neste del ønsker jeg derfor å gå nærmere inn på hva ulike teoretikere påstår om hvordan EU fungerer som regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring.

Karns og Mingst (2004) hevder at EUs prinsipper knyttet til miljøproblematikk er føre-var prinsippet, hvor preventive ordninger må på plass for å få ned utslippene, samtidig som det er aktørene som forurensere som skal betale for det. For eksempel har EU vært ansvarlig for implementering av skatt på utslipp av karbondioksidutslipp (Karns og Mingst 2004, 486-487). Alle offentlige og private prosjekter over en viss størrelse, har helt siden 1985 vært pålagt å utføre miljømessige vurderinger før prosjektene kan iverksettes. I tillegg har berørte aktører vært nødt til å gjennomføre konsultasjoner med det offentlige (Karns og Mingst 2004, 486-487). Det er allikevel ikke alt ved utviklingen til EUs miljølovverk som kan sies å være like positivt, ettersom det ser ut til at det har vært en stagnasjon i utviklingen av EUs miljølovgivning på et tidspunkt. Karns og Mingst påpeker at det meste av miljølovgivningen som EU har implementert, ble iverksatt på 1970 og 1980-tallet. Siden den tid har utviklingen av ny miljølovgivning saktet ned. Det blir påpekt at det har vært en overgang fra at EU tidligere implementerte langt flere forordninger, til at organisasjonen har gått mer over til å vedta flere direktiver istedenfor (Karns og Mingst 2004, 487-488). Det er verdt å merke seg at denne teorien er fra 2004. Derfor vil påstanden bli diskutert nærmere i avhandlingens konklusjon, i lys av de empiriske funnene.

Direktivene som blir vedtatt av EU er ofte omfattende juridiske rammeverk, i tillegg til at de ofte baseres på langsiktige mål fra organisasjonen. Det er derimot opp til medlemsstatene å implementere miljølovgivning som de mener er passende for at kravene i direktivene faktisk skal føre til reduserte utslipp. Mange av disse direktivene påvirker imidlertid store næringer, slik som for eksempel «The Integrated Pollution Prevention and Control Directive» fra 1996. Denne la strenge føringer knyttet til utslipp på land, til havs og i luften. Det var imidlertid opp til medlemsstatene selv å finne de nødvendige standardene. Det kunne man se i form av blant annet hvilke tekniske krav som var nødvendige å inkludere i de nasjonale lovverkene for å få ned utslippene. I 1994 ble «The European Environmental Agency» (EEA) etablert. Formålet

med dette byrået var å samle inn data, samt være en informasjonskanal for å kunne implementere ny miljølovgivning (Karns og Mingst 2004, 487-488). I konteksten hvor EU opererer som en overnasjonal organisasjon, mener jeg det er nødvendig å sette søkelys på hvordan medlemslandene forholder seg til EU som en «miljølovgiver», da det kan tenkes at det er store forskjeller.

Norge er som kjent ikke et medlemsland, men allikevel et land i Europa som implementerer mye av EUs lovgivning. Derfor vil jeg se om det finnes en konsensus i hvordan medlemsstatene forholder seg til EUs miljølovgivning. Det ser ut til å være et politisk skille mellom Nord og Sør-Europa i den sammenheng. Ifølge Karns og Mingst er medlemsland som Sverige, Danmark, Finland, Nederland, Tyskland og Østerrike vært store pådrivere for å få gjennom ny miljølovgivning. Ofte har disse landene implementert høyere standarder i lovgivningen deres, enn hva EU har krevd. I tillegg har disse statene vært opptatt av å få implementert mer omfattende miljøforordninger som skal gjelde for hele EU. Land som Hellas, Portugal og Spania har derimot implementert mer liberale nasjonale standarder i deres nasjonale lovgivning, hvor de i mange tilfeller ikke har oppfylt EU-direktivenes rammeverk (Karns og Mingst 2004, 487-488). For å vurdere Norges rolle i denne sammenheng, vil jeg i oppgavens empirikapittel presentere om EU-forordningene i mitt empiriske utvalg, faktisk trer i kraft i norsk lovgivning.

I den foreløpige fremleggelsen av teorier, vil jeg hevde at et av de mest sentrale funnene omhandler et trendskifte i EUs historie med implementering av forordninger. Det har blitt påstått at 1970 og 1980-tallet var tiårene hvor det meste av miljølovgivningen til EU ble implementert. Tiden i etterkant har vært preget av at direktiver har overtatt, samt at forordningene har blitt færre. Ettersom at teoriene som påstår dette ble presentert i et verk fra 2004, mener jeg at det i lys av problemstillingen, er nødvendig å vurdere nyere teorier som sier noe om hva som har skjedd i etterkant. En nylig endring i EUs måte å regulere skipsfarten, er at overvåkning og rapportering av utslipp fra skipsfarten har kommet de senere årene. Det blir imidlertid påpekt at det har blitt forsket lite på påvirkningen disse forordningene har hatt på skipsfartsnæringen, ettersom det har skjedd såpass nylig (Rony et.al 2019, 3-4). Det har allikevel blitt gjort noen forsøk på å se hva EU har gjort for å regulere skipsfarten de siste årene.

I 2015 ble den viktige EU-forordningen 2015/757, bedre kjent som MRV-forordningen, implementert av EU. Denne forordningen satte krav til overvåkning, rapportering og verifikasjon av karbondioksidutslipp fra skip på over 5000 bruttotonn som seiler mellom, innenfor eller ut av havner i EØS-området, uansett hvilket flagg fartøyet bærer. Formålet med denne forordningen var å få en langt bedre oversikt over skipsfartens karbondioksidutslipp og drivstofforbruk i Europa. Forordningen trådte i kraft 1.juni 2015. Videre blir det påpekt av IMO har satt flere egne standarder knyttet til utslipp fra skipsfarten det siste tiåret, men de rammer i større grad globalt enn hva EUs forordninger gjør (Rony et.al 2019, 3-4).

Implementeringen av MRV-forordningen ble sett på som en ny kurs og et viktig bidrag i EUs politiske rammeverk, da forordningen fastslo at tidligere tiltak ikke har vært tilstrekkelige nok for å få ned drivhusgassutslippene fra skipsfarten. I tillegg ble det argumentert for at MRV-forordningen vil skape et mer rigid politisk rammeverk næringen må forholde seg til for å bli mer energieffektive, noe som er helt nødvendig for å nå MRV-forordningens utslippsreduksjonsmål for 2030. Dette langsiktige målet slår fast at utslippene fra innenriks skipsfart skal reduseres med minimum 40% av hva utslippene var i 1990 (Rony et.al 2019, 6-7). Det er også planlagt at forordningen skal skape videre fremskritt, noe som blir illustrert i figuren nedenfor. I tillegg illustrerer den både fordeler og utfordringer ved forordningen.

3.5.1. EUs MRV-forordning: Overvåking, rapportering og verifikasjon av klimagasser fra skipsfart etter 2015

Table 3 Staged approach of EU MRV, (source: prepared by the authors, as an adaptation from regulation (EU) 2015/757).

Stages		Barriers	Benefits
First stage	Implementation of MRV	<ul style="list-style-type: none"> • Split incentives • Lack of information about technology • Lack of information about ship • Reliable information about ship's fuel efficiency 	2% reduction of shipping emission compared to BAU Cost reduction of Euro 2 billion by 2030 Reliable information about ships' efficiency and fuel consumption Removal of market barrier Help international data collection system to be easily implemented
Second stage	Putting a price on shipping emissions	<ul style="list-style-type: none"> • International nature of transport 	Reduce transport cost

(Som visualisert av Rony et.al, 2019).

Tabellen viser klart hvordan EUs MRV-forordning skaper fremskritt i arbeidet med å oppnå utslippsreduksjoner fra skipsfarten. Samtidig ser vi at det er flere problematiske faktorer knyttet til den, noe som kan knyttes til incentiver, manglende informasjon om utslippseffektiv teknologi, skipsfartens internasjonale karakter, samt hvordan man oppnår pålitelig informasjon om skipenes drivstoffeffektivitet. Samtidig mener jeg det er verdt å merke seg hva fordelene impliserer.

I et BAU-scenario (business as usual) for skipsfartens utslipp, er det estimert at forordningen vil sørge for en utslippsreduksjon på 2%. Det kan kanskje ikke høres ut som en drastisk reduksjon, men jeg vil hevde at det er grunn til å anta at et BAU-scenario er urealistisk, ettersom det kan være rimelig å anta at økt klima og miljøsøkelys på den politiske dagsorden, vil sørge for en økt prosentvis utslippsreduksjon av reduserte utslipp fram mot 2030. I tillegg til dette mener jeg det er interessant at tabellen trekker fram forretningsmessige fordeler ved forordningen. Det blir altså estimert en mulig kostnadsreduksjon for næringen på to milliarder euro innen 2030. I tillegg vil forordningens andre steg føre til reduserte transportkostnader, noe

som igjen vil være en økonomisk fordel for rederiene. I den forbindelse er det dog flere regulatoriske teorier som støtter en slik tilnærming til disse estimatene.

Braithwaite og Drahos påpeker at inntil 1980-tallet var det vanlig for forretningsdrivende aktører å anse strenge miljøreguleringer som en økonomisk hindring, som igjen førte til at bedrifter med høye utslipp og negativ miljøpåvirkning, gjorde det vanlig å outsource bedriftene til såkalte «pollution havens». Det blir argumentert for at dette har blitt en svært utdatert måte for bedriftene å håndtere og betrakte miljøreguleringer på. I en empirisk analyse gjort av Michael Porter fra Harvard Business School, konkluderer han med at strenge regulatoriske standarder snarere er en mulighet enn en hindring for bedrifter. Årsaken til det er at områder med strenge miljøreguleringer gir et innovativt forsprang, som igjen tvinger andre byer, regioner og stater til å følge etter. Det er altså til gunst for relevante aktører å være konkurransedyktige i et marked hvor kjøpere av varer og tjenester blir stadig mer opptatt av bærekraft (Braithwaite og Drahos 2000, 267-268). Satt i en kontekst hvor europeisk og norsk skipsfart står i fokus, ser det dermed ut til at flere og mer rigide miljøforordninger fra EU kan være til gunst for både klimaet, miljøet, samt for rederiene i en forretningsmessig forstand.

I arbeidet med en bærekraftig omstilling i skipsfartsnæringen, vil det være mange tiltak som må til for å kunne få ned utslippene. Gjennom teorikapittelet har vi vært innom tekniske innovasjoner som til dels allerede finnes og tilbys av næringslivsaktører, men hvor det blant annet blir etterspurt større regulatoriske tiltak fra offentlige aktører.

Rony et.al understreker at implementeringen av MRV-forordningen har vært et viktig steg for at EU som en styringsaktør har fått på plass et spesifikt regulatorisk rammeverk. Rony et.al anser denne forordningen til å være det første ordentlige steget på veien for EU til å inkorporere utslipp fra skipsfart inn i EUs rammeverk for reduksjoner av drivhusgasser. Skipsfart ser derfor ut til å stadig bli mer prioritert av EU, sammen med mange andre transportsektorer som EU allerede er en viktig regulatorisk styringsagent for. Overordnet blir det poengtert at denne EU-strategien går ut på følgende tre steg. Den første er overvåkning, rapportering og verifikasjon av karbondioksidutslipp fra skip. Den andre er å etablere konkrete mål for reduksjon av drivhusgassutslipp i den maritime transportsektoren. Det tredje steget i denne prosessen er

etableringen av flere målestandarder som også inkluderer markedsbaserte målinger (Rony et.al 2019, 16-17).

Avslutningsvis poengterer Rony et.al at deres artikkel ble skrevet med bruk av online-survey og eksperimentelt design (Rony et.al 2019, 17-18). At forfatterne anvendte et eksperimentelt design kan tyde på at det er lite tidligere forskning på området. Allikevel impliserer deres funn at det er regulatoriske tiltak fra flere aktører som har vært nyttige de seneste årene. Både IMO og EU, i tillegg til flere andre plattformer som for eksempel MARPOL ANNEX IV, påvirker sammen skipsfartsnæringen til å bli mer energieffektive. Det ser dermed ut til at et slikt samarbeid er det viktigste fokusområdet politisk, for å oppnå de nødvendige utslippsreduksjonene fra næringen.

Det skal dog nevnes at det igjen ikke ser ut til at EU leder an som en av de mest betydningsfulle eller ambisiøse styringsagentene av skipsfartsnæringen, hva gjelder utslippsreduksjoner. IMOs beslutning fra 2018 om å kutte utslippene fra skipsfart med minimum 50% innen 2050 sammenlignet med nivåene i 2008, ser foreløpig ut til å være et av de mest ambisiøse målene. Årsaken til det er at de baseres på Parisavtalens mål for å begrense temperaturstigningen på jorda. Samtidig påpekes det at manglende investeringer fra rederiene i teknologiske innovasjoner, fortsatt er et hinder for å oppnå de ambisiøse utslippsreduksjonsmålene som er satt for de neste tiårene (Rony et. al 2019, 17-18). Hittil har vi sett hvordan EU forholder seg til flere andre aktører i arbeidet med å utforme og implementere reguleringer. Med det i mente, ønsker jeg nå å se på hvor utbredt samarbeidet er, og om det eventuelt finnes noen konflikter mellom EU og andre styringsagenter.

Hittil har det blitt poengtert hvordan EU sammen med blant annet IMO, har jobbet for en mer bærekraftig skipsfartsnæring. I den forbindelse ønsker jeg å se på hva annen litteratur sier om deres forhold. Er det mye som tyder på at dette samarbeidet fungerer godt eller er det indier som tyder på at dette samarbeidet bærer preg av konflikter? Av den litteraturen jeg har funnet på området, vil jeg hevde at flere av funnene tyder på at det ikke er veldig stor enighet om hvordan samarbeidet mellom de to aktørene fungerer. Et funn som jeg mener er svært interessant, er hvordan EU ved noen tilfeller skal ha gjennomført forordninger på grunn av IMOs avventende miljøtiltak.

Van Leeuwen påpeker at EU begynte å vedta en del politikk knyttet til skipsfart på 1990-tallet. I tillegg blir det påpekt at til tross for at EU har som ambisjon å effektivt implementere IMO-standarder inn i deres lovverk, er det allikevel mye EU-lovgiving knyttet til skipsfart som tydelig skiller seg fra IMO. I den forbindelse blir det hevdet at makt mellom aktørene i EU er mer ulik sammenlignet med IMO, og denne maktbalansen i EU omhandler i all hovedsak at flere ulike aktører kjemper om å bli hørt. Noen av disse viktige aktørene er maritime aktører, mens andre aktører kan knyttes til miljøbevegelsen (Van Leeuwen 2015, 27-28). Derfor er det altså slik at Europakommisjonen og Europaparlamentet har hatt en viktig rolle for å få gjennom miljøpolitiske tiltak for skipsfarten. Spesielt etter 1993 har EU hatt muligheten til å implementere strengere miljøstandarder. Videre blir det hevdet at EUs lovgiving er blitt mer effektiv enn IMOs miljøstandarder, hvor det blir referert til hvordan et EU-direktiv fra 1996 kalt «Directive on Port State Control», styrket havners muligheter for overvåking og inspeksjoner av skip både innenfor og utenfor EU-område. I tillegg til dette, fikk havnene myndighet til å nekte skip adgang (Van Leeuwen 2015, 27-28).

Et annet eksempel som blir trukket frem er hvordan to alvorlige skipsulykker som skjedde i 1999 og 2002, førte til at utviklingen av skipspolitiske tiltak fra EU gikk raskt, hvor de såkalte «Erika I» og «Erika II» pakkene ble implementert. Disse pakkene kom i 2000 og 2005. Begge pakkene hadde som ambisjon å fase ut enkeltskrogdesign på oljetankere, samt kreve at oljetankerne har dobbeltskrogsdesign. Erika I som ble vedtatt av EU i 2000, fikk IMO til å fremskynde deres plan om utfasing av disse skipene (som IMO vedtok allerede i 1992), og i 2001 fikk IMO vedtatt en ny utfasingsplan, til tross for mange uenigheter med EU (Van Leeuwen 2015, 28-29).

EU adopterte til slutt en forordning som sluttet seg til IMOs mål, men etter den andre skipsulykken i 2002, fikk det EU i 2003, til nok en gang å revurdere utfasingsmålet for oljetankeres enkeltskrogdesign. Årsaken til det var at EU ikke brydde seg om å vente på en plan som rammet globalt fra IMO. Denne gangen gikk det motsatt vei og det var IMO som senere dette året valgte å implementere EU-forordningen som skulle sørge for en raskere utfasing (Van Leeuwen 2015, 28-29). Disse forordningene viser naturligvis ikke til forordninger som kan knyttes til utslipp av klimagasser eller forsurende gasser, men de viser allikevel hvordan EU og IMO har håndtert store miljøkatastrofer etter to skipsulykker som resulterte i store utslipp av

oljesøl. I tillegg viste de til hvordan de to aktørene forholdt seg til hverandre i denne tidsperioden. For utslipp av miljøskadelige gasser, kan etableringen av EMSA (European Maritime Safety Agency) i 2002, ha vært svært viktig for EUs muligheter for styring av utslipp fra skipsfart, hvor byrået har som oppgave å bistå Europakommisjonen med vitenskapelige og tekniske råd, samt overvåke implementeringsprosessene og effektiviteten til EU-lovgivning som er skipsfartsrelevant. Byråets to viktigste fokusområder er utslipp og avfall fra skipsfart (Van Leeuwen 2015, 28-29).

Som vi har sett til nå har EU et samarbeid med flere aktører, hvor IMO står sentralt. En spesielt viktig faktor jeg ønsker å trekke inn er hvilke måter EU iverksetter lovgivning for skipsfart. Van Leeuwen argumenterer for at EU påvirker styring av skipsfart på *tre* måter. Den første måten er at EU direkte kopierer IMO-standarder og implementerer disse standardene i EU-lovgivningen. På den måten blir IMO-standardene gjeldende for alle EUs medlemsstater, noe som igjen skaper effektiv styring. Den andre måten EU styrer skipsfarten gjennom, er via «Directive of Port Control», som jeg beskrev tidligere i kapittelet. Den tredje måten EU styrer skipsfarten på ifølge Van Leeuwen, er faktisk gjennom implementering eller trusler om å implementere strengere standarder i lovgivningen enn hva IMO har gjort. På denne måten har EU hatt stor innflytelse på beslutningene til IMO (2015, 29-30). Som ulik litteratur viser til, vil jeg mene at det er et svært viktig gjensidig forhold mellom EU og IMO, samt at begge organisasjonene påvirker hverandre på ulike måter.

Helt avslutningsvis argumenterer Van Leeuwen for at IMO fortsatt er en svært viktig aktør for styring av skipsfart og andre maritime aktiviteter, men allikevel blir det påstått at maritim styring beveger seg i en tydelig polysentrisk styringsretning. Det innebærer blant annet at regionale aktører får større makt enn tidligere. Mange miljøstandarder fra både EU og IMO, blir innlemmet i hverandres lovgivning. I tillegg blir det argumentert for at det institusjonelle samarbeidet mellom aktørene er veldig sterkt, noe som igjen har forbedret og effektivisert styringen av skipsfarten de senere årene (2015, 30-31). Jeg vil si at spørsmålet om hvilken type styring som best kjennetegner styring av skipsfarten, er et svært spennende spørsmål, og jeg vil anta at det er forholdsvis utydelig hvilken type styring det er snakk om. Kjennetegnes styring av skipsfarten av «multi-level governance» eller polysentrisk styring? Eller kanskje begge

deler? Her er litteraturen på feltet til dels uenig. Derfor vil jeg i neste delkapittel trekke inn noen teorier som forsøker å forklare fenomenet nærmere.

3.6. EUs funksjon som styringsagent av klima og miljøskadelige gasser i et multi-level governance hierarki eller i et polysentrisk styringssystem?

Av det teoriene har presentert til nå, har vi sett på hvordan EU styrer sammen med flere ulike aktører. Bidragene fra faglitteraturen viser også hvordan styringen av skipsfart er svært kompleks med næringens mange styringsagenter. Vi har sett på hvilken rolle EU har, samt EUs samarbeid med andre organisasjoner. Vi har også sett på hvordan styring har utviklet seg gjennom de siste tiårene, og hvordan styring av norsk skipsfartsnæring ser ut til å stadig bli mer kompleks, hvor styringsagenter både på lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt nivå ser ut til å øke. I delkapittel 3.5, så vi på noen teorier om hvordan man kan betrakte EU som en organisasjon fra et multi-level governance perspektiv. Spørsmålet jeg ønsker å stille i den forbindelse, vil være om ikke skipsfarten, eller mer presist en mer bærekraftig skipsfartsnæring, blir styrt via et polysentrisk styringssystem hvor EU besitter en rolle.

Gritsenko (2017) fremhever at nobelprisvinneren Ellinor Ostrom utviklet teorien om polysentrisk styring av klimapolitiske saker. Teorien er forholdsvis ny og det ble fremhevet at den ble utviklet mellom 2009 og 2010 (Gritsenko 2017, 131-132). Et polysentrisk styringssystem kan forstås som et system hvor uavhengige beslutningsaktører som står i sentrum av styringsprosessene, skaper et gjensidig avhengig forhold mellom aktører. Dette forholdet som preges av gjensidig avhengighet, er akkurat det fordi aktørene er en del av et forhold som er drevet av konkurranse mellom aktørene og hvor aktørene lærer og evaluerer hverandre. I tillegg inngår aktørene ulike former for samarbeid, hvor de sammen søker å løse konflikter. Ostrom påpeker at dette kan være en svært effektiv måte å løse klima og miljøpolitiske saker, fordi aktørene eksperimenterer og lærer av hverandres politiske prosjekter (Gritsenko 2017, 131-132).

Videre har Ostrom påpekt at forskere som studerer maritime reguleringer og maritim styring, har begynt å se på fagrelevante problemstillinger fra et perspektiv hvor polysentrisk styring står

i fokus. Årsaken til det, er fordi styringsmodellen understreker skipsfartsnæringens fragmenterte styringsmekanismer, hvor multi-level governance og overlappende styringsstrukturer kjennetegner styringen av skipsfart (Gritsenko 2017, 131-132). Jeg vil si at disse tankene er svært interessante, og at det er flere teoretiske bidrag i mitt teorigapittel som antyder at denne formen for styring kjennetegner styringen av skipsfarten. Blant annet er det flere teorier jeg har henvist til, som spesielt viser til hvordan IMO og EU samarbeider med hverandre, men at de også konkurrerer om å iverksette strenge klima og miljøstandarder i lovgivningen til de to respektive organisasjonene.

Gritsenko påstår at polysentrisk styring er den beste måten å beskrive styringen av dagens skipsfartsnæring. Kompleksiteten vises fra regionale aktører som EU og EUs forordninger, samt statlige krav til skipsinspeksjoner i havner, og til lokale inspeksjoner av skip i privateide havner. I tillegg til dette viser Gritsenko til at det har blitt funnet empiriske bevis for at et styrket samarbeid mellom offentlige og private aktører de senere årene, har styrket styringen av skipsfartsnæringen fra et miljø og bærekraftperspektiv. Blant annet blir det trukket fram en case knyttet til hvordan aktører i Norge, EU og IMO har forsøkt å redusere utslipp av svoveldioksid og nitrogenoksid siden tidlig på 2000-tallet. I Norge har det skjedd ved bruk av frivillige avtaler, mens EU har implementert nye utslippsstandarder. IMO har iverksatt egne utslippskontrollområder (Gritsenko 2017, 131-132). Det blir ikke påpekt hvordan disse frivillige avtalene har fungert i Norge, men som et annet teoretisk bidrag viste til tidligere i kapitlet, har blant annet aktørene NCE Maritime Clean Tech og The Green Shipping Initiative, vært frivillige initiativ som har hatt en påvirkning. Det kan derfor tenkes at det blant annet blir referert til disse nettverkene, til tross for at ikke nettverkene nevnes eksplisitt.

Noen av EUs regulatoriske bidrag til å håndtere utfordringen med å få ned utslipp av klimagasser og forsurende gasser, ønsker jeg å presentere i empirikapitlet. Allikevel er det flere viktige bidrag Gritsenko har studert, som jeg ønsker å presentere i den forbindelse. Gritsenko påpeker, slik flere andre teoretiske bidrag også har påpekt, at arbeidet med å få implementert nødvendige politiske og lovgivende tiltak har gått sakte. Kyotoavtalen fra 1997 slo fast at det ville være vanskelig å redusere klimagasser fra skipsfartsnæringen på grunn av næringens internasjonale preg. Det gjorde det dermed vanskelig å implementere effektive tiltak. Videre vil jeg påstå at man gjennom Parisavtalen fra 2015, kunne se en lignende

handlingslammelse. I Parisavtalen ble det fastslått at skipsfartsnæringen skulle holdes utenfor avtalen (Gritsenko 2017, 131-132). I den forbindelse vil jeg hevde at det polysentriske styringsperspektivet blir enda mer interessant, hvor vi har sett hvordan en global aktør som IMO, en regional aktør som EU, privateide havner, samt statlige krav til havnemyndigheter, ser ut til å ha betydd mye. Grunnen til det er at flere av disse aktørene ser ut til å både samarbeide og konkurrere om utslippsmålene de setter.

Gritsenko peker på 2013 som et viktig år for EU i en kontekst hvor utslippsreduksjoner fra skipsfarten står i fokus. Europakommisjonen vedtok strategien «Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhousegas reduction policies», som igjen førte til implementeringen av MRV-forordningen i 2015. I tillegg har miljøkomiteen i Europaparlamentet vedtatt at utslipp av klimagasser fra skipsfarten skal inkluderes i «EU-ETS» fra 2023, dersom ikke IMO klarer å levere en global ordning innen den tid (2017, 131-132).

EU-ETS ble vedtatt i 2005 og står for «EU Emissions Trading System». Det er det første og største markedet for karbonhandel av betydning i verden og Norge er en del av dette markedet (European Commission, 2021). I den forbindelse kan man spørre seg om den norske stat har vært en regulatorisk styringsagent som har påvirket EU til å implementere forordninger for å få ned utslippene. Jeg har ikke funnet noen teorier som tyder på at det har vært utbredt, men jeg har funnet en case knyttet til en avgiftsendring som EU ble inspirert av. Da Norge innførte en avgift på utslipp av nitrogendioksid i 2007, rammet den blant annet innenlands skipsfart og norsk fiskerinæring. I 2011 inngikk flere organisasjoner, blant annet Norges Rederiforbund og Norges Fiskarlag, en avtale om å betale en viss sum til et eget NOX-fond istedenfor å betale NOX-avgiften. Et slikt fond viste seg å være en suksess i Norge, noe som inspirerte Europakommisjonen til å vurdere en lignende ordning (Jafarzadeh og Utne 2014, 603-604).

Til nå har vi altså sett hvordan EU og flere andre aktører har arbeidet for å få ned klimagassene, men det er spesielt en ting jeg har merket meg, som Gritsenko påpeker. Hittil har vi sett hvordan de ulike styringsagentene på ulike nivåer opererer for å få ned skipsfartens utslipp, men til sammenligning med Braithwaite og Drahos sine teoretiske bidrag, er «flags of convenience» et mulig problem. Det blir argumentert for at et globalt regulatorisk system, som sørger for likere forretningsmessige vilkår for rederiene er nødvendig, samt at ikke enkelte regioner iverksetter

så strenge standarder at de skiller seg vesentlig fra de globale utslippsstandardene. Da kan reguleringene virke mot sin hensikt og resultere i at rederier velger å flagge ut til andre land eller regioner hvor byrdene er betydelig færre (Gritsenko 2017, 131-132). I tillegg til dette, påpekes det hvordan EUs håndtering av utslipp av klimagasser og forsurende gasser, skiller seg fra hverandre.

Det blir argumentert for at det er vanskeligere å få bukt med utslipp av klimagasser enn spesielt svoveldioksidutslipp, fordi det er vanskeligere å måle utslipp av klimagasser. Utenom det er det også vanskelig å finne alternative grønne drivstoffkilder. Det er fortsatt et stort problem å kunne forsyne skipsfartsnæringen med grønne alternativ, da tilbudet av spesielt biodrivstoff er begrenset. Det gjør det problematisk å implementere veldig strenge reguleringer fra offentlige styringsagenter. Allikevel har mange havner introdusert økonomiske incentiver i favør av skip som har lave utslipp av klimagasser. Det har vist seg å være effektivt, og disse ordningene i europeiske havner skyldes blant annet de politiske satsingene til EU-ETS (2017, 131-132). Samtidig skal det nevnes at IMO nylig vedtok en svært viktig regulering som vil påvirke skipsfartens utslipp av svoveldioksid. Reguleringen rammer globalt og ble gjeldende fra og med 01.01.2020. Reguleringen stiller krav til at skipenes drivstoff skal reduseres til et svovelinnhold på maksimalt 0,50%. Det er en stor reduksjon fra 3,50% som var gjeldene tidligere. Videre hevder IMO at reguleringen vil sørge for en reduksjon av svoveldioksidutslipp fra skip på 77% (IMO 2019). Det er et funn jeg ønsker å fremheve fordi IMOs regulering rammer globalt.

3.7. Teoretisk oppsummering

Gjennom teorikapittelet har jeg presentert ulike definisjoner av styring, fra noen av de mer enkle definisjonene, til begreper som new-governance, multi-level governance, hybridstyring, selvstyring og polysentrisk styring. Jeg vil være forsiktig med å foreta vurderinger rundt hvilken form for styring eller hvilket styringssystem som best kjennetegner styring av skipsfartsnæringen. Det er allikevel flere indisier blant mine teoretiske bidrag, som jeg vil hevde tyder på at polysentrisk styring best kjennetegner dagens styring av skipsfarten. Årsaken til at jeg hevder dette, er hvordan styringsaktører på flere ulike nivåer påvirker hverandres former for styring, og at de til dels konkurrerer med hverandre om å iverksette strenge miljøpolitiske standarder i lovverkene til de ulike organisasjonene. Litteraturen peker spesielt på at denne

formen for styring er viktig i saker som omhandler klima og miljøpolitiske utfordringer. Mine teoretiske bidrag impliserer at det er forholdsvis stor konkurranse mellom de ulike styringsaktørene.

Av de teoretiske bidragene som forsøkte å forklare EUs plass som styringsagent av skipsfarten, fant jeg noen motstridende teorier. Mens Braithwaite og Drahos påpekte at EU i all hovedsak har fungert som en observatør av IMO, påstår Van Leeuwen at EU styrer skipsfarten på tre ulike måter. Den første måten er at EU direkte kopierer IMO-standarder og implementerer disse i EUs lovverk. Den andre måten er at EU styrer gjennom direktivet «Directive of Port Control», som er et direktiv som angår havnemyndigheter. Den tredje måten EU styrer skipsfarten på ifølge Van Leeuwen, er at EU truer med å iverksette strengere miljøstandarder i lovverket, dersom ikke IMO gjør en tilstrekkelig god nok jobb med å implementere rigide tiltak. Jeg vil hevde at teorien om en tredelt måte for hvordan EU fungerer som en styringsagent for skipsfarten, styrker teorien om at skipsfarten styres fra et polysentrisk styringsperspektiv.

Flere teoretiske bidrag viser til at IMO og EU til dels ser ut til å konkurrere med hverandre om implementering av strenge klima og miljøkrav til skipsfarten. I et mer historisk perspektiv, mener jeg de teoretiske bidragene viser til at EU ikke har vært en svært viktig styringsagent av skipsfartssektoren. Det har blitt påpekt at de fleste av miljøforordningene til EU ble vedtatt på 1970 og 1980-tallet, hvor tiden etter 1980-tallet har vært preget av at direktiver har hatt en mer dominerende rolle juridisk. Det blir også påpekt at det først er de senere årene EU har blitt en viktigere regulatorisk styringsagent av skipsfartsnæringen. Årsaken til det kunne spesielt knyttes til MRV-forordningen fra 2015. Kan dette vise til starten på en ny kurs for EUs regulatoriske rolle for skipsfarten? Som tidligere nevnt inngikk ikke skipsfartsnæringen som sektor i Parisavtalens mål for utslippskutt. I den forbindelse vil jeg mene det er interessant at EU har agert i dette tidsrommet, til tross for Parisavtalens vilje til å få ned bransjens utslipp, ikke så ut til å være til stede.

Utenom EUs regulatoriske rolle av skipsfarten, vil jeg også påpeke hva mine teoretiske bidrag sier om EU som en styringsagent mer overordnet. Til tross for at min oppgave skal undersøke EUs rolle som styringsagent ved å sette søkelys på organisasjonenes vedtatte forordninger, vil jeg mene det er svært viktig å understreke at EU kan ses på som en styringsagent på flere andre

måter. Blant annet har vi sett at andre juridisk bindende rettsakter som EU-direktiver og EU-beslutninger, også kan ha spilt en rolle for hvordan EU har fungert som en styringsagent av norsk skipsfart. Det til tross for at jeg i liten grad har hatt mulighet til å utforske hva som har skjedd på disse områdene. Utenom dette aspektet, vil jeg også påpeke at EU opprettet EMSA (European Maritime Safety Agency) tilbake i 2002. Teorikapittelet kunne vise til at opprettelsen av dette byrået skulle vise seg å bli en effektiv måte å påvirke Europakommisjonens miljølovgivning for skipsfarten.

Nå ønsker jeg å forklare hva teorikapittelet sier om miljøregulerings betydning for skipsfarten. Teorikapittelet har bidratt til å forklare hvorfor miljøreguleringer er viktige for å få ned utslipp av klimagasser fra skipsfarten. Flere teorier taler for at implementering av miljøreguleringer skaper konkurransefortrinn for de regionene hvor reguleringene er gjeldende juridiske, i tillegg til at det skaper en synergieffekt, hvor andre styringsagenter følger etter med tilsvarende juridiske tiltak. Det burde allikevel nevnes at noen teoretiske bidrag peker på skipsfartens internasjonale karakter som en hindring for å kunne regulere. Enkelte teorier har påstått at altfor strenge miljøstandarder innenfor enkelte områder kan skape motsatt effekt, hvor rederier heller velger å flagge ut. På den måten kan det være nærliggende å påstå at problematikken knyttet til «flags of convenience», fortsatt er en stor politisk og juridisk utfordring for å kunne få ned skipsfartens utslipp.

Helt avslutningsvis ønsker jeg kort å oppsummere hva de teoretiske bidragene sier om hvilke styringsagenter som er betydningsfulle for styringen av norsk skipsfart fra et klima og miljøperspektiv. Utenom EU og EUs ulike organers betydning, ønsker jeg å peke på IMOs betydning fra et globalt nivå, hvor de teoretiske bidragene viser at det også er et forholdsvis utstrakt samarbeid mellom IMO og EU for å kunne regulere skipsfarten. Utenom dette har jeg også sett på hvordan skipsfarten blir styrt fra et mer lokalt nivå i Norge. Havnemyndigheter har mulighet til å favorisere skip som har lave utslipp av miljøskadelige gasser når skipene skal legge til i en havn.

Videre viser litteraturen til hvordan næringslivet selv tar tak for å få ned utslippene, både alene og i samarbeid med offentlige aktører. I den forbindelse ønsker jeg å trekke inn forsikringsselskapene som en til dels viktig styringsagent, hvor økonomisk gunstige

forsikringspremier for miljøvennlige skip er noe jeg vil trekke frem som et viktig bidrag. I tillegg til dette er det blitt trukket frem noen caser med norske styringsnettverk som jobber for grønn skipsfart, som private aktører enten har tatt initiativ til helt på egen hånd, eller i samarbeid med staten. Teorier viser også til hvordan den internasjonale konvensjonen MARPOL fra 1973 har vært en viktig bidragsyter for en grønnere skipsfart helt siden 1970-tallet.

Kompleksiteten av antall styringsagenter, samt til dels konkurransen mellom flere av aktørene, mener jeg styrker teorien om at et polysentrisk styringssystem best kjennetegner styringen av norsk skipsfartsnæring. Med den underlagte figuren, ønsker jeg å vise en forenklet illustrasjon som kort oppsummerer hva de teoretiske bidragene impliserer for hvilke styringsagenter som er betydningsfulle i styringen av norsk skipsfart. I svaret på problemstillingen vil to nye figurer som bygger på den underlagte illustrasjonen presenteres. I de to figurene vil derimot avhandlingens empiriske bidrag utgjøre nye aspekter ved styringen av næringen.

miljøforordningene implementeres i norsk lovverk»? For å vurdere EUs rolle som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring knyttet til miljøforordninger i denne tidsperioden, ble avhandlingens empiriske utvalg basert på EU-forordninger. Disse forordningene presenteres i form av tekst og dermed ble kvalitativ innholdsanalyse den metoden undertegnende fant mest hensiktsmessig å anvende i avhandlingen. Årsaken til det vil jeg forklare nærmere senere i delkapittelet.

I samfunnsvitenskapelige studier skilles det ofte mellom kvalitative og kvantitative studier, hvor kvalitative studier baserer seg på empiriske data i form av tekst, mens kvantitative studier baserer seg på empiriske data i form av tall. Min studie anvender som sagt dokumenter som empirisk materiale og dermed ikke metriske data. På den måten vil jeg hevde at valget av metode var forholdsvis enkelt. Allikevel vil jeg nevne at også kvantitativ innholdsanalyse ble vurdert i studiens startfase. Årsaken til at metoden ble valgt bort er at en stor utfordring med kvantitative innholdsanalyser spesielt kan knyttes til tolkningsutfordringer av datamaterialet. Dette gjelder spesielt intensjonene og ideene til aktørene som analyseres (Bratberg 2017, 104-105). Dersom leseren ser på forarbeidet til datainnsamlingen for avhandlingen, vil de overordnede datasøkene på flere måter ligne på en kvantitativ innholdsanalyse. Jeg fant derimot ut at nettopp intensjonene og ideene til aktørene i datamaterialet mest sannsynlig ikke ville kommet godt frem ved bruk av en kvantitativ innholdsanalyse. Jeg vil argumentere for at dette kunne ha blitt problematisk for å vurdere EUs rolle som en styringsagent. Dermed ville det også bli vanskelig å belyse problemstillingen.

Mange av forordningene var såpass omfattende i størrelse at kontekst hadde stor betydning for om forordningene faktisk var relevant for problemstillingen eller ikke. Et eksempel på akkurat dette problemet, var at jeg oppdaget at utslipp av karbondioksid kunne nevnes i en helt annen kontekst enn skipsfart i forordningene. Samtidig sto det oppført en bestemmelse knyttet til skipsfart mange sider senere i forordningen, men som ikke var knyttet til klima eller miljøproblematikk. På den måten fanget søkemotoren opp en forordning som allikevel ikke var relevant for problemstillingen. Det gjorde at jeg fant ut at kvalitativ innholdsanalyse ville være en bedre metodisk tilnærming for å belyse avhandlingens problemstilling, ettersom jeg kunne vurdere innholdet oppimot kontekst i alle forordningene som søkemotoren viste til.

Dokumenter som en kilde har et opphav, de står sjelden alene, har både en avsender og en mottaker, i tillegg til at de stadig flytter på seg. I tillegg inngår de ofte i en lang serie av tekster som utvikler seg over tid, ettersom tekstene ofte må behandles og diskuteres av mange ulike aktører (Asdal og Reinertsen 2020, 31-32). Asdal og Reinertsen beskriver mer konkret dokumenter knyttet til politikk og forvaltning som en del av hva som kalles *politikkenes teknologier*. Disse dokumentene omfatter alle former for dokumenter som anvendes i offentlig styring, hvor blant annet lovtekster nevnes som et eksempel. Dokumenter kan hjelpe oss å forstå hvordan saker oppstår, samt hvordan et fenomen endrer og utvikler seg over tid. I tillegg kan de hjelpe oss med å forstå hvorfor nye dokumenter eller saker kommer til. En grundig behandling av en større mengde empiri bestående av dokumenter, kan hjelpe oss med å forstå større sammenhenger. For å kunne belyse en problemstilling eller en sak hvor man anvender dokumenter som empirisk materiale, ønsker man ikke kun å forstå tekstenes innhold eller bruksområder, men også hva dokumentene gjør og muliggjør. Med den sistnevnte dimensjonen i mente, er det viktig å stille de følgende spørsmålene: Hvor kommer dokumentet fra? Hvordan ble teksten utformet, av hvem ble det utformet og hvilket formål har dokumentet? Hvilke større prosesser og systemer inngår dokumentet i? (Asdal og Reinertsen 2020, 50-51). I de neste avsnittene ønsker jeg å forklare hvordan disse spørsmålene vil anvendes i avhandlingen.

Som et metodisk verktøy vil flere av de overnevnte spørsmålene anvendes som et verktøy i masteravhandlingens empirikapittel, analysekapittel, samt for å belyse problemstillingen i avhandlingens konklusjon. Teorikapittelet forsøkte å illustrere hvordan EU styrer skipsfartsnæringen med dens mangfoldige samarbeidspartnere og konkurrerende styringsagenter. Empirikapittelet vil også senere i avhandlingen vise til denne kompleksiteten ved fremleggelse av empiriske funn fra forordningene som er blitt analysert. For å vurdere EUs rolle som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring, mener jeg det er viktig å anvende akkurat disse spørsmålene som et hjelpemiddel og et metodisk verktøy.

Det første spørsmålet «Hvor kommer dokumentet fra?», kan virke forholdsvis enkelt for min avhandling, ettersom datagrunnlaget baseres på EU-forordninger. Allikevel vil empirikapittelet illustrere hvilke organer innad i EU som har vedtatt hver enkelt forordning i utvalget. Det vil for eksempel vises til om det er Europaparlamentet eller Europakommisjonen som har vedtatt de ulike forordningene. Dette vil presenteres enten direkte i teksten eller i de fremlagte

matrisene. De to andre spørsmålene var: Hvordan ble teksten utformet, av hvem ble det utformet og hvilket formål har dokumentet? Hvilke større prosesser og systemer inngår dokumentet i? De empiriske bidragene illustrerer hvordan noen forordninger enten bygger på eller baseres på tidligere vedtatte forordninger, regulatoriske vedtak gjort av andre styringsagenter, samt klimaavtaler. Disse spørsmålene vil derfor bli diskutert implisitt i avhandlingens analysekapittel. En faktor knyttet til hvordan man kan se forordningene i en kontekst hvor større prosesser og systemer skjer, er tidsperioden studien har til rådighet å se på utvikling av forordninger. For å vurdere disse prosessene, har jeg derfor valgt å behandle perioden mellom 1994 og 2020 som flere mindre caser. Dette vil beskrives nærmere i neste delkapittel.

4.1. Flercasestudie

For å kunne skape et godt forskningsdesign er det mange faktorer som er viktige å forholde seg til. I dette delkapittelet ønsker jeg å argumentere for valgene jeg har gjort i arbeidet med etableringen av forskningsdesignet som la grunnlaget for min studie, samt vise til hva ulike metodiske bidrag mener utgjør et godt forskningsdesign.

Bukve peker på at casestudier ofte blir definert som kvalitative studier, hvor enten en eller noen få undersøkelsesenheter blir studert. Videre hevder Bukve at det som avgjør hva som definerer selve casen, avhenger av hva som er selve formålet med forskningsprosjektet eller hvilken kunnskap studien skal generere. I noen tilfeller består en casestudie av flere caser som sammenlignes og flercasestudier kan i likhet med enkeltcasestudier, ha som formål å identifisere typiske mønstre ved et fenomen. På den annen side har flercasestudier den egenskapen at de lettere kan anvendes til å oppdage variasjon mellom casene, noe som igjen legger et bedre grunnlag for sammenlignbarhet (Bukve 2016, 123-124).

Basert på Bukve sin definisjon, vil jeg vise til min problemstilling som er følgende: *«Hvordan har EUs rolle som en regulatorisk styringsagent for norsk skipsfartsnæring utviklet seg mellom 1994 og 2020, knyttet til vedtatte miljøreguleringer fra organisasjonen i tidsperioden, og hvilke av disse miljøreguleringene implementeres i norsk lovverk?»* Ved første øyekast vil det kanskje være lett å anse designet av min oppgave til å omhandle en enkeltcase, som ønsker å studere EUs rolle som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring innenfor en bestemt

tidsperiode. Det mener jeg er problematisk av flere ulike årsaker, men spesielt en grunn ønsker jeg å fremheve. Det er omfanget av min studie, ettersom den analyserer vedtatte forordninger over en lang tidsperiode. For å kunne vurdere EUs rolle som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring fra 1994 til 2020, valgte jeg å designe min studie slik at analysen av datamaterialet og presentasjonen av empiriske funn, ble delt opp i mindre tidsperioder. Årsaken til det er at formålet med min studie er å vurdere hvordan EUs rolle som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring har *utviklet seg*, basert på vedtatte forordninger fra EU i tidsperioden.

Yin hevder at alle casesdesign kan lede til gode studier, men at flercasestudier er å foretrekke sammenlignet med enkeltcasesdesign. Yin går så langt som å argumentere for at sannsynligheten for at en studie ender opp med å bli god er langt høyere, selv dersom man studerer to caser, istedenfor én case. Den viktigste årsaken til det er de analytiske fordelene man får som forsker ved å inkludere flere caser i en studie. Yin hevder at minimum to caser i en studie burde være et mål. Dersom man inkluderer flere caser enn det, utgjør det en ytterligere forbedring (Yin 2018, 61-62). For å kunne vurdere EUs rolle som en regulatorisk styringsagent gjennom alle disse årene, vil jeg hevde at en inndeling av hele tidsperioden inn i fem mindre tidsperioder, nettopp gjør det lettere å vurdere EUs rolle som en regulatorisk styringsagent. Årsaken til det er fordi en slik tidsmessig inndeling, gjør at jeg kan vurdere EUs utvikling som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring. En sammenlignende fremgangsmåte av de fem mindre tidsperiodene, som altså utgjør mine fem ulike caser vil dermed gjøre det lettere å vurdere hvordan organisasjonenes rolle har utviklet seg. En slik fremgangsmåte vil jeg hevde er mer forklarende, enn dersom jeg hadde valgt et design som behandlet hele tidsperioden mellom 1994 og 2020 som en enkeltcase.

4.2. Metodiske valg og datamateriale

I dette kapitlet ønsker jeg presentere de metodiske valgene jeg har anvendt for å belyse oppgavens problemstilling. Problemstillingen belyses ved bruk av kvalitativ innholdsanalyse, hvor vedtatte forordninger fra EU i tidsperioden mellom 1994 og 2020 har blitt analysert ved bruk av kvalitativ innholdsanalyse som metode. Kvalitative innholdsanalyser kjennetegnes ved at en forsker selv anvender metoden til å gjennomføre en systematisk gjennomgang av

dokumenter, hvor hensikten er å kategorisere og registrere det innholdet som er relevant for forskerens valgte problemstilling. Videre kjennetegnes metoden av *fleksibilitet*, hvor forskeren besitter forholdsvis stor grad av muligheter når datainnsamlingen skal gjennomføres. Allikevel er det viktig at dokumentene som analyseres blir gjennomgått på en systematisk måte, hvor forskeren må foreta kildekritiske og kontekstuelle vurderinger. I tillegg må forskeren foreta en registrering, samt utvelgelse og kategorisering av det innholdet som er av relevans for problemstillingen. Det er allikevel flere vanlige problemer en forsker som anvender dokumentanalyse burde være oppmerksom på. For det første kan perspektivet til forskeren påvirke utvelgelsen og tolkningen av dokumentene som analyseres. For det andre kan en begrenset kildekritisk forståelse resultere i feiltolkning av dokumentene som blir analysert. For det tredje kan en begrenset kontekstuell forståelse påvirke forskerens tolking av tekstene (Grønmo 2004, 180-181). Disse punktene har jeg spesielt forsøkt å være oppmerksom på gjennom studien jeg har foretatt meg. Jeg ønsker nå å forklare hvordan og hvorfor jeg har forsøkt å ta hensyn til dette.

Den systematiske gjennomgangen av dokumenter presenteres i detalj senere i delkapittelet, hvor jeg forklarer fremgangsmåten for hvordan jeg har samlet inn mine data til studien. For selve dataanalysen vil jeg henwise leseren til mine vedlegg hvor dataene står presentert, og hvor datamaterialet er blitt analysert. Jeg ønsker derfor ikke å gå nærmere inn på dette her. Derimot ønsker jeg å trekke frem fleksibilitet som et kjennetegn ved kvalitativ innholdsanalyse som jeg har forsøkt å forholde meg kritisk til.

Fleksibiliteten ved kvalitativ innholdsanalyse kan sies å være et positivt trekk ved metoden, men jeg vil også hevde at fleksibiliteten ved metoden må behandles på en ansvarlig måte. Fremgangsmåten jeg valgte for å samle inn data har vært stor og omfattende, hvor gjennomlesing av dokumenter fra databasen EUR-Lex har blitt anvendt i datainnsamlingen. For å finne frem til dokumenter av relevans for problemstillingen, anvendte jeg først en rekke søkeordskombinasjoner som ble lagt inn i databasens søkemotor. Deretter analyserte jeg antall treff de ulike søkeordskombinasjonene fikk, samt hva forordningene inneholdt. Gradvis valgte jeg å avgrense utvalget av søkeordskombinasjoner, basert på hva de ulike søkeordskombinasjonene presenterte, knyttet til funnenes relevans for problemstillingen. Til slutt satt jeg igjen med 16 ulike søkeordskombinasjoner. Disse søkeordskombinasjonene ble så

brukt videre i datainnsamlingen, med avgrensning til de fem mindre tidsperiodene jeg valgte å dele hele tidsperioden mellom 1994 og 2020 inn i. Denne fremgangsmåten kan ha både positive og negative sider, knyttet til både utvelgelse av tekster, kildekritisk forståelse og kontekstuell forståelse.

Utvelgelsen av tekster ble gjort ved bruk av strategisk fremgangsmåte gjennom flere trinn, noe som vil presenteres og diskuteres senere i kapittelet. Derfor ønsker jeg nå å sette søkelys på den kildekritiske og kontekstuelle forståelsen som kan ha påvirket resultatene mine. Grønmo skriver at viktige vurderinger en forsker må gjøre knyttet til kildekritiske vurderinger, omhandler relevans, autentisitet og troverdighet, noe som er særlig viktig at forskeren er oppmerksom på før datainnsamlingen gjennomføres (Grønmo 2004, 177-178). Ettersom min studie ønsker å undersøke utviklingen av vedtatte forordninger fra EU som får konsekvenser for en næringslivssektor gjennom en lang tidsperiode, anså jeg det som hensiktsmessig å anvende EUs database kalt EUR-Lex. Årsaken til det er flere. For det første gjorde min kontaktperson med juridisk kompetanse meg oppmerksom på at EUs forordninger er offentlige dokumenter som ligger offentlig tilgjengelig i deres database. Jeg vurderte derfor prinsippet om tilgjengelighet til å være høy for min fremgangsmåte for å kunne samle inn data. Det var for eksempel ikke nødvendig å søke om tillatelse for å få innsyn i noen av dokumentene i mitt utvalg. Autentisiteten og troverdigheten til dokumentene vurderte jeg også til å være høy, ettersom EUs forordninger blir vedtatt av EU selv og publisert i deres database. Forordninger er som jeg presenterte i teorikapittelet, juridiske rettsakter. At innholdet i dem kan endres på, slik at innholdet ikke lenger er troverdig eller at autentisiteten til innholdet svekkes, anser jeg til å være svært lite sannsynlig. Derimot ser jeg på vurdering av tekstenes relevans som en større utfordring for min studie.

Grønmo skriver at formålet med studier helt overordnet er å identifisere og registrere innholdet i ulike tekster, som er av høy relevans for problemstillingen. Vurdering av dokumentenes relevans for problemstillingen skal stå sentralt ved innsamlingen av datamaterialet (Grønmo 2004, 177-178). Årsaken til at jeg mener at dette kan være en utfordring for min studie er delt. For det første vil jeg påpeke at forordninger er lovtekster og at jeg ikke har en juridisk bakgrunn, noe som kan svekke min evne til å vurdere enkelte dokumenters relevans for problemstillingen. For det andre vil jeg peke på hvordan tolkningen av til dels komplekse juridiske formuleringer

i innholdet i disse dokumentene, også kan skape feilaktige tolkninger av tekstmaterialet som følge av at undertegnede ikke innehar en slik juridisk bakgrunn. Jeg vil derfor hevde det er mulig at relevante funn av relevans for problemstillingen, kan ha blitt utelatt som en konsekvens av disse faktorene.

4.3 Begrunnelse og forklaring av fremgangsmåten for overordnet datasøk

Fremgangsmåten for de overordnede søkene har vært todelt, ved at jeg begynte med vide søkeord før jeg avgrenset søkeordene til mer spesifikke søkeordskombinasjoner. Etter å ha rådført meg med en bibliotekar ved det juridiske fakultet ved Universitetet i Bergen, ble jeg informert om hvordan man burde gå frem når man søker i databasen EUR-Lex, samt hvilke begrensninger fremgangsmåten for bruk av søkeord har.

Alle de overordnede datasøkene som presenteres i tabellen ovenfor har blitt utarbeidet i perioden mellom uke 35 til uke 48 i 2020. Mye av arbeidet har gått med til å begrunne og avgrense utvalget av gasser som skal inkluderes i søkeordene. I startfasen av datasøkene ble jeg anbefalt å anvende brede og vide søkeord for å få en bred oversikt over forordninger som kan knyttes til næringen. Deretter burde søkeordene bli mer konkrete og snevre. Slik det kommer frem i den underlagte tabellen, begynte jeg derfor datasøkene med vide og forholdsvis åpne søk, hvor i all hovedsak «skipsfart» og «utslipp» ble brukt i søkeordene.

4.3.1. Illustrasjon av det første overordnende datasøket

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode
EUR-Lex	Shipping	Antall treff totalt: 1449	Svært mange treff på 1994. Fjærre treff senere i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Regulation	Antall treff totalt: 1194	Mange treff på 1994.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Environment (and) Shipping	Antall treff totalt: 313	Gradvis flere treff etter år 2000.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Environmental (and) Shipping	Antall treff totalt: 182	Noen treff hvert år. Flest treff i 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Emissions (and) shipping	Antall treff totalt: 101	Fleire treff nærmere 2020 enn 1994.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Environmental standards (and) shipping	Antall treff totalt: 201	Gradvis flere treff fra 1994 til 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Emission standard (and) shipping	Antall treff totalt: 99	Gradvis flere treff gjennom tidsperioden. Flest treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Emission standards (and) shipping	Antall treff totalt: 99	Gradvis flere treff gjennom tidsperioden. Flest treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Co2	Antall treff totalt: 38	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Co2 reductions	Antall treff totalt: 38	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Co2 emission reductions	Antall treff totalt: 43	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) carbon dioxide	Antall treff totalt: 140	Stadig flere treff jo nærmere 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) carbon dioxide emission	Antall treff totalt: 46	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) carbon dioxide emissions	Antall treff totalt: 46	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) CH4	Antall treff totalt: 7	Ingen treff før 2006. Flest treff mellom 2010 og 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) CH4 reduction	Antall treff totalt: 7	Ingen treff før 2006. Flest treff mellom 2010 og 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) methane	Antall treff totalt: 81	Svært få treff før 2000. Gradvis flere treff jo nærmere 2020. Flest treff på 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) methane emission	Antall treff totalt: 21	Ingen treff før 2006. Flest treff på 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) methane emission reductions	Antall treff totalt: 16	Ingen treff før 2006. Flest treff på 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) N2O	Antall treff totalt: 1	Kun en regulering fra 2009. Reguleringen er mer aktuell for luftfart enn skipsfart.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrous oxide	Antall treff totalt: 10	Ingen treff før 2002 i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrous oxide emission	Antall treff totalt: 7	Ingen treff før 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) So2	Antall treff totalt: 17	Stadig flere treff jo nærmere 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur	Antall treff totalt: 157	Omtrent like mange treff hvert år i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur dioxide	Antall treff totalt: 130	Gradvis flere treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulfur	Antall treff totalt: 9	Amerikansk skrivemåte for "svovel". Ingen treff før 2007.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulfur dioxide	Antall treff totalt: 7	Amerikansk skrivemåte for "svoveldioksid". Ingen treff før 2007.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur dioxide emission	Antall treff totalt: 36	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur dioxide emissions	Antall treff totalt: 36	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) NOX	Antall treff totalt: 21	Flest treff på 2018. Få treff på noen av de andre årene.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) NOX emission	Antall treff totalt: 12	Treff siden 1994. Ingen år får flere enn maks to treff.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrogen oxide	Antall treff totalt: 119	Stadig flere treff jo nærmere 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrogen oxide emission	Antall treff totalt: 37	Ingen treff før 2001. Flest treff på 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrogen oxide emissions	Antall treff totalt: 37	Ingen treff før 2001. Flest treff på 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020

(Tabellen er fremstilt av undertegnede i Excel, etter å ha rådført meg med en bibliotekar fra juridisk fakultet ved Universitetet i Bergen. For bedre visualisering av tabellen, se Vedlegg III)

Videre vil jeg mene at det er hensiktsmessig å nevne at alle søkeordene er begrenset til at treffene skal knyttes til forordninger. Årsaken til at ordet (and) står i parentes i tabellen, er at ordet i seg selv ikke har blitt skrevet inn som en del av søkeordet av undertegnede. Dette er en funksjon som betyr at antall treff fra EUR-Lex sin database skal kunne relateres til alle de sammensatte ordene jeg har skrevet inn, der hvor sammensatte ord består av to eller flere ord. De videste søkeordene fikk over 1000 treff i databasen, før antallet gikk drastisk ned jo mer snevre søkeordene ble. For de mer snevre søkeordene har jeg anvendt søkeord som inkluderer en kombinasjon av «Shipping» sammen med hver og en av de miljøskadelige gassene som utvalget mitt inkluderer. Slik det kommer frem i tabellen, tok jeg for meg klimagassene i kombinasjon med skipsfart før jeg kombinerte skipsfart med utvalget av de forsurende gassene. For å se utvalget og begrunnelse for utvalget av klimagasser og forsurende gasser, se avhandlingens delkapittel 2.4.

Mulige fallgruver som min kontaktperson ba meg være særskilt oppmerksom på, kan knyttes til at man går glipp av viktige bidrag til empirien ved at synonymer for søkeordene i datautvalget uteblir. For å unngå det har jeg derfor brukt mye tid på å søke opp søkeordene i ordbøker, i tillegg til å finne forkortelser for ordene og alternative skrivemåter. Forkortelser for søkeordene har jeg vært spesielt oppmerksom på, ettersom gasser ofte presenteres kortfattet, slik som «Co2» istedenfor «karbondioksid». Ettersom datasøkene i EUR-Lex gjennomføres på engelsk, har jeg også måttet være oppmerksom på alternative skrivemåter. For noen av søkeordene har jeg kryssjekket med amerikansk skrivemåte av ordene, slik tilfellet er for svovel, hvor ordet staves ulikt på amerikansk og britisk engelsk.

En annen viktig fallgrube jeg ble gjort oppmerksom på, kan knyttes til et problem hvor nylige vedtatte forordninger fra EU ikke er lagt inn i databasen til Lovdata. For de overordnede søkene i EUR-Lex er ikke dette like relevant, men ettersom de videre datasøkene krever at jeg skal se på hvilke forordninger fra EU som har tredd i kraft i norsk lovverk, er jeg nødt til å kryssjekke de vedtatte forordningene som ligger i EUR-Lex med Lovdata. Min kontaktperson gjorde meg oppmerksom på at enkelte nylige vedtatte EU-forordninger kan være forsinket fra en

inkludering i Lovdatas database. For å begrense dette problemet, har jeg valgt å avgrense tidsperioden fra 01.01.1994 til 01.01.2020. Et annet problem som jeg oppdaget knyttet til søkemotoren i EUR-Lex, er dersom ikke søkeordene står skrevet inn i anførselstegn. Ved å sette anførselstegn foran og etter søkeordet skal ordet/de sammensatte ordene som oppgis i søket, inkluderes i dokumentene. Ved å gjøre det fikk jeg et helt annet resultat knyttet til mange færre og spesifikke treff, hvor treffene som består av forordninger, var langt mer relevante for min problemstilling. Ettersom jeg mener resultatene av treffene var mer relevant for min problemstilling, ønsker jeg å anvende et utvalg av de overordnede søkene i tabellen nedenfor videre i oppgaven.

For å sørge for enda mer treffsikre resultater ved bruk av søkemotoren i EUR-Lex har jeg under funksjonen «Search by date», valgt å avgrense søkene i det andre overordnede datasøket og i det endelige overordnede datasøket, ved å bruke funksjonen i databasen kalt «Date of effect». På den måten kan jeg sørge for at vedtatte forordninger som oppgis i søkeresultatet, sorteres etter da forordningene trådte i kraft i EU, hvilket jeg mener er mest hensiktsmessig for å svare på problemstillingen. I tillegg ønsker jeg å presisere, at til tross for at sammensatte ord skal presenteres i forordningen, så har jeg lagt merke til at noen forordninger ikke nødvendigvis er relevante for problemstillingen. Jeg vil påstå at dette er en feilkilde som kan skape et skjevt bilde av om det totale antallet av søketreff faktisk er relevante for problemstillingen. Samtidig vil jeg påpeke at hver enkelt forordning som omfattes av mitt endelige utvalg av søkeordskombinasjoner, ble lest og studert hver for seg. Dermed hadde jeg muligheten til å luke ut de forordningene som ikke var kontekstuelte relevante for problemstillingen.

4.3.2. Det andre overordnede datasøket hvor alle søkeordene er satt i anførselstegn

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrrensning av tidsperiode
EUR-Lex	"Shipping"	Antall treff totalt: 467	Mange treff hvert år i tidsperioden. Flest treff i 1995.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "Regulation"	Antall treff totalt: 467	Mange treff hvert år i tidsperioden. Flest treff i 1995.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Environment" (and) "Shipping"	Antall treff totalt: 108	Forholdsvis jevn fordeling av treff i hele tidsperioden. Flest treff i 2013	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Environmental" (and) "Shipping"	Antall treff totalt: 92	Forholdsvis jevn fordeling av treff i hele tidsperioden. Flest treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Emissions" (and) "Shipping"	Antall treff totalt: 32	Ingen treff før 2007. Flest treff i 2013 og 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Environmental standards" (and) "Shipping"	Antall treff totalt: 6	Første treff i 1996. Forholdsvis jevn fordeling av resultatene fra 2000 og oppover. Siste treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Emission standards" (and) "Shipping"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff totalt: 17	Ingen treff før 2007. Deretter ingen treff før 2010 og resten av treffene fordeles mellom 2010 til 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2 reductions"	Antall treff totalt: 1	Ett treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2 emission reductions"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i hele tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide"	Antall treff totalt: 30	Første treff i tidsperioden er 2007. Flest treff på 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emission"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff totalt: 7	Første treff i tidsperioden var 2013. Flest treff i 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff totalt: 6	Ingen treff før 2013 i tidsperioden. Flest treff på 2013 og 2015 hvor hvert år får to treff.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4 reduction"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff totalt: 25	Ingen treff før 2006. Forholdsvis jevn fordeling av treffene etter 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emission"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emission reductions"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden. Jeg får heller ingen treff når "reductions" skrives i entall.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N2O"	Antall treff totalt: 1	Ett treff fra 2009. Reguleringen er mer relevant for luftfart enn skipsfart.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide emission"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden. Heller ingen treff om "emission" skrives i flertall.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff totalt: 5	Ingen treff før 2013. Flest treff på 2013 og 2018 med to treff hver av de to årene.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff totalt: 28	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010. Flest treff på 2015.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff totalt: 18	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2018 og ett treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide emission"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide emissions"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOx"	Antall treff totalt: 12	Første treff i tidsperioden var 2003. Flest treff på 2013 og 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOx emission"	Antall treff totalt: 1	En regulering fra 2016 som omhandler tekniske og generelle utslippskrav til "non-road mobile machinery"	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxide"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff totalt: 16	Ingen treff før 2007. De fleste treffene er mellom 2010-2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxide emission"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxide emissions"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020

(Tabellen er fremstilt av undertegnede i Excel. Alle søkene er gjennomført i tidsrommet mellom 26.11.2020 og 27.11.2020. For bedre visualisering og URL-lenker til datasøkene, se Vedlegg IV).

Tabellen over illustrerer altså mitt andre overordnede datasøk. Spørsmålet blir derfor hva disse søkene kan forklare. Slik jeg nevnte tidligere, begynte søkeordene med vide og brede søkeord før de ble mer snevne og knyttet til ordkombinasjoner som kun omfattet skipsfart i kombinasjon med en klimagass eller en forsurende gass i utvalget. Antall treff for de overordnede søkeordene når søkene utføres med bruk av anførselstegn, varierer mellom 467 treff og 0 treff. Slik tabellen viser, ønsker jeg å påpeke den store variasjonen i antall treff for de ulike søkeordene. De første og videste søkeordene i tabellen får klart flest treff, men jeg anser imidlertid disse søkeordene mer som en kuriositet og et utgangspunkt for undertegnede, for å kunne få et overblikk over omfanget av forordninger som kan knyttes til skipsfart og utslipp fra skipsfarten i hele tidsperioden mellom 01.01.1994 til 01.01.2020.

Søkeordskombinasjonene fra og med «Shipping (and) Co2» og frem til søkeordskombinasjonen «Shipping (and) nitrogen oxide emission», er søkene som jeg anser som mest hensiktsmessige å basere det videre utvalget på. Årsaken til det er at disse søkeordskombinasjonene tar for seg skipsfart i kombinasjon med mitt utvalg av klimagasser og forsurende gasser. Allikevel mener jeg det må foretas en ytterligere avgrensing, ettersom mange av søkene ikke får noen treff i

databasen. Den endelige avgrensningen av søkeordskombinasjoner som vil anvendes videre, presenteres i neste delkapittel.

4.3.3. Implikasjoner av det endelige utvalget av søkeordskombinasjoner fra det overordnede datasøket

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff totalt: 17	Ingen treff før 2007. Deretter ingen treff før 2010 og resten av treffene fordeles mellom 2010 til 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2 reductions"	Antall treff totalt: 1	Ett treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide"	Antall treff totalt: 30	Første treff i tidsperioden er 2007. Flest treff på 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff totalt: 7	Første treff i tidsperioden var 2013. Flest treff i 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff totalt: 6	Ingen treff før 2013 i tidsperioden. Flest treff på 2013 og 2015 hvor hvert år får to treff.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff totalt: 25	Ingen treff før 2006. Forholdsvis jevn fordeling av treffene etter 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N2O"	Antall treff totalt: 1	Ett treff fra 2009. Reguleringen er mer relevant for luftfart enn skipsfart.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff totalt: 5	Ingen treff før 2013. Flest treff på 2013 og 2018 med to treff hver av de to årene.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff totalt: 28	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010. Flest treff på 2015.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff totalt: 18	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulfur"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2018 og ett treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOx"	Antall treff totalt: 12	Første treff i tidsperioden var 2003. Flest treff på 2013 og 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOx emission"	Antall treff totalt: 1	En regulering fra 2016 som omhandler tekniske og generelle utslippskrav til "non-road mobile machinery"	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff totalt: 16	Ingen treff før 2007. De fleste treffene er mellom 2010-2019.	01.01.1994 - 01.01.2020

(Det endelige utvalget av søkeordskombinasjoner til den videre datainnsamlingen. For bedre visualisering av tabellen og URL-lenker til datasøkene, se Vedlegg V).

Tabellen over viser det endelige utvalget av søkeordskombinasjoner som ble anvendt når forordningene ble samlet inn til analyse. Den søkeordskombinasjonen som fikk flest treff blant det endelige utvalget var «Shipping» (and) «carbon dioxide» som fikk 30 treff. Dette kan implisere at det er vedtatt flest forordninger knyttet til utslipp av karbondioksid fra skipsfartsnæringen i min valgte tidsperiode. Allikevel mener jeg det er verdt å nevne at antall treff for noen av søkeordene som inkluderer metan og svovel, får tilnærmet like mange treff som karbondioksid i kombinasjon med skipsfart (shipping) i søkeordet. Den søkeordskombinasjonen som inneholder nitrogenoksid fikk 16 treff på det meste, hvilket ligger en del under treffene for karbondioksid, metan og svovel. Færrest treff fikk søkeordskombinasjonene som inkluderte dinitrogenoksid, som på det meste fikk to treff i mitt endelige utvalg.

Om man ser på treffene av datasøk i lys av grafen «08940: Klimagasser, etter komponent og år. Luftfart, sjøfart og fiske, motorredskaper m.m., Utslipp til luft (CO2) i 1000 tonn, CH4 og N2O i tonn, HFK, PFK og SF6 i kg», som ble presentert i delkapittel 2.4, er det flere funn jeg mener er interessante. For det første viste grafen at utslipp av lystgass/dinitrogenoksid var lave samtidig som utslippene var veldig stabile mellom 1994 til 2020. Det kan implisere at det ikke har vært like nødvendig å vedta forordninger knyttet til utslipp av denne gassen sammenlignet

med hva tilfellet er av de to andre klimagassene i utvalget. Det vil jeg begrunne med en henvisning til at utslippene av karbondioksid og metan var høye i tidsperioden. For karbondioksid og metan ser man også at antall treff i datasøket fikk langt flere treff enn hva tilfellet var for dinitrogenoksid, noe jeg mener gir mening ettersom utslippene av disse gassene var langt høyere i min utvalgte tidsperiode.

Dersom man ser på grafen «09289: Forsurende gasser fra norsk økonomisk aktivitet, etter komponent og år. Innenriks sjøfart, Utslipp til luft. Forsurende gasser, ozonforløpere m.fl. (tonn)», fra delkapittel 2.4, kan man se en lignende tendens knyttet til mitt utvalg av søkeord for forsurende gasser og treff med reguleringer. Utslippene av svoveldioksid og nitrogen-dioksid fra innenriks skipsfart gikk mye ned fra 1994 til 2020. Samtidig er det verdt å nevne at antall treff i mine datasøk impliserer at det er vedtatt flere forordninger knyttet til svoveldioksid enn nitrogen-dioksid, hvilket jeg mener er interessant, ettersom grafen viste at utslippene av nitrogen-dioksid var langt høyere enn hva tilfellet var for svoveldioksid i tidsperioden. Avslutningsvis vil jeg tolke mitt endelige overordnede datasøk slik at antall treff samlet sett, impliserer at det er vedtatt mange forordninger av EU knyttet til mitt utvalg av klimagasser og forsurende gasser for skipsfarten.

Det endelige utvalget av søkeordkombinasjoner består av 16 søkeordkombinasjoner og dersom man adderer alle treffene i tabellen over, blir det totale antallet 173 treff. Et stort spørsmål i den forbindelse er om det er noen år mellom 1994 og 2020 som ser ut til å skille seg ut, i forbindelse med antallet av vedtatte forordninger, samt hva forordningene inneholder av funn som er relevante for problemstillingen. Ved å se på resultatene under «kommentar/analyse» i tabellen, kan man notere seg at mange av treffene antyder at mange forordninger ikke ble vedtatt før etter år 2000. Noen av datasøkene viste til og med at det ikke ble funnet noen forordninger før etter 2010, noe som kan antyde at det har skjedd en endring i løpet av problemstillingens fastsatte tidsperiode. Det aspektet ønsker jeg å utforske videre i neste delkapittel.

4.4. Fremgangsmåte for analyse av vedtatte forordninger mellom 01.01.1994 og 01.01.2020

For å kunne lete etter flere implikasjoner knyttet til om noen år i hele tidsperioden ser ut til skille seg ut med enten mange eller få vedtatte forordninger, har jeg valgt å dele inn hele tidsperioden mellom 01.01.1994 og 01.01.2020. Tidsperioden skal deles inn i kortere tidsperioder, hvor jeg har valgt fem år som utgangspunkt, men av praktiske årsaker blir den første perioden seks år og den siste perioden 366 dager. Hele tidsperioden som problemstillingen omfatter, skal dermed deles inn i de følgende mindre tidsperiodene:

1. 01.01.1994 – 31.12.1999
2. 01.01-2000 – 31.12-2004
3. 01.01.2005 – 31.12.2009
4. 01.01.2010 – 31.12.2014
5. 01.01.2015 – 01.01.2020

Ved å dele inn hele tidsperioden inn i kortere tidsperioder, mener jeg det gjør arbeidet med å kunne generere hypoteser i etterkant av datainnsamlingen lettere. Årsaken til det er at jeg har en foreløpig hypotese om at det har blitt vedtatt flere forordninger nærmere 2020 enn hva tilfellet er for 1994.

Med inndelingen av hele tidsperioden mellom 1994 og 2020 til fem kortere tidsperioder, ønsker jeg å se på antall søketreff hver av de enkelte tidsperiodene får. Deretter skal jeg analysere de forordningene som har blitt vedtatt innenfor de fem kortere tidsperiodene, for å se om noen av periodene skiller seg ut. Da vil jeg foreta vurderinger knyttet til om noen forordninger er mer restriktive enn andre innenfor de fem kortere tidsperiodene. Avslutningsvis ønsker jeg å presisere at jeg vil oppgi om en forordning som jeg har analysert og funnet ut at er relevant for problemstillingen, har tredd i kraft i norsk lovverk eller ikke. Dette vil bli presentert i kapittel fem. Årsaken til det er av hensyn til problemstillingen. Alle datasøkene innenfor de fem mindre tidsperiodene finnes fra avhandlingens Vedlegg VI til Vedlegg X. Der står datasøkene oppført med kommentarer og analyse av funn som er relevante for problemstillingen. I tillegg står det kommentarer til forordningene som ble vurdert til å ikke være relevante for problemstillingen.

4.5. Vurdering av forskningsdesign

For å vurdere mitt forskningsdesign ønsker jeg å ta utgangspunkt i ulike kriterier og mål som ble presentert av Yin. I dette delkapittelet ønsker jeg å presentere Yins fem tester på hva som kjennetegner et godt forskningsdesign, hvor jeg skal vurdere mine egne valg oppimot Yins fire tester. Det finnes flere kriterier utenom Yins tester for å vurdere et forskningsdesign, men jeg vil avgrense og basere min vurdering av studiens forskningsdesign til Yins mål og kriterier. Den første testen til Yin er «*construct validity*», som jeg har valgt å oversette til *begrepsvaliditet*, i mangel på gode oversettelser. Denne testen innebærer at forskeren identifiserer de riktige operasjonaliserte måleinstrumentene for det som blir studert (Yin 2018, 42-43). Denne første testen er problematisk for mange casestudier, fordi forskere som anvender casestudiedesign ofte sliter med å utvikle godt nok operasjonaliserte måleinstrumenter. Dermed kan forskerens subjektive vurderinger føre til feilaktige tolkninger av dataene.

For å vurdere om begrepsvaliditeten er god, kan man anvende to tester. Mange casestudier undersøker et fenomen som omhandler *endring*. Den første testen er at forskeren må definere endring med et utgangspunkt i spesifikke konsepter, som i neste omgang kan ses i lys av studiens formål (Yin 2018, 43-44). Formålet til min studie er å se på utviklingen av EUs rolle som styringsagent av norsk skipsfart i et gitt tidsrom. Her har jeg ulike indikatorer som skal vurdere grad av endring. Den første indikatoren ser på *antallet* vedtatte miljøforordninger av relevans for problemstillingen innenfor hver av de fem mindre tidsperiodene. Dette måleinstrumentet vil jeg hevde er god i den forstand at den kan måle avstanden mellom antall vedtatte forordninger mellom de mindre tidsperiodene numerisk. På den annen side kan validiteten svekkes ved at jeg trekker feil slutninger om at noen forordninger ikke er relevante på grunn av manglende forståelse for juridiske begreper i noen av forordningene, slik at det danner et skjevt bilde av hvor mange forordninger som faktisk er av relevans for problemstillingen.

Den andre indikatoren er om forordningene i utvalget har en EØS-relevant tekst eller ikke. Denne indikatoren er god i den forstand at det er et ja/nei spørsmål for om forordningen er relevant for et EØS-land som Norge. Den tredje indikatoren er om forordningene som er av relevans i problemstillingen har tredd i kraft i norsk lovverk eller ikke. Denne indikatoren er

god i den forstand at det også er et Ja/Nei-spørsmål, men den har som tidligere nevnt visse svakheter. Grunnen til det var at forordninger som nylig er vedtatt av EU, ikke nødvendigvis har rukket å bli behandlet av Norges domstoler. Allikevel vil jeg hevde at indikatorene sammen er gode indikatorer, spesielt i de tilfeller hvor nylig vedtatte forordninger er oppgitt til å være EØS-relevante, men hvor de ikke står oppført under «Ikrafttredelse» i Lovdata.

Den fjerde indikatoren er hva funn i forordningene foreslår for å kunne skape endring. Jeg vil hevde at denne indikatoren er god i den forstand at forordningene utgjør lovtekster og dermed er juridisk bindende. Samtidig kan indikatoren være svak i den forstand at undertegnende kan feiltolke ord, uttrykk og begreper i forordningene. Den andre testen for begrepsvaliditet er at forskeren klarer å identifisere operasjonelle målinger som passer til konseptet, gjerne med henvisninger til tidligere forskning som kan vise til like funn (Yin 2018, 43-44). Mine teoretiske bidrag impliserer til at det er gjort lite forskning med like eller tilsvarende like problemstillinger som meg, noe jeg vil anse som en svakhet. Allikevel har jeg tatt i bruk flere ulike indikatorer som sammen skal forsøke å gi et mest mulig nøyaktig bilde, hvor to av indikatorene også blir brukt som en kryssjekk for å vurdere relevansen av forordningene for problemstillingen.

Det andre kriteriet til Yin som vurderer forskningsdesign er *intern validitet*. Yin peker på at intern validitet ofte er et problem for forklarende casestudier, hvor forskeren forsøker å forklare årsakssammenhenger om hvorfor x førte til y. Dersom en forsker presenterer bastante konklusjoner om kausalsammenhenger mellom x og y, uten å være klar over at det er en z-variabel som faktisk forklarer utfallsvariabelen, kan det svekke forskningsdesignets interne validitet. Dette problemet er derimot ikke et problem for deskriptive eller utforskende studier (Yin 2018, 45-46). Ettersom min anvendte metode er kvalitativ innholdsanalyse, vil jeg argumentere for at jeg ikke har som mål å vurdere årsakssammenhenger, hvor det endelige målet er å kunne statistisk generalisere. Mitt metodiske rammeverk legger til grunn en utforskende tilnærming, hvor jeg har valgt et felt som det ikke er forsket mye på tidligere og hvor formålet med studien er å generere hypoteser eller teorier. Konklusjonen skal baseres på avhandlingens teoretiske bidrag, samt de empiriske implikasjonene min studie kan vise til. Jeg vil derfor vurdere at denne delen av intern validitet for min studie er høy.

En annen problematikk knyttet til intern validitet som Yin fremhever, er hvordan forskeren kan trekke slutninger basert på for eksempel innsamling av dokumenter, hvor forskeren hevder at et spesifikt fenomen er et resultat av en tidligere hendelse. Dermed blir spørsmålet hvorvidt det er mulig å trekke disse slutningene basert på dataene forskeren besitter, samt hvorvidt datamaterialet er tilstrekkelig for å kunne trekke konklusjoner. Yin peker på fire analytiske fremgangsmåter man kan anvende for å vurdere dette kriteriet (Yin 2018, 45-46). Disse fire fremgangsmåtene ønsker jeg nå å evaluere oppimot mitt forskningsdesign.

Den første fremgangsmåten er «*pattern matching*», som sammenligner empirisk baserte mønstre i casestudies fremlagte empiri med forventede utfall. Dersom det forventede utfallet av forskningen samsvarer med de empiriske funnene, vil det styrke forskningens interne validitet (Yin 2018, 175-176). Jeg vil vurdere mine egne forventninger til hvordan utfallet av forskningen ville bli sammenlignet med mine empiriske funn, til å samsvare i nokså stor grad. Jeg vil hevde at det er en logisk forventning at antall forordninger som omhandler miljøproblematikk, gradvis vil øke fra 1990-tallet og frem til 2020, ettersom klimarelaterte saker har blitt mer aktuelle gjennom tidsperioden. Det samme impliserte også oppgavens empiriske funn. På den annen side forventet jeg derimot ikke at forskjellene mellom antall forordninger av relevans for problemstillingen ville variere såpass mye mellom hver av de fem mindre tidsperiodene, noe som kan tenkes å svekke den interne validiteten basert på prinsippet om «*pattern matching*».

Den andre fremgangsmåten er «*explanation building*», som til en viss grad ligner på «*pattern matching*», men hvor man forsøker å etablere en forklaring på hvordan eller hvorfor et bestemt utfall skjedde. I tillegg skal studien vise til noen viktige teoretiske forslag (Yin 2018, 179-180). Det som jeg ønsker å trekke frem i den forbindelse er hva funn i min empiri impliserer. Helt konkret, ble det i en forordning fra 2015 fastslått at shipping er den eneste transportsektoren som Unionen ikke har inkludert i deres forpliktelser for å redusere utslipp av klimagasser. Jeg vil argumentere for at dette funnet er svært viktig, ettersom det støtter mine få funn av relevans for problemstillingen fra de tidligere mindre tidsperiodene. Det er et element jeg vil peke på som en styrke for studiens interne validitet.

Den tredje fremgangsmåten er «*addressing rival explanations*», som handler om at forskeren skal vurdere om studiens gradvis oppbygde forklaringer også kan bli forklart på andre måter. Det betyr altså om det finnes alternative teorier eller forklaringer som kan belyse fenomenet forskeren studerer. Dersom det finnes forklaringer av ulik art, kan det være problematisk (Yin 2018, 181-82). I min studie har jeg ikke funnet mange rivaliserende forklaringer, men teorikapittelet presenterer to ulike formeninger om hvor stor rolle EU har som en styringsagent av skipsfart. Allikevel er de to ulike formeningene om EUs rolle som styringsagent, fra vitenskapelige verk som er publisert med mange års mellomrom. Det ene verket fra 2000 påstår at EUs rolle er mer begrenset. Det andre fra 2015 argumenterer for at EUs rolle er mer betydningsfull. Etersom min studies fokus er begrenset til tidsrommet fra 1994 til 2020, mener jeg derfor at disse motstridende forklaringene faktisk kan være positivt for min studies interne validitet, ettersom de begge kan være med på å forklare de store variasjonene av empiriske funn mellom mine fem mindre tidsperioder. I tillegg kan de to ulike formeningene styrke undertegnedes vurdering av EUs utvikling som en regulatorisk styringsagent, når de sammenlignes med avhandlingens empiriske funn.

Den fjerde fremgangsmåten er «*using logic models*», som omhandler hvordan man kan operasjonalisere komplekse hendelser som skjer over tid. Ofte blir denne fremgangsmåten brukt for å vurdere årsakssammenhenger, men denne fremgangsmåten kan også bli brukt i kvalitative studier (Yin 2018, 186-187). Dersom man studerer endring av noe som foregår innad i en organisasjon, vil det være nyttig å vurdere hendelser som skjer over tid, hvor man rangerer dem i kronologisk rekkefølge (Yin 2018, 190-191). Denne fremgangsmåten har vært nyttig for min studie, spesielt fordi innholdet i forordninger som skjedde sent i tidsperioden kan være med på å forklare hvorfor tidligere forordninger ble utformet slik de ble. Det kan man enten se i form av antall forordninger fra de foregående tidsperiodene eller i innholdet til forordningene fra de tidligere mindre tidsperiodene. På den måten vil jeg argumentere for at denne fremgangsmåten kan styrke den interne validiteten i min studie.

For å bedømme avhandlingens *eksterne validitet*, ønsker jeg å trekke inn Yins kriterier. Ekstern validitet defineres av Yin som et mål som viser hvordan og om funnene i en casestudie kan generaliseres (Yin 2018, 42-43). En god måte å vurdere ekstern validitet, kan være ved å se på problemstillingen til studien man skal gjennomføre. Hvilken problemstilling man velger å

formulere kan ha stor betydning for om man har et godt nok grunnlag for å kunne generalisere eller ikke. Det er et mål for alle studier fordi det styrker studiens eksterne validitet. Derfor påpeker Yin at gode casestudier burde inneholde problemstillinger hvor problemstillingens spørsmål, inneholder pronomenene «*hvordan*» eller «*hvorfor*». Dersom en studies problemstilling ikke inneholder disse pronomenene, kan det bli vanskeligere for forskeren å kunne gjennomføre en generalisering av studiens funn, noe som igjen vil kunne svekke studiens eksterne validitet (Yin 2018, 45-46). Min studies problemstilling er formulert med to spørrepronomen, hvor det første spørrepronomenet er «*hvordan*». Med det ønsker jeg å identifisere hvordan EUs rolle som en regulatorisk styringsagent for norsk skipsfartsnæring har utviklet seg mellom 1994 og 2020, knyttet til vedtatte miljøreguleringer fra organisasjonen i tidsperioden. Basert på Yins kriterier for gode problemstillinger, kan denne delen av problemstillingen styrke studiens eksterne validitet med dens bedre muligheter for å kunne generalisere. Ettersom min studie har anvendt en kvalitativ metode, vil jeg imidlertid påpeke at det ikke er mulig eller et mål å statistisk generalisere. Derimot vil jeg argumentere for at teoretisk generalisering skal være det endelige målet for min studie.

Det andre spørrepronomenet i min problemstilling er «*hvilke*», hvor «... *hvilke av disse miljøforordningene implementeres i norsk lovverk*», er det andre spørsmålet som studiens problemstilling inneholder. Dette spørsmålet skal belyses med utgangspunkt i datamaterialet, hvor jeg undersøker om forordningene står oppført i Lovdata under «*Ikrafttredelse*». Det er mitt viktigste kriterium for om forordningene blir implementert i norsk lovverk eller ikke. Det vil jeg i utgangpunktet mene er et godt mål som styrker den ytre validiteten, men ettersom de norske domstolens behandling av EU-forordninger kan ta tid, og dermed ikke stå oppført under «*Ikrafttredelse*», vil dette kunne svekke studiens ytre validitet. For å minske dette problemet, har jeg derfor valgt å også se på om EU-forordningene står oppført som EØS-relevante tekster. På den måten vil en kryssjekk av forordninger som ikke står oppført under «*Ikrafttredelse*» i Lovdata, men hvor forordningen står oppført som EØS-relevant i EUR-Lex, gjøre at jeg kan vurdere sannsynligheten som høy for at forordningen vil implementeres i norsk lovverk på et senere tidspunkt. Det vil jeg hevde at styrker studiens ytre validitet.

Den fjerde testen til Yin som skal vurdere en studies forskningsdesign, er *reabilitet*. En studie skal ha som mål at studiens funn og konklusjon skal kunne etterprøves av andre forskere.

Dersom en annen forsker gjennomfører samme studie med lik fremgangsmåte som undertegnede, burde vedkommende finne fram til samme funn og konklusjon. Målet med relabilitet er å minimere risikoen for feil og skjevheter i forskningen. Ofte er relabilitet et problem for casestudier. En god måte å begrense problemet på, er å dokumentere fremgangsmåtene man anvender på en nøyaktig og presis måte (Yin 2018, 46-47). Som følge av min studies omfattende innsamling og analyse av data, har jeg forsøkt å forholde meg strengt til fremlegging av dokumentasjon på mine fremgangsmåter for å kunne imøtekomme dette kravet. I mine vedlegg står derfor fremgangsmåten for datainnsamlingen presentert fra begynnelse til slutt, hvor jeg har oppført kilden til datasøkene mine, søkeordskombinasjoner, resultat for datasøkene, kommentarer og analyse av dataene, samt URL-lenker til resultatet av de ulike datasøkene, som ble brukt til videre analyser.

Forarbeidet som besto av eksperimentering med ulike søkeordskombinasjoner, har derimot ikke henvisninger til URL-lenker, ettersom jeg kun anvendte disse datasøkene som et utgangspunkt for å se på omfanget av dokumenter fra EU til de ulike søkeordskombinasjoner, etter råd fra min kontaktperson med juridisk kompetanse. I ettertid har jeg vurdert sistnevnte råd til å være en liten svakhet som kan svekke studiens relabilitet i noen grad. En stor styrke for relabiliteten til min studie, vil jeg derimot hevde ligger i kommentarene og analysene til alle forordningene som utvalget av søkeordskombinasjoner fikk treff på. Ved at jeg noterte ned hvorvidt jeg anså en forordning til å inneholde funn av relevans for problemstillingen eller ikke, er dette noe som lett kan etterprøves.

På den annen side kan jeg ikke utelukke feiltolkninger av innholdet i forordningene som jeg har analysert, hvor jeg enten kan ha tolket funn i en forordning til å være av relevans eller ikke av relevans for problemstillingen, på en feilaktig måte. Dersom det har skjedd en eller flere slike feiltolkninger av undertegnende, kan det ha skapt en skjevhet i min studie som kan svekke studiens relabilitet. Vurderingene av mine empiriske funns relevans for problemstillingen, kan imidlertid analyseres og etterprøves, dersom en annen forsker leser gjennom de samme forordningene jeg henviser til. Undertegnende vil henvide leseren til oppgavens vedlegg i den forbindelse.

4.6. Metodiske bidrag: En oppsummering av kapittelet

Etter noen vurderinger knyttet til metodiske anvendelser for å best kunne belyse problemstillingen, falt valget på kvalitativ innholdsanalyse. Årsaken til det var for å kunne gå i dybden og forstå innholdet i utvalget av forordningene gjennom en bedre kontekstuell forståelse. Dette var spesielt viktig under datainnsamlingen, hvor den kontekstuelle forståelsen av forordningene skulle ha mye å si for om forordningene datasøkene viste til, faktisk var relevante for problemstillingen.

Mine erfaringer tidlig i studien var at bruk av kvantitativ innholdsanalyse ikke ville fungere særlig godt for å kunne forstå konteksten i utvalget av forordningene. I slutten av studiets fase vil undertegnende fortsatt mene at det var en god avgjørelse. Samtidig skal det nevnes at min kontekstuelle forståelse av forordninger kan være preget av min statsvitenskapelige bakgrunn, hvor undertegnede ikke besitter en juridisk bakgrunn. Det kan være en kilde til at den kontekstuelle forståelsen av forordningens innhold kan svekkes.

Innholdet i utvalget av forordninger til avhandlingen utgjør avhandlingens datamateriale. Med det i mente illustrerte kapittelet at dokumenter fra politikken teknologier, kan være viktige for å forstå hvordan saker oppstår. I tillegg kan de vise til hvordan en sak endrer og utvikler seg over tid. I den forbindelse falt valget på å behandle studien som en flercasestudie, hvor utviklingen av forordninger kan ses innenfor fem mindre tidsperioder, som igjen blir behandlet som mine fem caser. På den måten vil jeg hevde at det er lettere å forstå utviklingen av forordninger, samt de større linjene og sammenhengene i studien.

De metodiske spørsmålene studien skal anvende i empirikapittelet, analysekapittelet og for å belyse problemstillingen i avhandlingens konklusjon var: Hvor kommer dokumentet fra? Hvordan ble teksten utformet, av hvem ble det utformet og hvilket formål har dokumentet? Hvilke større prosesser og systemer inngår dokumentet i? Disse spørsmålene vil anvendes som et metodisk redskap for å kunne evaluere utvikling og se de større linjene i lys av avhandlingens problemstilling.

5.0. Resultater

I dette kapittelet ønsker jeg å presentere de empiriske funnene som har blitt gjort innenfor de fem mindre tidsperiodene, slik jeg redegjorde for i delkapittel 4.3. Fremleggelsen av empiriske resultater vil ha følgende oppsett. Først vil det bli presentert beskrivelser av funn i de tre første tidsperiodene som tar for seg forordninger i årene mellom 1994 og 2009. De få empiriske bidragene som ble funnet, vil presenteres i form av henvisninger til funn med noen egne betraktninger av de få funnene som ble gjort. Deretter vil det bli presentert to matriser i de to siste periodene mellom 2010 og 2020. Disse matrisene viser til kryssjekkmotoden og sentrale styringsagenter som er nevnt i forordningene. Undertegnende vil gjøre leseren oppmerksom på at direkte sitater fra forordningene i utvalget, står oppført i Vedlegg I og Vedlegg II. Grunnen til det er av hensyn til studiens reliabilitet. Dersom studien skulle blitt foretatt en gang til, mener jeg det er redelig at direkte sitater fra forordningene oppgis for å kunne vurdere mine tolkninger av funnene. Tolkningene av funnene har jeg derfor valgt å presentere i avhandlingens analysekapittel.

De fem mindre tidsperiodene mellom 1994 og 2020 viser svært ulike resultater. Innenfor de tidsperiodene hvor jeg ikke har funnet noen eller svært få empiriske funn av relevans for problemstillingen, vil det heller ikke bli presentert matriser i avhandlingen. Da vil jeg enten beskrive hva jeg ikke har funnet, eller kun beskrive de få empiriske resultatene jeg har funnet i det lille utvalget av forordninger som jeg fant innenfor de mindre tidsperiodene. Jeg kommer imidlertid til å beskrive hva jeg har funnet innenfor hver av de fem tidsperiodene.

Ettersom jeg ønsker å se på hvilke EU-forordninger som også er implementert i norsk lovgivning, vil jeg foreta en kryssjekk mellom databasene EUR-Lex og Lovdata, der hvor jeg har funnet et funn av enten indirekte eller direkte relevans for problemstillingen. Det vil gjelde for alle forordningene jeg refererer til. Det vil enten bli vist til direkte i teksten innenfor de mindre tidsperiodene hvor jeg har få empiriske funn å referere til, eller i matrisene innenfor tidsperiodene 2010-2014 og 2015-2020, hvor det er tilstrekkelig med empiri til å kunne presentere en matrise hvor sentrale styringsagenter oppgis.

I matrisene vil resultatene av kryssjekkmetoden presenteres i to marginer til høyre i matrisen. For det første ser jeg om forordningen står oppført i EUR-Lex som en EØS-relevant tekst. Deretter foretar jeg en kryssjekk med Lovdata for å se om det står oppført en dato for «Ikrafttredelse». Denne fremgangsmåten blir anvendt for å se om forordningene er implementert i norsk lovverk eller ikke.

5.1. Resultat av datasøk og empiriske resultater fra tidsperioden 1994 – 1999

For å vise til hvilke resultater datasøkene i denne tidsperioden kunne vise til, vil jeg henvise leseren til Vedlegg VI. CELEX-numrene til forordningene fungerer som lovtekstenes «personnummer». Med andre ord har hver enkelt forordning sitt eget CELEX-nummer og dette er universelt. På den måten er det mulig å kryssjekke med Lovdata, for å se om hvorvidt en EU-forordning er vedtatt i Norge eller ikke.

Resultatet av datasøkene mellom 1994 og 1999 viste ikke til noen interessante funn av betydning for problemstillingen. Slik Vedlegg VI illustrerer, oppga søkemotoren til Eur-Lex kun tre søketreff totalt i tidsperioden. Alle de tre søketreffene viser til samme CELEX-nummer og dermed den samme forordningen. Den omhandlet toll i Unionen og jeg fant ingen funn av betydning for problemstillingen i lovteksten.

5.2 Resultat av datasøk og empiriske resultater i tidsperioden 2000 – 2004

Datasøkene for tidsperioden mellom 2000 og 2004 kan vise til få funn. Vennligst se Vedlegg VII i den forbindelse. De færreste av søkeordene fikk noen treff i det hele tatt innenfor den valgte tidsperioden. Totalt fikk jeg *tre* søketreff på forordninger innenfor tidsperioden. Av de tre søketreffene viste to av treffene til en og samme forordning. Det var altså to ulike forordninger som befant seg i utvalget i denne tidsperioden. Av de to forordningene viste den ene forordningen ikke til noen relevante funn for problemstillingen, mens den andre forordningen viste til et funn av indirekte relevans for problemstillingen.

Forordningen av indirekte relevans for problemstillingen hadde CELEX-nummeret 32003R2287. Den omhandler fiskeri og fangstmuligheter. I denne forordningen refererte artikkel 45 til MARPOL 73/78. Der kom det fram at fiskefartøyer ikke har lov til å kaste olje, oljeprodukter eller oljerester over bord, med mindre det er tillatt etter bestemmelser i MARPOL 73/78 (COUNCIL REGULATION (EC) No 2287/2003, Article 45, 2003). Det er av indirekte relevans for problemstillingen, ettersom den presenterer krav som forsøker å forhindre miljøskadelig aktivitet fra en av skipsfartens subsektorer. Samtidig fremmet forordningen ingen krav eller miljøstandarder som kunne ha regulert utslipp av enten klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten, hvilket er årsaken til at jeg vil argumentere for at forordningen ikke er av direkte relevans for problemstillingen. En annen viktig faktor er at forordningen ikke er en EØS-relevant tekst. En kryssjekk med Lovdata kunne derfor vise at forordningen ikke har tredd i kraft i norsk lovverk.

5.3. Resultat av datasøk og empiriske resultater fra tidsperioden 2005 – 2009

Datasøkene for tidsperioden mellom 2005 og 2009 viste til noen flere interessante funn for problemstillingen, men fortsatt impliserer funnene mine at det heller ikke i denne tidsperioden ble vedtatt mange forordninger av relevans for problemstillingen. Vennligst se Vedlegg VIII i den forbindelse. Totalt antall søketreff innenfor denne tidsperioden var 15 søketreff på forordninger. Av disse 15 treffene, viste syv av treffene til samme forordning. Denne forordningen omhandler en EØS-relevant forordning, som omhandler en felles ordliste for inngåelse av offentlige kontrakter. Det ble ikke funnet noen empiriske bidrag av relevans for problemstillingen i denne forordningen. De resterende åtte forordningene utgjorde åtte ulike forordninger. Det ble kun funnet ett empirisk bidrag av indirekte betydning for problemstillingen i en av disse forordningene.

Forordningen av indirekte betydning for problemstillingen var forordningen med CELEX-nummeret 32006R0336. Denne omhandler «... gjennomføring av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) i Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95 [IMS-forordningen om sikkerhetsstyringssystem for skip]» (EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006, 2006). Formålet med forordningen er «å bedre sikkerhetsstyringen og sikker drift av skip samt å forhindre forurensing fra skip, som vist til i

artikkel 3 nr. 1), ved å sikre at selskaper som driver disse skipene opptrer i samsvar med ISM-normen, ved

- a) at selskapene innfører, gjennomfører og på en forsvarlig måte vedlikeholder sikkerhetsstyringssystemer om bord og i land, og
- b) ved at flagg- og havnestatsadministrasjoner fører kontroll med systemene» (EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006, Artikkel 1, 2006).

Det som er interessant med denne forordningen er at den ønsker å forhindre forurensing fra skip, noe som kom frem i dens tittel. Jeg finner derimot ikke mange klare standarder eller krav i forordningen knyttet til hvordan forurensing fra skipsfart skal begrenses. Jeg fant heller ingen krav til utslipp av klimagasser eller forsurende gasser i forordningen. Det som jeg derimot vil argumentere for at er viktig, er henvisningen til den såkalte «ISM-normen». Dens fulle navn er «Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensing» (EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006, Artikkel 2, 2006). Det blir påpekt i forordningen at denne normen ble vedtatt av IMO og det er utfra krav i denne normen at kravene til forurensing også blir presentert.

Det som omhandler forurensing fra skip i forordningen, viser derimot konkret til spesielt en faktor. Det kom frem at «formålene med denne norm er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv og unngå skade på miljøet, særlig havmiljøet, og på eiendom». Videre blir det presentert krav til hvordan selskapene skal ivareta kravene som omhandler forurensing. I den forbindelse presenterer forordningen følgende krav: «For å sikre sikker drift av hvert skip og for å sørge for kontakt mellom selskapet og de ombordværende, skal hvert selskap utpeke én eller flere personer i land som skal ha direkte kontakt med det høyeste nivå i ledelsen. De(n) utpekte personen(e)s ansvar og myndighet skal omfatte overvåking av de sidene av driften av hvert skip som gjelder sikkerhet og hindring av forurensing samt sikring av at nødvendige ressurser og landbasert støtte blir benyttet etter behov» (EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006, Del A – Gjennomføring, 2006).

Jeg vil hevde at det er tre interessante funn i denne EU-forordningen. For det første har jeg ikke funnet noen krav knyttet til utslipp av klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfart, noe som

er årsaken til at jeg mener funnene er av indirekte relevans for problemstillingen. For det andre mener jeg det er interessant at normen det refereres til er utarbeidet av IMO. Med det i mente, ser denne EU-forordningen ut til å være basert på IMOs norm da EU utarbeidet forordningen. Det kan dermed vise til IMOs rolle som styringsagent og deres samarbeid med EU. For det tredje mener jeg det er verdt å merke seg at det blir påpekt i forordningen at selskap selv må utpeke en eller flere personer, som blant annet skal passe på at forurensingskravene følges. Kryssjekkmetoden kunne vise til at EUR-Lex oppga teksten til å være EØS-relevant. Samtidig viste Lovdata til at forordningen ble implementert i norsk lovverk. Forordningen trådte i kraft i norsk lovverk 01.08.2008. (EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006, Ikrafttredelse, 2006).

5.4. Resultat av datasøk og empiriske resultater fra tidsperioden 2010 – 2014

Søkene mellom 2010 og 2014 viste til et trendsifte. Antall søketreff har økt betraktelig sammenlignet med de tre forrige mindre tidsperiodene mellom 1994 og 2009. Antall treff for denne tidsperioden viste til 52 søketreff gjennom søkemotoren til EUR-Lex totalt. Vennligst se Vedlegg IX i den forbindelse. En grundig gjennomgang av alle disse treffene, viser riktignok at det totale antallet søketreff til dels er misvisende. Årsaken til det er at mange av søketreffene viser til mange av de samme forordningene. På den måten kan det ved første øyekast se ut til at det ble vedtatt veldig mange forordninger i denne tidsperioden. Det skaper til dels et skjevt bilde av de faktiske forhold. Årsaken til det vil jeg redegjøre for i neste avsnitt.

Av de totalt 52 søketreffene for alle søkeordkombinasjonene var det kun 14 ulike forordninger, blant alle søkeordkombinasjonene innenfor tidsperioden totalt. Blant disse 14 ulike forordningene, fant jeg kun relevante funn, enten av direkte eller indirekte relevans for problemstillingen, i *fire* av disse forordningene. Disse forordningene hadde følgende CELEX-numre: 32013R0525, 32013R0549, 32013R1315 og 32010R0453. Det viser altså ikke til en sterk økning av forordninger av relevans for problemstillingen innenfor tidsperioden mellom 2010 og 2014, men det viser til en liten økning sammenlignet med de tidligere tidsperiodene. På grunn av det store omfanget av tekstdata i forordningene fra denne tidsperioden, vil det ikke være mulig å presentere alle de empiriske funnene her i løpende tekst. Jeg ønsker derfor nå å

presentere en forenklet tabell, hvor de fire forordningene i tidsperioden presenteres. For en fullstendig oversikt over alle de empiriske funnene i de fire forordningene, vil jeg henvise leseren til avhandlingens Vedlegg I. I avhandlingens analysekapittel vil funn fra dette vedlegget også bli diskutert. I den underlagte forenklete tabellen har jeg valgt kategorier som viser til hvilke styringsagenter de fire ulike EU-forordningene viser til.

Tabell 5.4.1. EU-forordninger av relevans for problemstillingen mellom 01.01.2010 og 31.12.2014			
Forordningens navn	Sentrale styringsagenter i forordningen	EØS-relevant forordning: <i>Ja/Nei</i>	Implementert i norsk lovverk: <i>Ja/Nei</i>
COMMISSION REGULATION (EU) No 453/2010	IMO, MARPOL 73/78 og FNs modellreguleringer	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>
Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council	Europakommisjonen	<i>Ja</i>	<i>Nei</i>
REGULATION (EU) No 549/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL	EU	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>
Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council	EU, «relevante internasjonale avtaler», EUs medlemsstater, samt «offentlige og private interessenter»	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>

Tabellen over viser til sentrale styringsagenter som nevnes i de ulike forordningene i tidsperioden. I den forbindelse ønsker jeg nå å presentere noen av de viktigste funnene i hver enkelt forordning som kan knyttes til regulatorisk styring av klimagasser og/eller forsurende gasser fra skipsfarten. Kommisjonsforordning 453/2010 kunne vise til få og forholdsvis enkle bestemmelser. Det inngrepet som kanskje var mest omfattende i forordningen, omhandlet innlandsskipstransport. Det ble slått fast at skip som seiler i denne transportkategorien skal anvende nødvendige indikatorer som må oppgis til myndighetene. Det gjaldt for skip som frakter varer som kan være miljøforurensende, hvor det ble referert til kriterier fastsatt av FNs

modellreguleringer (COMMISSION REGULATION (EU) No 453/2010, 14.5 Environmental hazards, 2010).

I den andre forordningen i tidsperioden ble det funnet noen flere spennende funn. Forordningen slo fast at for å kunne forbedre datakvalitet og transparens knyttet til utslipp av karbondioksid og annen klimarelevant informasjon knyttet til skipsfart, ønsket Europakommisjonen å vente med implementering av regulatoriske tiltak. Årsaken til det var på grunn av den planlagte implementeringen av MRV-forordningen som skulle skje kort tid etterpå (REGULATION (EU) No 525/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, Commission statements, 2013). I så måte viser denne forordningen ikke til noen tiltak. Derimot vises det til planlagte regulatoriske tiltak fra EU for å kutte spesielt karbondioksidutslipp fra skipsfartsnæringen.

Den tredje forordningen i tidsperioden kunne vise til egne ambisjoner fra EU, hvor ikke andre styringsagenter enn EU sto sentralt. Det ble fastslått at politikkkutformere skal overvåke hvordan økonomien og miljøet påvirker hverandre, i tillegg til at de skal undersøke mulighetene for mer bærekraftige løsninger. Det ble også presentert krav som slo fast at implementering av miljøstandarder skal bli gjort med hensyn til industrisektorene som berøres. De økonomiske konsekvensene miljøstandardene får for næringen som rammes må derfor bli tatt hensyn til. Spesielt var det viktig at politikkkutviklerne må ta hensyn til de berørte næringenes sysselsetting, samt de berørte næringenes kjøpekraft. Samtidig kom det fram at politikkkutviklerne skal vurdere ulike næringers langsiktige påvirkning på miljøet (REGULATION (EU) No 549/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, Environmental accounts 22.61, 2013). Funnene i forordningen impliserte derfor at EU har hatt en tilnærming til klima og miljøproblematikk som ser ut til å være todelt. På den ene siden skal langsiktige konsekvenser knyttet til klima og miljø bli tatt hensyn til når en industri pålegges nye miljøkrav. Samtidig viser også forordningen til at nye miljøstandarder som rammer en nærings sysselsetting eller kjøpekraft burde unngås.

Den fjerde forordningen i tidsperioden var den forordningen i tidsperioden som kunne vise til flest funn av relevans for problemstillingen. Det ble presentert mange styringsagenter, i tillegg til at forordningen også var omfattende med mange bestemmelser. Forordningen omhandlet

utbygging av et transeuropeisk transportnettverk og presenterte flere funn som omhandlet store kutt av klimagassutslipp de neste tiårene, spesielt rettet fram mot 2030 og 2050. Allikevel var kanskje ikke det viktigste funnet i forordningen EUs utslippskuttambisjoner, men løsninger den la frem. Det ble slått fast at infrastrukturutbygging skal ved hjelp av blant annet innovativ teknologi og målinger gjennom regulatorisk styring, samt andre former for styring, bli tatt til betraktning for å oppnå en mer ressurseffektiv bruk av transportinfrastrukturen. I den forbindelse ble innlandssjøfart nevnt, hvor alternative drivstoffkilder som er mer miljøvennlige skal være tilgjengelig (Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council, Article 39 Infrastructure requirements, 2013).

5.5. Resultat av datasøk og implikasjoner av empiriske funn i tidsperioden 2015 – 2020

Empiriske funn i tidsperioden mellom 2015 og 2020, viser til en betydelig stor økning av empiriske funn av høy relevans for problemstillingen. Antall søketreff for alle søkeordskombinasjonene i denne tidsperioden er 98 søketreff totalt. Av disse 98 søketreffene er det i likhet med tidsperioden mellom 2010 og 2014, mange av søketreffene for de ulike søkeordskombinasjonene som henviser til de samme forordningene. Vennligst se Vedlegg X i den forbindelse. Etter en grundig optelling og gjennomgang av datamaterialet, fikk jeg følgende resultater. Av det totale antallet med søketreff, som altså viste til 98 forordninger, var 23 av disse forskjellige forordninger. Av disse 23 forordningene, viser en grundig gjennomgang at *ni* av disse forordningene er av høy relevans for problemstillingen. Jeg fant ingen forordninger av indirekte relevans for problemstillingen i tidsperioden.

Mitt endelige utvalg består altså av følgende forordninger av direkte relevans for problemstillingen (etter CELEX-nummer): 32018R1999, 32017R0654, 32015R0757, 32016R1927, 32016R2072, 32016R2071, 32016R1928, 32015R0830 og 32017R2010. I likhet med tidsperioden 2010 – 2014, viste også denne tidsperioden til mange empiriske funn. Det er derfor blitt utarbeidet en forenklet modell hvor sentrale styringsagenter som er nevnt i hver enkelt forordning blir presentert. En fullstendig tabell med empiriske bidrag fra denne tidsperioden finnes i avhandlingens Vedlegg II.

Tabell 5.5.1. EU-forordninger av relevans for problemstillingen mellom 01.01.2015 og 01.01.2020

Forordningens navn	Sentrale styringsagenter i forordningen	EØS-relevant forordning: <i>Ja/Nei</i>	Implementert i norsk lovverk: <i>Ja/Nei</i>
REGULATION (EU) 2015/757 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL	Europarlamentet, Europakommisjonen, Rådet for Den europeiske union, IMO, EUs medlemsstater, FNs rammekonvensjon om klimaendring, havnemyndigheter, samt tredjeland (utenfor Unionen)	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>
COMMISSION REGULATION (EU) 2015/830	IMO, MARPOL 73/78, FNs modellreguleringer og European Sustainable Shipping Forum (ESSF)	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>
COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2016/2071	Europaparlamentet, Rådet for Den europeiske union, IMO og European Sustainable Shipping Forum (ESSF)	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>
Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2072	Europakommisjonen, European Sustainable Shipping Forum (ESSF), Europarlamentet, Rådet for Den europeiske union, EUs medlemsstater, «økonomiske interessenter», European Committee for Standardisation og European cooperation for Accreditation	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>
COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2016/1927	Europaparlamentet, Rådet for Den europeiske union, Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA) og IMO	<i>Ja</i>	<i>Ja</i>
Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1928	Europarlamentet, Rådet for Den europeiske union og IMO	<i>Nei</i>	<i>Ja</i>
COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2017/654	Europarlamentet, Rådet for Den europeiske union og EU	<i>Nei</i>	<i>Ja</i>
COMMISSION REGULATION (EU) 2017/2010	Europarlamentet, Rådet for Den europeiske union og EU	<i>Ja</i>	<i>Nei</i>
REGULATION (EU) 2018/1999 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL	Europarlamentet, Rådet for Den europeiske union og Parisavtalen	<i>Ja</i>	<i>Nei</i>

Tabellen over viser til at styringsagentene har blitt mange flere, samt at nye styringsagenter har kommet til, dersom man sammenligner med funnene i de foregående tidsperiodene. De empiriske bidragene var mange. I den forbindelse ønsker jeg nå å presentere noen av de viktigste bidragene i hver enkelt forordning. De resterende funnene vil bli diskutert i neste kapittel.

Den første forordningen i tidsperioden 2015-2020, var forordning 2015/757. Denne forordningen er den såkalte MRV-forordningen, som også ble diskutert i avhandlingens teorikapittel. Et viktig funn undertegnende ønsker å trekke fram fra forordningen er at den slår fast at EUs fokus på overvåkning, rapportering og tilsyn av klimagassutslipp fra skipsfart, skal være et utgangspunkt for et lignende globalt system. Det blir argumentert for at et globalt system vil være langt mer effektivt fordi det vil ramme flere aktører. Derfor slo forordningen fast at Europakommisjonen skal informere IMO og andre relevante internasjonale aktører om denne vedtatte forordningen, hvor aktørene sammen skal jobbe for å oppnå et globalt system for å redusere skipsfartens klimagassutslipp (REGULATION (EU) 2015/757 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, 34, 2015). Et annet viktig funn i forordningen er at det blir presisert at internasjonal skipsfart er den eneste transportsektoren som ikke er en del av EUs forpliktelser knyttet til utslippsreduksjoner av klimagassutslipp (REGULATION (EU) 2015/757 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, 3, 2015). Sistnevnte funn kan muligens forklare hvorfor ikke det har blitt funnet mange forordninger av relevans for problemstillingen i de tidligere tidsperiodene.

Den andre forordningen i tidsperioden kunne ikke vise til mange interessante funn, men den la noen føringer for tankskip som seiler i kategorien innenlandssjøfart. Det ble vist til at skip med last som inneholder miljøskadelige stoffer skal oppgis. Det ble i den forbindelse vist til at informasjon skal oppgis etter kriteriene til FNs modellreguleringer (COMMISSION REGULATION (EU) 2015/830, SECTION 14, 14.5. Environmental hazards, 2015). Videre viste forordningen til en bestemmelse som slo fast at informasjon skal oppgis dersom et skip transporterer produkter som kan slippe ut karbonmonoksid, svoveldioksid og nitrogenoksid (COMMISSION REGULATION (EU) 2015/830, SECTION 5. 5.2. Special hazards arising from the substance or mixture, 2015). Dette funnet kan være interessant, ettersom det er en av få bestemmelser empirien har vist til hvor også utslipp av forsurende gasser blir regulert.

Den tredje forordningen i tidsperioden viste til funn som bygger videre på bestemmelsene i MRV-forordningen. Et viktig funn i forordningen var at den viste til en bestemmelse som viser hvordan rederiene skal måle utslipp av karbondioksid fra skipene deres. Formelen var: Drivstofforbruk multiplisert med utslippsfaktoren. Videre slo bestemmelsen fast at drivstofforbruk skal inkludere konsumert drivstoff som har blitt brukt av skipets hovedmotorer, gassturbinene, hjelpemotorene, skipskjelene og gassgeneratorene. Drivstofforbruket som konsumeres innenfor havner skal derimot bli målt utenom (COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2016/2071, ANNEX, 2016). Denne bestemmelsen kan være interessant ettersom den viser til mer spesifikke målemetoder rederiene er forpliktet til å anvende for å redusere utslippene deres. Det har ikke blitt funnet mange slike bestemmelser i de andre forordningene avhandlingen har tatt for seg.

Den fjerde forordningen i tidsperioden viste til flere bestemmelser knyttet til MRV-forordningen fra 2015. Det ble slått fast at denne forordningen skal legge føringer for overvåkingsplanene og verifisering av utslippsrapportene fra skip. I tillegg blir det presentert krav til prosedyrer og kompetanse, knyttet til utnevning av tilsynsmenn (Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2072, CHAPTER I, Article 1 Subject matter, 2016). Et viktig krav som stilles til tilsynsmennene er at de skal utføre inspeksjoner på skip, slik at de kan oppnå en bedre forståelse for prosedyrene i overvåkingsplanene. Tilsynsmennene skal også undersøke om informasjonen som selskapene oppgir er nøyaktig oppgitt (Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2072, Chapter II, Article 6 Site visits, 2016).

Den femte forordningen i tidsperioden viste også til MRV-forordningen, hvor det ble presentert mer tekniske bestemmelser knyttet til utslippsrapportene selskaper må fremlegge. Det kom frem at utslippsrapportene skal publiseres i et elektronisk system som deretter skal behandles av Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (EMSA) (COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2016/1927, Article 3 Electronic template of the emissions report, 2016). Videre kom det fram at overvåkingsplanene knyttet til utslipp fra skip skal følge ulike bestemmelser, hvor egne regler gjelder for skip i ro-pax kategorien. For ro-pax skip skal det skilles mellom skipenes drivstofforbruk og deres oppgitte karbondioksidutslipp, knyttet til om de transporterer passasjerer eller last. Begrunnelsen for denne operasjonaliseringen er at det vil

gjøre energieffektivitetsmålingene mer presise (COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2016/1927, 3, 2016). I så måte viser denne forordningen til mer presise målemetoder som også presiserer hvilken bruk ulike skips kategorier må anvende for å måle deres energieffektivitet og utslipp. Slike presiseringer og avgrensninger har ikke blitt funnet i mange av de andre forordningene tidligere i avhandlingen.

Den sjette forordningen i tidsperioden viste også til MRV-forordningen, i tillegg til at man så flere spesifiseringer, slik man så i den femte forordningen i tidsperioden 2015-2020. I denne forordningen kom det frem at spesielle regler skal gjelde for oljetankere, gasstankere, kjemiske tankere, bulkskip, fryseskip og kombinasjonsskip. For disse skips kategoriene skal rederiene anvende en energieffektivitetsindikator som er i tråd med IMOs retningslinjer for skips energieffektivitet (Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1928, 2, 2016). I likhet med den femte forordningen i tidsperioden, ser det ut til at operasjonaliseringer og mer spesifikke bestemmelser knyttet til måling av ulike skips kategoriens energieffektivitet ble viktigere fra 2016.

Den syvende forordningen i tidsperioden viste ikke til videre bestemmelser med henvisninger til MRV-forordningen, slik flere av de andre forordningene har gjort. I denne forordningen ble det presentert tekniske bestemmelser knyttet til utslippsbegrensninger for ikke-veigående kjøretøy. Funn av relevans for problemstillingen i forordningen var ikke mange, men det ble lagt vekt på tekniske utslippsbegrensninger for å redusere utslipp av nitrogenoksid. Helt konkret kom det fram at det skal anvendes egne målemetoder for å måle utslipp av NO_x, etter bestemte tekniske krav (COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2017/654, Article 5 Requirements with regard to emission control strategies, NO_x control measures and particulate control measures, 2016).

Den åttende forordningen i tidsperioden viste til EUs bestemmelser knyttet til EUs energistatistikk. Det ble ikke funnet mange funn av relevans for problemstillingen i forordningen, men det ble presentert spesielle bestemmelser knyttet til skip som seiler internasjonalt. Flere av de tidligere forordningene som har blitt beskrevet har kun fokusert på rapportering av drivstofforbruk ved innenlandsseilaser. I den forbindelse er det interessant at denne forordningen tar for seg internasjonale seilaser til havs, seilaser over innsjøer, samt

seilaser i kystfarvann. Forordningen slår fast at mengden med drivstoff til skip som seiler innenfor de ovennevnte kategoriene skal rapporteres. Unntakene gjelder drivstofforbruket til fiskefartøyer, militærfartøy eller skip som navigerer i innenlandsseilaser. For å kunne skille en internasjonal seilas fra en innenlandsseilas, burde distinksjonen avgjøres ved å se på skipets avgangshavn og skipets ankomsthavn. Det blir presisert at denne distinksjonen ikke skal avgjøres basert på hvilket flagg skipet bærer (COMMISSION REGULATION (EU) 2017/2010, Annex A, 2.1.5 International Marine Bunkers, 2017). Det ble ikke funnet henvisinger til MRV-forordningen og det kan muligens antyde at EU har valgt en delt fremgangsmåte i arbeidet med å få skip til å bli mer energieffektive, ettersom innsamling av data til EUs månedlige og årlige statistikk sto sentralt i denne forordningen.

Den niende og siste forordningen i avhandlingens utvalg kunne vise til noen svært interessante funn av relevans for problemstillingen. Forordningen ble basert på EUs ambisjon om etablering av nye styringsmekanismer for EUs energiunion, samt organisasjonens planlagte handlingsstrategier for organisasjonens videre klimapolitikk. Det funnet som kanskje var mest interessant i forordningen, er en anmodning til Europakommisjonen. Det blir spesifisert at på grunn av EUs målsetning om en sirkulærøkonomi, skal Europakommisjonen vurdere politiske tiltak for at utslipp av metan skal bli en del av en ny satsing. Denne satsingen omhandler en strategiplan hvor metanutslipp skal inngå i EUs langsiktige strategi for klimahandling (REGULATION (EU) 2018/1999 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL, CHAPTER 3 Long Term Strategies. Article 16, Strategic plan for methane, 2018). Store ambisjoner for å redusere metanutslippene har ikke blitt sett tidligere fra EU, og i den forbindelse ser det ut til at dette viser til et veiskille for EU, samt organisasjonens klimapolitiske tiltak. En nærmere beskrivelse av EUs langsiktige ambisjoner for utslippsreduksjoner fra denne forordningen, vil diskuteres nærmere i neste kapittel.

6.0. Analyse av empiriske og teoretiske implikasjoner

I dette kapitlet vil jeg presentere en analytisk diskusjon av både teoretiske bidrag og empiriske funn, hvor jeg har valgt følgende fremgangsmåte. Først vil jeg diskutere de empiriske funnene i de fem mindre tidsperiodene mellom 1994 og 2020 hver for seg. Det vil bli gjort med henvisninger til studiens teoretiske observasjoner. Årsaken til det er av hensyn til problemstillingen. Problemstillingen stilte som kjent to spørsmål. Det første spørsmålet var: «*Hvordan har EUs rolle som en regulatorisk styringsagent for norsk skipsfartsnæring utviklet seg mellom 1994 og 2020, knyttet til vedtatte miljøforordninger fra organisasjonen i tidsperioden*»? For å belyse dette spørsmålet som inkluderer *utvikling* som en dimensjon, mener jeg det er hensiktsmessig å strukturere analysen slik at den er delt inn i de fem mindre tidsperiodene. Dermed vil jeg først diskutere antall forordninger som er vedtatt innenfor de fem mindre tidsperiodene, før jeg analyserer hva de empiriske funnene innenfor de fem tidsperiodene kan fortelle, for hvordan EUs rolle som en styringsagent har utviklet seg mellom 1994 og 2020. Deretter vil jeg sammenligne mine empiriske funn oppimot teoretiske implikasjoner av studien.

Det andre delspørsmålet av problemstillingen var «*hvilke av disse miljøforordningene implementeres i norsk lovverk*»? Dette spørsmålet besvares i kapittel fem, men jeg ønsker i dette kapitlet å diskutere funnene i kapitlet oppimot min todelte fremgangsmåte, altså kryssjekkmetoden, hvor jeg diskuterer usikre funn der hvor forordninger som ikke står oppført under «Ikrafttredelse» i Lovdata, står oppført som en EØS-relevant forordning EUR-Lex. Deretter vil jeg i delkapittel 6.2 sammenligne og vurdere studiens samlede empiriske implikasjoner med studiens teoretiske bidrag for å belyse problemstillingen.

6.1.1. Tidsperioden 1994 – 1999: EU som en passiv regulatorisk styringsagent

Undertegnede fant ingen forordninger i denne tidsperioden som foreslo kutt av klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten. Jeg vil anse dette som et funn som impliserer at EUs rolle som regulatorisk styringsagent for norsk skipsfart i denne perioden ikke var av stor betydning. Et spørsmål i den forbindelse blir hva teoriene i oppgaven impliserer. Teoriene i

avhandlingen viste til at transnasjonale regimer var i vekst på 1990-tallet og at det utgjorde en viktig del av styringen av skipsfart på 1990-tallet. Videre ble det påstått at EU i all hovedsak fungerte som en observatør av IMO, hvor Storbritannia og Tyskland var langt mer betydningsfulle for styring av skipsfart gjennom IMO, enn hva tilfellet var for EU som en styringsagent av skipsfarten. Det er et funn jeg mener er svært interessant, sett i lys av hva mine empiriske implikasjoner viser til i denne tidsperioden. Allikevel ble det påstått at EU i mange tilfeller har fungert som det jeg ønsker å kalle «en supplerende regulatorisk styringsagent». Det betyr at EU har hatt som rolle å utfylle mangler i IMOs lovverk. Jeg har derimot ingen empiriske funn som støtter at det var tilfellet for tidsperioden mellom 1994 og 1999.

Et teoretisk bidrag jeg ønsker å fremheve, er at det blir påstått at det meste av EUs implementering av miljølovgivning fant sted på 1970 og 1980-tallet. Det ble hevdet at implementering av ny miljølovgivning fra EU gikk saktere etter disse to årtiene. I tillegg til dette viser teorier til et trendskifte, hvor organisasjonen i større grad gikk bort fra å implementere forordninger og heller vedtok flere direktiver etter 1980-tallet. Sett i lys av min problemstilling, vil jeg derfor påpeke at det er mulig at EU også fungerte som en styringsagent av skipsfarten på 1990-tallet, men at det skjedde gjennom flere vedtatte direktiver enn forordninger. Det har imidlertid ikke denne avhandlingen hatt mulighet til å undersøke empirisk. Derimot viste teorier til at blant annet direktivet «The Integrated Pollution Prevention and Control Directive» fra 1996, la strenge føringer for utslipp fra blant annet skipsfart. I den forbindelse vil jeg altså påpeke at er et direktiv og ikke en forordning.

I 1994 ble The European Environmental Agency (EEA) etablert, hvor byrået skulle gjøre det enklere for EU å implementere ny miljølovgivning. En årsak til det var blant annet på grunn av at byrået fungerte som en informasjonskanal for EU. Disse sistnevnte teoretiske implikasjonene kan derfor tyde på at EU ikke var helt uten betydning som en styringsagent for skipsfarten på 1990-tallet, men som en regulatorisk styringsagent viser mangelen av empiriske bidrag til at EU ikke fungerte som en styringsagent av skipsfart fra et klima og miljøperspektiv mellom 1994 og 1999. Avhandlingens teoretiske bidrag impliserer også at EUs rolle som en regulatorisk styringsagent for skipsfarten i denne tidsperioden ikke var av stor betydning. Avslutningsvis viser teorier til at Kyotoavtalen fra 1997 fastslo at det ville bli vanskelig å kutte utslipp fra skipsfart på grunn av næringens globale karakter. Det ønsker jeg å fremheve, ettersom det tyder

på at selv en viktig klimaavtale fra dette tiåret, ikke klarte å fastslå gode tiltak eller ambisjoner for å oppnå reduserte utslipp fra næringen. Det kan muligens også ha vært en medvirkende årsak til hvorfor en styringsagent som EU ikke ser ut til å ha bidratt til dette arbeidet gjennom regulatoriske aktiviteter i denne tidsperioden.

6.1.2. Tidsperioden 2000 – 2004: EU som en passiv regulatorisk styringsagent

I denne perioden fant jeg kun en forordning med ett empirisk funn av indirekte relevans for problemstillingen. Denne forordningen refererte til MARPOL 73/78 hvor det altså kun ble henvist til en artikkel i forordningen, som forsøker å begrense utslipp av miljøskadelig avfall fra fiskefartøyer. MARPOL ble som kjent vedtatt på 1970-tallet, noe som jeg mener det er verdt å merke seg. Det ble derimot ikke nevnt noen forslag for å begrense utslipp av hverken klimagasser eller forsurende gasser i forordningen. Forordningen var hverken EØS-relevant og den hadde ikke blitt implementert i norsk lovverk. Basert på mine empiriske implikasjoner, viser altså heller ikke denne tidsperioden til at EU var en viktig regulatorisk styringsagent for norsk skipsfart innenfor disse årene. Dermed ønsker jeg nå å presentere en sammenligning av hva ulike teorier kan forklare i den forbindelse.

Heller ikke avhandlingens teoretiske bidrag viser til funn som impliserer at EU var en viktig styringsagent av norsk skipsfart mellom 2000 og 2004. Det jeg har funnet av teori som kan forklare EUs rolle som styringsagent i dette tidsrommet fra et klima og miljøperspektiv, viser at opprettelsen av European Maritime Safety Agency (EMSA) i 2002, ble viktig for å kunne påvirke Europakommisjonen i skipsfartsspørsmål. Årsaken til det er byråets fokusområder som er avfall og utslipp fra skipsfart. Videre skulle dette byrået ha som oppgave å påvirke Europakommisjonens miljølovgivning gjennom teknisk og vitenskapelig rådgivning. I tillegg skulle byrået overvåke Europakommisjonens miljølovgivning og miljølovgivningens effektivitet. Et annet positivt bidrag fra EU som er spesielt interessant fra denne tidsperioden, var den såkalte «Erika-pakken», bedre kjent som «ERIKA I», som ble vedtatt av EU i 2000 for å forhindre ulykker og marine utslipp fra skipsfarten. Jeg fant derimot ingen teoretiske beskrivelser av hverken denne pakken eller dens etterfølger (ERIKA II), som antyder at det var utslipp av klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfart denne lovgivningen hadde som ambisjon å regulere.

Avslutningsvis ønsker jeg å påpeke at jeg finner det interessant at et byrå som EMSA, ble opprettet såpass sent, med tanke på de store utslippene av klimagasser og forsurende gasser som skipsfarten har bidratt med gjennom mange år. På den annen side vil jeg hevde at ettersom opprettelsen av EMSA kom såpass sent som i 2002, kan det også være en medvirkende forklarende faktor til hva min empiri impliserte. Det argumentet vil jeg basere på at fraværet av vedtatte forordninger av relevans for problemstillingen er så høyt i denne tidsperioden.

6.1.3. Tidsperioden 2005 – 2009: EU som en passiv regulatorisk styringsagent

I denne perioden viste søketreffene til noen flere søketreff, men det var kun en forordning av indirekte relevans for problemstillingen som jeg fant i denne tidsperioden. Min empiri impliserer derfor at EU heller ikke i denne tidsperioden var en viktig regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring. Allikevel viste forordningen i denne tidsperioden, som var av indirekte relevans for problemstillingen, ikke til noen konkrete krav til utslippsreduksjoner av hverken klimagasser eller forsurende gasser. Derimot viste den til ISM-normen som ble vedtatt av IMO, noe som jeg mener er interessant sett fra et teoretisk perspektiv. Basert på blant annet Braithwaite og Drahos sine teorier om hvordan EU som en styringsagent av skipsfart har fungert, hvor de respektive forskerne hevder at EU alene ikke har fungert som en betydelig regulatorisk styringsagent av skipsfart, mener jeg mine empiriske funn i denne tidsperioden også støtter denne teorien.

At forordningen av indirekte relevans for problemstillingen i denne tidsperioden stilte krav til hvordan selskaper skal utpeke en eller flere personer for å forhindre forurensing fra skip, vil jeg derimot hevde er et viktig funn. Ettersom forslaget ble basert på en norm fra IMO, vil jeg derimot argumentere for at det ikke impliserer at EUs rolle som en regulatorisk styringsagent i denne perioden var av stor betydning. På den annen side argumenterte Van Leuween for at styring av skipsfart skjer på tre måter. Den første måten er at EU direkte kopierer lovgiving fra IMO-standarder inn i EU-lovgivningen, noe som skaper effektiv styring ettersom denne lovgivningen blir gjeldende for alle EUs medlemsstater. Derfor kan mitt ene empiriske funn kanskje sies å ha vært et effektivt bidrag fra EU for å forhindre forurensing fra skipsfart, i tillegg

til at jeg vil hevde at det styrker teoriene som beskriver hvordan EU og IMO sammen fungerer som to viktige styringsagenter av skipsfarten. Det skal også nevnes at denne forordningen ble implementert i norsk lovverk. Jeg har derimot ikke funnet flere andre teoretiske bidrag eller empiriske implikasjoner, som viser til EUs rolle som en sterk regulatorisk styringsagent av skipsfart i denne tidsperioden. Det mener jeg styrker hypotesen om at EU ikke fungerte som en viktig styringsagent av norsk skipsfartsnæring, sett fra et klima og miljøperspektiv mellom 2005 og 2009.

6.1.4. Tidsperioden 2010 – 2014: EUs regulatoriske styringsadferd endres

I perioden mellom 2010 og 2014 viste empirien til en liten endring med flere interessante empiriske bidrag. Til tross for at ikke antallet av vedtatte forordninger av relevans for problemstillingen økte veldig drastisk, var det allikevel en flerdobling fra de tidligere tidsperiodene. Totalt var det fire forordninger i denne tidsperioden jeg fant som enten inneholdt funn av direkte eller indirekte relevans for problemstillingen. Den første forordningen jeg ønsker å ta for meg var kommisjonsforordning nummer 453/2010 med CELEX-nummeret: 32010R0453. Denne forordningen var både en EØS-relevant tekst og forordningen har tredd i kraft i norsk lovverk. Allikevel viste funnene ikke eksplisitt til krav for å forhindre utslipp av hverken klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfart.

Forordningen viste derimot til funn av til dels inngripende tiltak av forurensing fra skip generelt. Det undertegnende mener er interessant ved forordningen er at kravene som presenteres ikke ser ut til å være vedtatt av EU selv. Forordningen henviser til krav som har blitt vedtatt av IMO, andre FN-reguleringer, samt MARPOL-konvensjonen fra 1973. Ettersom det ikke ble funnet krav fra EU direkte i forordningen, vil jeg hevde det er et funn som tyder på lignende trender fra de tidligere tidsperiodene i analysen. Den trenden omhandler at EU adopterer lovgivning fra andre styringsagenter. Disse funnene vil jeg hevde styrker flere av de teoretiske bidragene til avhandlingen, ettersom de hevder at EU blir mer påvirket av andre styringsaktører når de iverksetter lovgivning.

Den andre forordningen av relevans for problemstillingen i tidsperioden 2010 til 2014 var forordning nummer 525/2013 med CELEX-nummeret 32013R0525, som viste til mer

interessante funn av enda tydeligere relevans for problemstillingen. Denne forordningen omhandler mekanismer for overvåking og rapportering av klimagassutslipp, hvor skipsfart også nevnes veldig tydelig i forordningen. I denne forordningen ble det derimot slått fast at maritim transport ikke skal inngå i denne forordningens krav. Årsaken til det var at Europakommisjonen hadde slått fast at de skulle forsøke å legge fram krav til rapportering og overvåking av utslipp fra maritim transport på et senere tidspunkt. Videre ble det også slått fast at krav som skulle legges fram senere skulle omhandle forbedringer av datakvalitet og transparens knyttet til klimarelevant informasjon fra skipsfart, hvor blant annet rapportering av karbondioksidutslipp blir nevnt eksplisitt.

Denne forordningen kan være interessant i den forstand at den legger fram konkrete forslag til hva som skal skje for å begrense utslipp av klimagasser fra skipsfart på et senere tidspunkt, men jeg ønsker å påpeke at det fremkommer tydelig i forordningen at denne forordningen ikke har som intensjon å presentere krav som regulerer utslipp fra skipsfart. Med det i mente vil jeg påpeke at det viser til egne planer EU hadde selv på dette tidspunktet for å redusere utslipp fra skipsfart. Ettersom forordningen ikke fremlegger noen krav for å oppnå dette, mener jeg funnene ikke antyder noe mer interessant enn at organisasjonen presenterer krav som skulle komme på et senere tidspunkt.

Sammenlignet med oppgavens teoretiske bidrag vil jeg hevde at de empiriske funnene i forordningen til dels styrker teoriene som hevder at EUs rolle som styringsagent av skipsfart er forholdsvis begrenset, ettersom forordningen kun presenterer hva som mest sannsynlig vil bli vedtatt av Europakommisjonen på et senere tidspunkt for å begrense utslipp fra skipsfart. Samtidig vil jeg trekke frem Rony et al og deres teorier som hevder at det ikke var før MRV-forordningen fra 2015 at EU fungerte som en betydelig styringsaktør av skipsfartssektoren. Det kan dermed tenkes at forordningen som ble presentert her, som ble vedtatt i 2013, dermed viste til videre planer EU hadde knyttet til utslippskrav for skipsfart. Det er heller ikke utenkelig at denne forordningen dermed viser til hvilke planer EU hadde for blant annet den vedtatte MRV-forordningen fra 2015. Det skal riktignok nevnes at til tross for at forordningen er en EØS-relevant tekst, så viste min kryssjekkmetode med Lovdata at den ikke var implementert i norsk lovverk. Det kan riktignok skyldes en forsinkelse av behandlingen av forordningen i Norge.

Den tredje forordningen mellom 2010 og 2014 var forordning nummer 549/2013, med CELEX-nummeret 32013R0549. Forordningen var både en EØS-relevant tekst og forordningen har tredd i kraft i norsk lovverk, ifølge Lovdata. Denne forordningen viste til noen enkle, men forholdsvis interessante funn av indirekte relevans for problemstillingen. Det jeg ønsker å trekke fram fra denne forordningen, er at den presenterer krav til hvordan politikktutformere skal forholde seg til hvordan miljøet påvirker økonomien, samt hvordan økonomien påvirker miljøet. Videre ble det presentert at politikktutformere skal legge fram nødvendige indikatorer og deskriptiv statistikk for å kunne overvåke denne gjensidige påvirkningen. Mer spesifikt står det at politikktutformere som skal iverksette nye miljøstandarder, er nødt til å ta i betraktning hvilke økonomiske konsekvenser miljøstandardene kan få for ulike industrier som blir berørt av de vedtatte miljøstandardene. Derfor burde ulike alternativer presenteres, slik at de ikke svekker faktorer som de berørte næringenes sysselsetting og kjøpekraft. Samtidig skal politikktutformere som satser på utvikling av bestemte næringer, ta i betraktning hvilke langsiktige konsekvenser disse økonomiske satsningene kan få for miljøet. Disse funnene vil jeg trekke frem som svært interessante, i den forstand at de viser hvordan EU forsøker å både minimere økonomiske konsekvenser for næringslivssektorer, dersom det skal iverksettes nye miljøstandarder i lover eller i utformingen av nye politiske vedtak.

Jeg vil hevde at de ulike empiriske funnene i forordningen kan tyde på at miljølovgivning og miljøpolitiske vedtak står i fokus for EU for å få ned utslipp fra næringslivssektorer som for eksempel skipsfarten. Allikevel ser det ut til at kost-nytte vurderinger skal vektlegges dersom nye miljøstandarder skal implementeres, slik at ikke de økonomiske konsekvensene for de berørte næringene blir for store. Avhandlingens teoretiske bidrag har derimot ingen teorier som viser til at dette ofte er EUs tilnærming i slike spørsmål. Allikevel vil kost-nytte problematikk ikke være noe undertegnende anser som usannsynlig, hva gjelder EUs vurderinger og evalueringer av nye miljøstandarder.

Den fjerde og siste forordningen undertegnede fant mellom 2010 og 2014 av relevans for problemstillingen, var forordning nummer 1315/2013 med CELEX-nummeret 32013R1315. Kryssjekkmetoden mellom EUR-Lex og Lovdata viste at forordningen var både en EØS-relevant forordning, i tillegg til at den har tredd i kraft i norsk lovverk. Forordningen viste til mange interessante funn av relevans for problemstillingen.

Til tross for at forordningen omhandler utviklingen av et transeuropeisk transportnettverk, viser forordningen til mange mål for å sørge for hvordan utviklingen av et slikt transportnettverk skal skje på en bærekraftig måte. Det ble spesielt vist til hvordan utslipp av spesielt karbondioksid skal begrenses. Det ble blant annet fastslått at det skal jobbes for bedre energieffektivitet med blant annet promotering av alternative energikilder som enten slipper ut lite eller ingen karbondioksid. Videre ble det fastslått at for å kunne redusere energiforbruk og luftforurensing fra skipsfarten, vil det være nyttig å satse på installasjoner av landstrøm i havner. Utenom dette viser EU til hva de kaller «motorways of the seas», hvor det henvises til at bærekraftperspektivet skal være et prioritert område i utbyggingen av maritim infrastruktur, med en henvisning til EUs egen miljølovgivning og relevant miljølovgivning fra andre internasjonale avtaler. I den forbindelse vil jeg med henvisning til teorien igjen peke på styringsmekanismene fra de teoretiske bidragene, hvor dette funnet tyder på at EUs styring av skipsfart skjer gjennom EU-lovgivningen. Samtidig viser det også til at organisasjonen har et utstrakt samarbeid med andre aktører. Dette empiriske funnet viste til ulike internasjonale avtaler av relevans for lovgivningen, men det ble ikke henvist til noen spesifikke avtaler eller styringsagenter i denne sammenhengen.

Av konkrete tiltak EU setter søkelys på for å redusere utslipp fra skipsfart, nevnes eksplisitt introduiseringer til ny teknologi og innovative løsninger som promoterer energieffektive drivstoffkilder. I den forbindelse nevnes bruk av LNG for skipsfartsnæringen helt konkret. Et annet funn i forordningen viste til at det må satses på muligheter for å kunne forsyne transportsektorene generelt med mer elektrisitet, men her vil jeg presisere at ikke skipsfartsnæringen nevnes konkret.

I denne forordningen vil jeg hevde at fokuset i mange av de empiriske funnene er løsninger som er basert på veldig langsiktige ambisjoner for å kutte i utslipp av i all hovedsak klimagasser. Helt konkret nevnes karbondioksid flest ganger. Et funn viser blant annet til at promotering av løsninger for å oppnå lave utslipp av karbondioksid skal ha som mål å nå 2050-målene til EU med drastiske kutt i utslipp av karbondioksid. Målet er at klimagassutslippene i 2050 burde være 60% av utslippsnivået i 1990. Samtidig ble det påpekt at forordningen skulle være et bidrag for å nå «Europe 2020 Strategy», samt bidra til utslippsmålene som er satt for 2030. For

skipsfart skal det i tillegg til satsing på landstrøm og LNG, også satses på alternative fasiliteter som kan forsyne skipsfart med mer miljøvennlig drivstoff i hele EUs transportnettverk. I den forbindelse mener jeg det er svært interessant at det blir poengtert at tilgjengeligheten av lavutslippsdrivstoff på fasiliteter som tilbyr drivstoff, skal være basert på etterspørsel etter lavutslippsdrivstoff. Det ble spesifisert at det ikke skal være noen krav til at fasiliteter som tilbyr drivstoff, skal måtte tilby lavutslippsdrivstoff. Avslutningsvis vil jeg påpeke at forordningen konkret peker på at måling via reguleringer og måling via styring, er nødvendig for å oppnå en ressurseffektiv bruk av transportinfrastrukturen.

6.1.5. Tidsperioden 2015 – 2020: MRV-forordningen endrer EUs styring av skipsfart i en polysentrisk retning

Tidsperioden mellom 2015 og 2020 viste til betraktelig mange flere forordninger av relevans for problemstillingen, sammenlignet med de foregående tidsperiodene. Det var ni EU-forordninger med funn av relevans for problemstillingen som ble funnet i EUR-Lex sin database i denne tidsperioden. Jeg ønsker derfor nå å diskutere de empiriske funnene fra de ni forordningene av relevans for problemstillingen med de ulike teoretiske bidragene til oppgaven. Den første forordningen jeg fant er den såkalte MRV-forordningen med CELEX-nummeret 32015R0757 fra 2015. Forordningen var både oppført som en EØS-relevant tekst i EUR-Lex og Lovdata viste at forordningen har tredd i kraft i norsk lovverk.

MRV-forordningen viste til mange interessante funn av relevans for problemstillingen, slik også oppgavens teoretiske bidrag har vist til. Først og fremst mener jeg det er interessant at det i denne forordningen fremstår som EU presenterer begrunnelser for hvorfor det ikke har blitt vedtatt mer rigide forordninger tidligere for å få ned utslipp fra skipsfartsnæringen. For det første ble det påpekt at internasjonal skipsfart er den eneste transportsektoren som ikke er blitt innlemmet i EUs fastsatte forpliktelser for å redusere utslipp av klimagasser. Det ble også presentert anslag som slår fast at utslipp av karbondioksid fra internasjonal skipsfart relatert til EUs aktiviteter, økte med 48% mellom 1990 og 2007. Disse to funnene mener jeg er svært interessante, ettersom EU beskriver utslipp fra skipsfart som et område som ikke har blitt prioritert før denne forordningen ble vedtatt. Samtidig viser deres egne estimater at utslipp av

karbondioksidutslipp økte drastisk gjennom mange år. Et annet funn som kan være verdt å merke seg fra MRV-forordningen, er at det blir påpekt at gjennom en rask vitenskapelig utvikling, har man også forstått hvilke konsekvenser utslipp av andre gasser enn karbondioksid har på klimaet. Derfor blir det spesifisert at Europakommisjonen burde analysere mulighetene for å implementere politikk og målinger for å redusere utslipp av slike gasser.

Det kom fram at forordningen omfatter regulering av utslipp av gassene nitrogendioksid, svoveldioksid, metan, svevestøv (PM) og svart karbon (BC), i tillegg til karbondioksid. Dette funnet mener jeg er svært interessant, ettersom jeg har funnet få henvisninger til regulering av andre gasser enn karbondioksid fra skipsfart, i forordningene fra de foregående tidsperiodene. Dermed kan det være interessant at EU peker på at de nå sitter på en bedre utviklet vitenskapelig forståelse, for hvordan andre miljøskadelige gasser skipsfarten slipper ut påvirker klimaet. Det kommer også frem at basert på MRV-forordningen, burde EU innhente oppdaterte analyser av disse gassenes påvirkning på klimaet regelmessig i etterkant av at forordningen er vedtatt. Disse funnene kan også muligens forklare hvorfor ikke mine empiriske funn fra tidsperiodene mellom 1994 og 2014, viser til mange funn i forordninger som konkret peker på regulering av utslipp av miljøskadelige gasser fra skipsfart utenom karbondioksid. I den forstand vil jeg hevde at denne forordningen viser til et veiskille for EUs posisjon som en regulatorisk styringsagent av skipsfarten.

Utenom de ovennevnte funnene ble det i MRV-forordningen også funnet flere elementer som ikke har vært gjennomgående i forordninger som ble funnet i de tidligere tidsperiodene. Det gjelder spesielt muligheter for straff eller sanksjonering mot rederier og skip, som ikke oppfyller kravene som blir presentert i forordningene. I MRV-forordningen ble det derimot fastslått at dersom ikke bestemmelsene i forordningen følges, skal medlemsstatene finne passende straff som tar utgangspunkt i faktorer knyttet til effektivitet, proporsjonalitet og avskrekkelse. Videre skal skip som ikke har lyktes med overvåking av utslippene deres eller som ikke har fulgt rapporteringskravene i forordningen, risikere bortvisning dersom skipene ikke har fulgt disse bestemmelsene i to eller flere rapporteringsperioder. Bortvisningskravet skal medlemsstatene selv sørge for at blir gjennomført dersom det er nødvendig på grunn av brudd på MRV-forordningens bestemmelser. Bortvisning av skip gjelder mer spesifikt bortvisning av skip fra havner. Videre skal bortvisningsvedtaket rapporteres inn til Europakommisjonen, EMSA og

EUs andre medlemsstater. Dersom et skip har fått rettet et bortvisningsvedtak mot seg ved ankomst i en havn innenfor EU, er andre havner i Unionen pålagt å nekte skipet adgang. Dette pålegget skal være gjeldende inntil skipet igjen oppfyller kravene knyttet til overvåkning av utslippene deres og/eller rapporteringskravene i forordningen.

Utenom de ovennevnte funnene, mener jeg det er nødvendig å trekke fram hvordan det polysentriske styringsperspektivet ser ut til å utspille seg i praksis gjennom forordningens bestemmelser. Det ble fastslått at Europakommisjonen skal informere IMO og andre relevante internasjonale aktører på en regelmessig basis om implementeringen av MRV-forordningen, hvor Europakommisjonen skal bistå andre stater med utveksling av teknisk kompetanse for å kunne videreutvikle overvåkningsmetodene i forordningen. Det ble presisert at dersom en global internasjonal avtale som setter søkelys på rapportering, overvåking og implementering av et verifiseringssystem for å regulere utslipp av klimagasser fra skipsfart kommer på plass senere, vil det kunne være nødvendig for Europakommisjonen å revurdere forordningens bestemmelser. Slike revurderinger skal suppleres med eventuelle oppdateringer, slik at bestemmelsene er på nivå med bestemmelsene i den globale avtalen.

En annen bestemmelse i forordningen viste til skipsfartens internasjonale preg og at det vil være mest hensiktsmessig og effektivt å oppnå utslippsreduksjoner fra skipsfarten, dersom det blir vedtatt i globale avtaler. I tillegg ble det fastslått at samtaler med relevante aktører fra bransjen og internasjonale partnere, viste at det er ønskelig at MRV-systemet først burde ha som mål å redusere utslipp av karbondioksid fra skipsfarten. Deretter var det ønskelig med en trinnvis tilnærming, hvor man i neste omgang burde utvide målene til å gjelde prising av utslipp. Med dette grunnlaget ble det påstått at det ville bli enklere å oppnå internasjonale avtaler som kunne sørge for videre utslippsreduksjoner av klimagasser til en lavest mulig kostnad for aktørene som berøres. Det er altså konkurranseperspektivet i disse funnene, som undertegnende mener styrker teoriene knyttet til økt polysentrisk styring av skipsfart de seneste årene.

Den andre forordningen som ble funnet i tidsperioden mellom 2015 og 2020 var forordningen med CELEX-nummeret 32015R0830 fra 2015. Forordningen var både oppført som en EØS-relevant tekst og den har ifølge Lovdata tredd i kraft i norsk lovverk. Det ble funnet betraktelig mange færre empiriske funn av relevans for problemstillingen i denne forordningen

sammenlignet med MRV-forordningen. Det ble allikevel gjort noen interessante funn. Slik som i mange av de andre forordningene, viste denne forordningen til bestemmelser i andre internasjonale avtaler. Først og fremst viste den til eldre bestemmer fra MARPOL fra 1973 og 1978. Deretter var det henvisninger til en resolusjon fra IMOs maritime sikkerhetskomite, samt henvisninger til reguleringer vedtatt av FN. Funn som direkte kan knyttes til problemstillingen, viser til at informasjon må oppgis dersom forbrenning av kombinerte drivstoffprodukter kan føre til utslipp av karbonmonoksid, svoveldioksid eller nitrogendioksid. Sammenlignet med oppgavens teoretiske bidrag, viser denne forordningen i all hovedsak til krav og bestemmelser fra andre internasjonale avtaler, samt eldre bestemmelser fra MARPOL fra 1970-tallet. Med det i mente, vil jeg hevde det styrker teoriene til blant annet Braithwaite og Drahos, som hevder at EU mer eller mindre styrer skipsfart via IMOs bestemmelser.

Den tredje forordningen i tidsperioden mellom 2015 og 2020 var en delegert kommisjonsforordning med CELEX-nummeret 32016R2071. Denne forordningen ble vedtatt i 2016 og forordningen er en EØS-relevant tekst, i tillegg til at forordningen har tredd i kraft i norsk lovverk, ifølge Lovdata. Det kom fram at denne forordningen presenterer endringer til MRV-forordningen fra 2015, knyttet til metodene for å kunne overvåke utslipp av karbondioksidutslipp, samt lover for overvåkning av annen relevant informasjon. Blant annet kom det fram at metoden man skal anvende for å måle utslipp av karbondioksid skal knyttes til skipenes drivstofforbruk. I tillegg til dette kom det fram at skip skal følge et såkalt «berth to berth concept», som legger premisser for å kunne måle skipenes seilte distanser fra start til slutt, mest mulig nøyaktig. Samtidig vil jeg trekke fram forordningens henvisninger til retningslinjer fra IMO, som omhandler frivillig bruk av den såkalte «Energy Efficiency Operational Indicator». Dette er funn som jeg igjen mener styrker oppgavens teorier som hevder at EU og IMO fungerer som to styringsagenter sammen, og jeg vil også hevde at det styrker teorien om at styring av skipsfart skjer gjennom polysentrisk styring.

I forordningen ble det også trukket fram henvisninger til diskusjoner og konsolideringer med ekspertaktører innen skipsfartsnæringen. Det kom fram at en samling med eksperter, personer fra sivilsamfunnet og industriaktører med kompetanse knyttet til overvåkning, rapportering og verifisering av utslipp fra skipsfart, har samlet seg under paraplyorganisasjonen kalt The European Sustainable Shipping Forum (ESSF), hvor EU samarbeidet med denne

organisasjonen. Denne organisasjonen klarte å identifisere mange europeiske og internasjonale regler og standarder, samt tekniske utviklingstrekk. European Sustainable Shipping Forum anbefalte derfor at denne forordningen burde inkludere deres identifiseringer og arbeid i denne EU-forordningen. Jeg vil hevde dette er funn som er interessant sett i lys av Jensen og Hesseviks teoretiske bidrag. Årsaken til det er hvordan styringsnettverk i regi av næringen selv, påvirker skipsfartsnæringen til å gjennomføre bærekraftig omstilling for å kutte utslipp av miljøskadelige gasser.

Den fjerde forordningen mellom 2015 og 2020 var den delegerte forordningen 2016/2072 med CELEX-nummeret 32016R2072 fra 2016. Kryssjekkmetoden mellom EUR-Lex og Lovdata viste at forordningen både er en EØS-relevant tekst og at forordningen er implementert i norsk lovverk. I likhet med den forrige forordningen som ble analysert, viser også denne forordningen til MRV-forordningen fra 2015. Det kom fram i denne forordningen at det i MRV-forordningen ble fremmet at det skal bli fremlagt flere bestemmelser for å sørge for at verifisering og metoder for å oppnevne tilsynsmenn skal skje. I denne forordningen ble det derfor presentert bestemmelser knyttet til dette. Blant annet vil jeg trekke fram hvilket ansvar tilsynsmenn skal ha, hvor det ble vist til at tilsynsmennene skal vurdere overvåkningsplanene til skipene.

Da skal de blant annet utføre inspeksjoner på skipene og vurdere om informasjonen som oppgis av selskapene i overvåkningsplanene er nøyaktig gjengitt. I tillegg skal de vurdere om planen selskapet presenterer samsvarer med bestemmelsene i MRV-forordningen fra 2015.

Av krav som stilles til verifiseringspersonell, viste forordningen til krav knyttet til uavhengighet, samt at de besitter tilstrekkelig kompetanse på området. Jeg vil hevde at det er interessant at det også i denne forordningen ble henvist til paraplyorganisasjonen The Sustainable Shipping Forum. Det kan igjen tyde på at styringssamarbeid gjennom samtaler og konsolidering med styringsaktører fra et «bottom-up perspektiv», ser ut til å ha blitt mer betydelig for å redusere klimagasser fra skipsfarten. I tillegg kan muligens styring fra en slik organisasjon styrke teorien om at selvstyring av skipsfart også er utbredt til en viss grad. Samtidig vil jeg mene det er interessant at det i denne forordningen kommer frem at det hovedsakelig er satsing på kutt av karbondioksidutslipp fra skipsfart som det skulle bli satset på videre.

Den femte forordningen i tidsperioden mellom 2015 og 2020 var en implementeringsforordning fra Europakommisjonen fra 2016. CELEX-nummeret til forordningen var 32016R1927. Kryssjekkmetoden mellom EUR-Lex og Lovdata viste at forordningen både var en EØS-relevant forordning og at forordningen har tredd i kraft i norsk lovverk. I likhet med analysene av de tre forrige forordningene, refererte også denne forordningen til MRV-forordningen fra 2015. Denne forordningen beskrev maler for utslippsrapportene, overvåkningsplanene, samt for dokumenter som skal samsvare med MRV-forordningens bestemmelser.

Med henvisningene til MRV-forordningen kommer det fram at selskaper som har skip som MRV-forordningen omfatter, skal presentere transparente og fullstendige dokumentasjonspapirer til en tilsynsmann for inspeksjon. I denne forordningen ble det også argumentert for at det er nødvendig å iverksette teknisk reglement for utslippsrapportene, overvåkningsplanene og dokumentasjon som MRV-forordningen krever at skal fremlegges. I tillegg ble det presentert særegne regler for ro-pax skip. For denne skipskategorien skal det skilles mellom oppgitt data for karbondioksidutslipp og drivstofforbruk knyttet til frakt og passasjertransport. På denne måten ble det i forordningen argumentert for at det vil gjøre indikatorene som måler energieffektivitet mer presise. Utenom dette presenterte også forordningen krav til elektronisk rapportering av utslippsrapportene fra skipene, hvor berørte aktører skal benytte seg av EMSA sitt system. De teoretiske bidragene viste til at EMSA har vært en viktig aktør for å effektivt kunne redusere utslipp fra skipsfarten, og jeg vil hevde at funnet i denne forordningen viser til et eksempel på dette. Det er grunn til å tro at et krav som krever elektronisk innrapportering av utslippsrapportene fra skip, både vil være effektivt og skape en bedre transparens. Utenom dette presenterer forordningen hovedsakelig egne krav som EU og EUs institusjoner har vedtatt, noe som skiller seg forholdsvis mye ifra mange av de andre forordningene i femårsperioden mellom 2015 og 2020. Det vil jeg begrunne med hvordan blant annet IMO ofte blir trukket inn som en samarbeidspartner og en regulatorisk konkurrent.

Den sjette forordningen mellom 2015 og 2020 var implementeringsforordningen 2016/1928 med CELEX-nummeret 32016R1928 fra 2016. Forordningen omhandler last som fraktes av skip som tilhører andre kategorier enn containerskip, ro-ro skip og passasjerskip i henhold til bestemmelser i MRV-forordningen fra 2015. Kryssjekkmetoden mellom EUR-Lex og Lovdata viste både til at forordningen er EØS-relevant og at forordningen har tredd i kraft i norsk lov.

Et funn som jeg vil hevde var interessant i forordningen var at det ble presentert krav til oljetankere, gasstankere, kjemikalietankere, bulklast, «combination ship carriers» og nedkjølte lasteskip. For disse skipskategoriene henviste forordningen til retningslinjer fra IMO og IMOs Ship Energy Efficiency Operational Indicator, hvor det kom fram at avgjørelsen knyttet til å utvikle en egen indikator for energieffektivitet skal samsvare med IMOs retningslinjer. Om man ser dette empiriske funnet i lys av oppgavens teoretiske bidrag, vil jeg argumentere for at funnet i forordningen styrker teoriene knyttet til polysentrisk styring av skipsfarten. Årsaken til det er hvordan de to styringsaktørene EU og IMO sammen påvirker hverandres lovgivning. Det ser ut til å være en form for konkurranse mellom aktørene, knyttet til å sette utslippsstandarder før den andre styringsagenten.

Den syvende forordningen mellom 2015 og 2020 var den delegerte kommisjonsforordningen 2017/654 med CELEX-nummeret 32017R0654 fra 2016. Denne forordningen var ikke oppgitt å være en EØS-relevant forordning, men kryssjekkmetoden viste at Lovdata oppga at forordningen har tredd i kraft i norsk lovverk. Forordningen var oppgitt til å være en supplerende forordning til forordningen 2016/1628 og den omhandlet generelle og tekniske krav knyttet til generelle typegodkjennelser av forbrenningsmotorer for ikke-veigående motorer, samt utslippsgrenser for denne kategorien av motorer. Det kom fram i forordningen at det er nødvendig med implementering av disse kravene, ettersom de skal sørge for å oppnå rammeverket i forordningen 2016/1628. Blant annet skulle denne forordningen sørge for krav til EUs egne typegodkjennelser av forbrenningsmotorer i ikke-veigående kjøretøy og utslippsgrenser for slike motorer. Av krav som ble presentert i forordningen, ble det blant annet vist til målemetoder og tester for å begrense utslipp av miljøskadelige gasser. Helt konkret ble det referert til metoder for å kontrollere utslipp av nitrogendioksid, noe jeg mener er interessant med tanke på at det i all hovedsak er regulering av karbondioksidutslipp fra skipsfarten som det har blitt henvist til i de tidligere analyserte forordningene. Det ser også ut til at det er EU som selv forsøker å regulere utslipp av nitrogendioksid, hvor det ikke ble henvist til IMO som i mange andre forordninger. I lys av oppgavens teoretiske bidrag, vil jeg hevde at funnene i denne forordningen svekker oppgavens teoretiske bidrag som peker på EU som en styringsagent av skipsfarten gjennom polysentrisk styring.

Den åttende forordningen i tidsperioden mellom 2015 og 2020 var kommisjonsforordningen 2017/2010 med CELEX-nummeret 32017R2010 fra 2017. Denne forordningen omhandler endring av forordningen 1099/2008 med energistatistikk som fokus for forordningens innhold. Kryssjekkmetoden mellom EUR-Lex og Lovdata viste at forordningen er EØS-relevant, men ifølge Lovdata er ikke forordningen blitt implementert i norsk lovgivning. Ettersom forordningen er EØS-relevant, vil jeg imidlertid argumentere for at årsaken til at den ikke er implementert i norsk lovgivning, mest sannsynlig skyldes en forsinkelse i behandlingen av forordningen. Årsaken til det er fordi den ble vedtatt forholdsvis nylig. Det var flere funn jeg mener var svært interessante i forordningen. For det første ble det poengtert at som en konsekvens av EUs politikk, samt gjennom teknologisk utvikling, er det viktig for EU å anvende energistatistikk. Årsaken til det er fordi energidata kan være svært nyttig for EU når organisasjonen skal vedta nye målsetninger. Dermed er det av interesse for EU å vurdere disse dataene på en regelmessig basis, ifølge forordningen. Med MRV-forordningen fra 2015 ble det også argumentert for at det er effektivt å overvåke utslipp fra skipsfarten. Derfor mener jeg at det i denne forordningen fra 2017 er interessant at EU ønsker å ta i bruk energistatistikk for å vurdere nye politiske tiltak, samt nye målsetninger knyttet til energiforbruk innad i EU.

Et annet interessant empirisk funn i forordning 2017/2010 som undertegnende ønsker å fremheve, er blant annet at EU krever at drivstoff som går til oppvarming og belysning av skipskaier skal rapporteres. Dette handler altså om fasiliteter knyttet til skipsfarten og jeg mener dermed at funnet er av indirekte relevans for problemstillingen. Sett i lys av teorikapittelets bidrag, ble det imidlertid vist til havners rolle som en styringsagent av skipsfarten. Derfor mener jeg dette funnet impliserer hvordan EU også styrer skipsfartens havnefasiliteter fra et «top-down» perspektiv. I tillegg viser det også til hvordan havneanlegg kan begrense utslipp av miljøskadelige gasser gjennom innrapportering av mengden drivstoff de forbrenner.

Det empiriske funnet i forordningen som jeg mener er mest interessant og av størst relevans for problemstillingen, er derimot krav som omhandler levering av drivstoff til alle skip. Det gjaldt uansett hvilket flagg skipet seiler med, men det gjaldt kun for skip som navigerer internasjonalt. I denne sammenheng ble det presisert at drivstofforbruk også skal oppgis, men det var riktignok noen unntak. Drivstofforbruket til skip som seiler innenlandsseilaser, drivstofforbruket til fiskefartøy og drivstofforbruket til militære fartøyer, trenger ikke å bli oppgitt. Ingen kutt av

noen av klimagassene eller de forsurende gassene nevnes eksplisitt i forordningen. Til tross for det, mener jeg at rapportering av drivstofforbruk fra mange skips kategorier må anses som et regulativt miljøtiltak for å begrense forurensing fra skipsfartsnæringen.

Den niende og siste forordningen undertegnende fant i tidsperioden mellom 2015 og 2020 av relevans for problemstillingen, var forordningen 2018/1999 fra Europaparlamentet og Det europeiske råd med CELEX-nummeret 32018R1999. Denne forordningen ble vedtatt i 2018. Forordningen omhandler styring av Energiunionen og klimahandling. Kryssjekkmotoden mellom EUR-Lex og Lovdata, viste at forordningen er oppgitt til å være EØS-relevant, men ifølge Lovdata har ikke forordningen tredd i kraft i norsk lovverk. Det kan derfor ikke sies helt sikkert om denne forordningen påvirker norsk skipsfartsnæring direkte, men ettersom forordningen er EØS-relevant og at den er vedtatt forholdsvis nylig, vil det være sannsynlig at forordningen vil tre i kraft i norsk lovgivning på et senere tidspunkt.

Det som var interessant med denne forordningen er at den ser ut til å vise til nok et skifte for EUs rolle som en styringsagent. Mens mange av de tidligere forordningene i tidsperioden mellom 2015 og 2020 viser til eller bygger videre på kravene som ble fremsatt i MRV-forordningen fra 2015, ser denne forordningen ut til å vise til noe nytt. Det mest sentrale som jeg ønsker å trekke fram er hva målet med forordningen er. Målet var å etablere noen lovgivende grunnpilarer som skal sørge for kostnadseffektiv, pålitelig, inkluderende, forutsigbar og transparent styring av Energiunionen og klimahandling gjennom styringsmekanismer. Disse styringsmekanismene skulle igjen sørge for oppnåelsen av EUs utslippskutt mål for 2030, samt målene til Energiunionen som skal være i tråd med målene som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Det ble poengtert i forordningen at det er et mål for EU og EUs medlemsstater å nå disse målene gjennom bidrag og ambisiøs sammenhengende innsats. Samtidig skal styringsagentene begrense den administrative byrden disse målene kan føre til.

Gjennom styringsmekanismene kom det fram i forordningen at formålet med dem er å sørge for implementering av målemetoder og strategier som er i tråd med Energiunionens målsettinger. I tillegg ble det vist til de langsiktige utslippskutt målene av klimagasser som EU har satt, for at organisasjonen skal kunne oppnå Parisavtalens målsettinger. Utenom å oppnå EUs målsettinger som skal være i tråd med Parisavtalens målsettinger, viste forordningen også

til at EU har som ambisjon å implementere målemetoder og strategier for å oppnå utslippskutt i tidsperioden mellom 2021 og 2030. Utenom de langsiktige ambisiøse målsettingene forordningen viser til, mener jeg det også er svært interessant at EU spesielt viser til at kutt av metanutslipp skal bli et satsningsområde. Det begrunner organisasjonen blant annet med at klimagassen bidrar stort til den globale oppvarmingen.

Det ble presentert en oppfordring til Europakommisjonen i forordningen, hvor det blir oppfordret til at de skal analysere implikasjonene som kan oppstå ved å implementere målemetoder og politikk for å redusere de mellomlange og kortsiktige konsekvensene metanutslipp har blant EUs totale utslipp av klimagasser. I tillegg til dette ble Europakommisjonen oppfordret til å vurdere bruk av politiske virkemidler for å raskt kunne håndtere problematikken knyttet til metanutslipp, hvor de konkret blir oppfordret til å legge frem en strategisk plan hvor metan blir en del av EUs langsiktige klimastrategi. I rammeverket for den langsiktige strategien viser forordningen til at forventede utslipp fra blant annet skipsfartsektoren skal oppgis. I lys av oppgavens teoretiske bidrag og dersom man ser denne forordningen i lys av tidligere analyserte forordninger, er det derimot interessant at denne forordningen ikke viser til hverken MRV-forordningen, resolusjoner fra IMO eller MARPOL. Derimot viser den til kortsiktige og mellomlange målsettinger for hvordan EU skal kutte klimagasser og jeg vil fremheve at de også viser til metanutslipp som et nytt satsningsområde i denne forordningen. Det vil jeg hevde er spesielt ettersom de fleste andre forordningene viser til at kutt av karbondioksid fra skipsfart er hovedfokuset.

6.2. Analysens oppsummering

Funnene i analysen impliserer overordnet at EU som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring har utviklet seg i en retning hvor gradvis flere miljøforordninger har blitt vedtatt av den overnasjonale organisasjonen. Mellom 1994 og 2000 ble det ikke funnet noen vedtatte forordninger av EU som forsøkte å regulere utslipp av hverken klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten. Heller ikke noen teoretiske bidrag viste til at EU var en betydelig aktør for å regulere hverken klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten i denne tidsperioden.

Fra 2000 til 2004 ble det heller ikke funnet mange interessante funn av relevans for problemstillingen, men det ble funnet en forordning med et funn av indirekte relevans for problemstillingen. Dette empiriske funnet viste til MARPOL 73/78 med en bestemmelse som la føringer for å begrense utslipp av miljøskadelig avfall fra fiskefartøyer. Det ble derimot ikke gjort noen empiriske funn hvor enten klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten ble regulert. Kryssjekkmetoden viste også til at forordningen hverken var EØS-relevant eller at den hadde tredd i kraft i norsk lovverk. Derfor vil jeg også påpeke at jeg ikke vurderer den til å være relevant for norsk skipsfartsnæring. Teoretiske bidrag kunne på den annen side vise at EU tok noen grep som kan tolkes som at EU forsøkte å bli en mer viktig styringsagent for skipsfarten i denne tidsperioden. Gjennom opprettelsen av European Maritime Safety Agency (EMSA) i 2002, fikk EU et byrå som ble viktig for å kunne bistå og påvirke Europakommisjonen i spørsmål knyttet til utslipp fra skipsfarten. I tillegg til dette kom de to ERIKA-pakkene, som blant annet skulle forhindre ulykker og marine utslipp fra skipsfarten i denne perioden.

Funnene i tidsperioden mellom 2005 og 2009 impliserte at EU heller ikke i denne tidsperioden så ut til å være en betydelig styringsagent av norsk skipsfartsnæring sett fra et klima og miljøperspektiv. Det ble kun funnet en forordning av indirekte relevans for problemstillingen i denne tidsperioden, hvor det ble presentert et adoptert krav fra IMO som stilte krav til at selskaper skal utpeke en eller flere personer for å sørge for at forurensing fra skip skal begrenses. At EU adopterer krav fra IMO har allikevel teoretiske bidrag i oppgaven argumentert for at er både en vanlig og en effektiv måte for EU å styre skipsfartsnæringen på. På den måten kan man argumentere for at dette er et viktig funn. Få empiriske funn i kombinasjon med de teoretiske bidragene, impliserer derimot at EUs rolle som styringsagent mellom 2005 og 2009 var begrenset.

Mellom 2010 og 2014 viste analysens funn til en endring av en viss betydning, hvor antallet av relevante forordninger for problemstillingen flerdoblet seg fra de tidligere tidsperiodene til totalt fire forordninger og hvor funn i disse forordningene viste til flere krav av større inngrepende regulatorisk betydning. Det burde imidlertid poengteres at det totalt kun var fire EU-forordninger av relevans for problemstillingen som ble funnet i denne perioden. Den første forordningen viste til bestemmelser som var adoptert fra styringsagentene IMO, FN og MARPOL. De presenterte ikke egne bestemmelser fra EU av relevans for problemstillingen.

Den andre forordningen slo fast at maritim transport ikke skulle rammes av forordningens bestemmelser knyttet til overvåkning og rapportering av klimagasser, ettersom det på det tidspunktet var planlagt å vedta en forordning for denne næringen senere.

Den tredje forordningen presenterte krav til hvordan politikkkutforming skal bli gjort. Politikkkutformere som skal iverksette nye miljøstandarder, er pålagt å ta i betraktning hvilke økonomiske konsekvenser miljøstandardene kan få for ulike industrier som blir berørt av de vedtatte miljøstandardene. Derfor burde ulike alternativer presenteres, slik at de ikke svekker faktorer som de berørte næringenes sysselsetting og kjøpekraft. Dette funnet ønsker jeg å fremheve, ettersom det impliserte hvordan EU forholder seg til komplekse problemstillinger som både berører økonomiske og miljømessige faktorer. Den fjerde forordningen viste til krav til skipsfarten i forbindelse med EUs målsetning om utbyggelsen av et transeuropisk transportnettverk. Her ble det fastslått at for å kunne redusere energiforbruk og luftforurensing fra skipsfart, vil det være viktig å satse på installasjoner av landstrøm i havner. I tillegg fastslo forordningen at bærekraftperspektivet skal være et prioritert område i utbyggingen av maritim infrastruktur. Introduksjon av mer tilgjengelig LNG til skipsfartsnæringen ble nevnt konkret som et tiltak for å redusere utslipp fra skipsfartsnæringen, hvor spesielt utslipp av karbondioksid ble prioritert.

Perioden mellom 2015 og 2020 viste til ni forordninger av funn med relevans for problemstillingen og var med det den femårsperioden i oppgavens analyse som viste til desidert flest forordninger med relevans for problemstillingen. Den første forordningen var den såkalte MRV-forordningen. Både de empiriske funnene og oppgavens teoretiske bidrag viste til denne forordningen som et historisk veiskille for hvordan EU har operert som styringsagent av skipsfarten fra et klima og miljøperspektiv. Krav til at skip både skal overvåke og rapportere utslippene deres ble ansett for å være en effektiv måte å redusere utslippene i tiden som kommer. Analysen viste også at denne forordningen så ut til å ha en synergieffekt, hvor det ble vedtatt flere forordninger i etterkant som viste til kravene i MRV-forordningen fra 2015. Forordningen omfattet regulering av utslipp av gassene nitrogenoksid, svoveldioksid, metan, svevestøv og svart karbon, i tillegg til karbondioksid. Dette funnet var svært interessant, ettersom de andre forordningene i oppgavens utvalg hadde få henvisninger til regulering av andre gasser enn karbondioksid fra skipsfart.

Den andre forordningen viste i all hovedsak til eldre bestemmer fra MARPOL fra 1973 og 1978. Deretter var det henvisninger til en resolusjon fra IMOs maritime sikkerhetskomite og til reguleringer vedtatt av FN. Den tredje forordningen viste til endringer av MRV-forordningen fra 2015 med hensikten å kunne forbedre overvåkningsmetodene for utslipp av karbondioksid fra skipsfarten. I tillegg viste denne forordningen til bestemmelser fra IMO. Den fjerde forordningen viste også til MRV-forordningen. I forordningen ble det derfor presentert krav knyttet til dette, hvor tilsynsmennene skal vurdere overvåkningsplanene til skipene. I tillegg viste forordningen til samtaler og konsolideringer med paraplyorganisasjonen The Sustainable Shipping Forum. Den femte forordningen i utvalget henviste også til MRV-forordningen, hvor det kom fram at selskaper som har skip som MRV-forordningen omfatter, skal presentere transparente og fullstendige dokumentasjonspapirer til en tilsynsmann for inspeksjon. Den sjette forordningen viste også til MRV-forordningen, men det mest interessante funnet var EUs avgjørelse knyttet til å utvikle en egen indikator for energieffektivitet som skulle samsvare med IMOs Ship Energy Efficiency Operational Indicator.

Den syvende forordningen viste til krav til EUs egne typegodkjenninger av forbrenningsmotorer i ikke-veigående kjøretøy og utslippsgrenser for slike motorer med henvisninger til målemetoder og tester for å begrense utslipp av miljøskadelige gasser, hvor det ble referert til metoder for å kontrollere utslipp av miljøskadelige gasser. Her sto utslippsbegrensninger av nitrogendioksid i fokus. Den åttende forordningen slo fast at det er viktig å anvende energistatistikk som følge av EUs politikk og den teknologiske utviklingen, samt for å kunne vurdere nye politiske tiltak og energiforbrukmålsettinger. Det ble henvist til MRV-forordningen, hvor det ble fastslått at overvåkning av utslipp fra skipsfarten er en effektiv måte å kutte utslipp fra skipsfartsnæringen. Den niende forordningen viste til etableringen av noen lovgivende grunnpilarer som skulle sørge for kostnadseffektiv, pålitelig, inkluderende, forutsigbar og transparent styring av Energiunionen og klimahandling gjennom styringsmekanismer. Disse styringsmekanismene skulle igjen sørge for oppnåelsen av EUs utslippskutt mål for 2030, samt målene til Energiunionen som skal være i tråd med målene som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Utslippskutt av metanutslipp var den mest sentrale ambisjonen til denne forordningen.

7.0 Avslutning

Denne studien har forsøkt å vurdere hvordan EU har operert som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring mellom 1994 og 2020. Vedtatte forordninger av EU som presenterer krav til utslippskutt av klimagasser og forsurende gasser fra skipsfart i denne lange tidsperioden, utgjør det empiriske fundamentet som skal bidra i forsøket på å besvare avhandlingens problemstilling. Samtidig skal de vedtatte EU-forordningene ses i lys av avhandlingens teoretiske bidrag. Avhandlingen har tatt i bruk styringsteorier i et forsøk på å forklare hvordan EU styrer skipsfart mer generelt og hvordan norsk skipsfartsnæring mer spesifikt blir påvirket av EU gjennom organisasjonens regulatoriske funksjon.

Det har blitt presentert teorier som tar for seg utvikling av skipsfartens styring i et historisk perspektiv. Samtidig har ulike styringsteorier blitt anvendt i et komplekst forsøk på å forklare hvordan kanskje en av verdens mest globaliserte næringer blir styrt av ulike styringsagenter fra et klima og miljøperspektiv. Næringens globale preg gjorde det ikke lett å skulle definere hva som er akkurat norsk skipsfartsnæring, hverken i studiens begynnelse eller nå i studiens avsluttende fase. Allikevel vil mine indikatorer, hvor forordningenes kryssjekkmetode mellom EUR-Lex og Lovdata, bidra til å se hva som implementeres i norsk lovverk. Det er den første dimensjonen som vil anvendes for å vurdere EUs rolle som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring.

Den andre dimensjonen som skal anvendes i et forsøk på å besvare problemstillingen vil bli basert på avhandlingens metodiske bidrag. I studiens metodekapittel ble det argumentert for at bruk av kvalitative innholdsanalyser burde stille de følgende spørsmålene: Hvor kommer dokumentet fra? Hvordan ble teksten utformet, av hvem ble det utformet og hvilket formål har dokumentet? Hvilke større prosesser og systemer inngår dokumentet i? Hvor og av hvem dokumentene kommer fra ble presentert i avhandlingens empirikapittel. Formålet med dokumentene og hvilke større prosesser og systemer dokumentet inngår i, vil derimot være noen spørsmål jeg ønsker å ta i bruk i et forsøk på å besvare problemstillingen. Mine lærdommer gjennom studien har vært at omtrent ingen av de vedtatte EU-forordningene kan forstås hver for seg. Forordningene må forstås i sammenheng med hverandre over tid og i sammenheng med ulike styringsagenter, fordi studiens funn impliserer at EU i stor grad både samarbeider og

konkurrerer med andre aktører om å regulere utslipp fra skipsfart. I så måte styrker det min nåværende hypotese om at styringen av skipsfart har gått i en polysentrisk retning utover 2010-tallet.

7.1. Svar på studiets problemstilling

I denne avhandlingen har undertegnende valgt et fokus for å se på hvordan EUs utvikling som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring har utviklet seg i tidsperioden mellom 1994 og 2020. Studiens problemstilling var følgende: *«Hvordan har EUs rolle som en regulatorisk styringsagent for norsk skipsfartsnæring utviklet seg mellom 1994 og 2020, knyttet til vedtatte miljøforordninger fra organisasjonen i tidsperioden, og hvilke av disse miljøforordningene implementeres i norsk lovverk?»* Med avhandlingens metodiske bidrag, burde en kvalitativ innholdsanalyse stille følgende spørsmål: Hvor kommer dokumentet fra? Hvordan ble teksten utformet, av hvem ble det utformet og hvilket formål har dokumentet? Hvilke større prosesser og systemer inngår dokumentet i? Avhandlingen har vist at forordningene vedtas av EU, men at det er EUs ulike organer som vedtar dem. Formålet med forordningene i utvalget er å kutte utslipp av klimagassutslipp og utslipp av forsurende gasser fra skipsfarten. Det siste spørsmålet som omhandler hvilke større prosesser og systemer dokumentene inngår i, er derimot det spørsmålet jeg vil fremheve som mest aktuelt å vurdere basert på funnene i denne studien. Studiens utvalg av forordninger viser i stor grad at mange av forordningene henger sammen og at de bygger på hverandre. Det gjelder spesielt MRV-forordningen fra 2015 som skulle få konsekvenser for miljøforordningene til EUs videre utvikling.

Et viktig funn denne studien kan vise til empirisk, er at antallet vedtatte miljøforordninger fra EU i tidsperioden mellom 1994 og 2020 viser til store forskjeller, knyttet til hvilke år de ble vedtatt. Den første tidsperioden mellom 1994 og 1999 kunne ikke vise til en eneste forordning som stilte krav til utslipp av enten klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten. Den andre perioden mellom 2000 og 2004 viste heller ikke til noen krav som forsøkte å regulere utslipp av enten klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten. Det eneste som ble funnet i denne tidsperioden var en forordning med en bestemmelse fra MARPOL, som forsøkte å begrense utslipp av oljesøl fra fiskefartøy. Den tredje perioden mellom 2005 og 2009 kunne heller ikke

vise til funn av noen EU-forordninger av direkte relevans for problemstillingen. Derimot ble det funnet en forordning med et funn av indirekte relevans for problemstillingen. Dette funnet viste til en norm fra IMO som stilte krav til hvordan selskaper skal utpeke en eller flere personer som skal forhindre forurensing fra skip.

Den fjerde mindre perioden som ble undersøkt, impliserte at perioden mellom 2010 og 2014 ble et vendepunkt av en viss betydning for EUs regulatoriske styringsfunksjon av norsk skipsfart. Antall forordninger både av direkte og indirekte relevans for problemstillingen økte. Det ble funnet fire EU-forordninger i denne tidsperioden. Den første forordningen viste til funn av indirekte relevans med henvisninger til IMO, andre ulike FN-reguleringer og MARPOL, knyttet til forurensing fra skip. Bestemmelsene presenterte derimot ingen krav som forsøkte å regulere utslipp av enten klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten. Den andre forordningen omhandlet mekanismer for overvåking og rapportering av klimagassutslipp, men forordningen slo fast at det ikke ville bli stilt noen utslippskrav til skipsfarten i denne forordningen. Grunnen til det var at Europakommisjonen hadde planlagt at det ville komme en egen forordning knyttet til utslippskrav til skipsfarten på et senere tidspunkt. I lys av funn fra tidsperioden mellom 2015 og 2020, ser det ut til at denne forordningen viste til planlegging og forberedelser for MRV-forordningen som ble vedtatt i 2015.

Den tredje forordningen viste til funn av indirekte relevans for problemstillingen, hvor det ble fastslått at politikkkutformere som planlegger å iverksette nye miljøstandarder, skal ta i betraktning hvilke økonomiske konsekvenser miljøstandardene kan få for de industriene som berøres. Det ble slått fast at de må unngå at miljøkrav skal svekke næringenes sysselsetting og kjøpekraft. Den fjerde og siste forordningen mellom 2010 og 2014 viste til funn av direkte relevans for problemstillingen. Det ble slått fast at EU skal satse på bærekraftige investeringer i maritim infrastrukturutvikling, hvor utbygging av landstrøm i havner og tilgang til LNG skal sørge for at skipsfarten skal forbedre dens energieffektivitet og begrense utslipp av karbondioksid. Det skulle skje i tråd med EUs miljøregelverk, men det ble også poengtert at det måtte skje i tråd med andre internasjonale avtaler.

Den femte perioden mellom 2015 og 2020 viste til funn som viser til at EUs funksjon som regulatorisk styringsagent av norsk skipsfart i et klima og miljøperspektiv har endret seg. I

tidsperioden ble det funnet ni forordninger av høy og direkte relevans for problemstillingen. Den første forordningen viste til den såkalte MRV-forordningen fra 2015. Denne forordningen kan nærmest alene betraktes som et veiskille knyttet til EUs regulatoriske styringsfunksjon av skipsfartsnæringen. Forordningen presenterte krav til overvåkning, rapportering og verifisering av utslipp fra skipsfart, som skulle forhindre utslipp av nitrogendioksid, svoveldioksid, metan, svevestøv (PM) og svart karbon (BC), i tillegg til karbondioksid. Det ble slått fast at som en konsekvens av en bedre vitenskapelig forståelse for hvordan andre klima og miljøskadelige gasser enn karbondioksid påvirker klimaet og miljøet negativt, er det også nødvendig å regulere utslipp av de ovennevnte gassene.

Et funn i MRV-forordningen viste til at internasjonal skipsfart er den eneste transportsektoren som ikke hadde blitt innlemmet i EUs fastsatte forpliktelser for å redusere utslipp av klimagasser. Det er et funn som impliserer EUs begrensede rolle som en regulatorisk styringsagent av skipsfarten tidligere, noe de få empiriske funnene i denne studien fra de foregående tidsperiodene også impliserer. Samtidig ble det poengtert at det er mest hensiktsmessig å få etablert globale utslippskrav og i den forbindelse skulle IMO informeres om forordningens krav.

Den andre forordningen i tidsperioden viste til flere bestemmelser vedtatt av IMO og i MARPOL, men ikke MRV-forordningen eller andre bestemmelser fra EU. Den tredje forordningen presenterte flere krav fra EU med endringer til MRV-forordningen fra 2015, som skulle forbedre overvåkningsmetodene for utslipp av karbondioksid fra skipsfarten. I så måte kan funnet muligens betraktes som viktigheten av MRV-forordningens og denne forordningens sammenheng og påvirkning på den videre regulatoriske utviklingen til EU. Denne effekten forsterkes ytterligere, dersom man ser på den fjerde forordningen i tidsperioden som også viste til MRV-forordningen, men hvor tilsynsmennene skal vurdere overvåkningsplanene til skipene. Forordningen viste også til samtaler og konsolideringer med paraplyorganisasjonen The Sustainable Shipping Forum.

Den femte forordningen viste også til MRV-forordningen, et funn som igjen viser til den regulatoriske utviklingen til EU etter 2015. Denne forordningen slo fast at selskaper som har skip som MRV-forordningen omfatter, skal presentere transparente og fullstendige

dokumentasjonspapirer til en tilsynsmann for inspeksjon. Den sjette forordningen forsterker MRV-forordningens betydning for EUs videre utvikling som regulatorisk styringsagent av skipsfart, hvor også den sjette forordningen henviste til MRV. I den sjette forordningen ble det vist til EUs avgjørelse om å utvikle en egen indikator for energieffektivitet som skulle samsvare med IMOs Ship Energy Efficiency Operational Indicator.

I den syvende forordningen ble det ikke vist til MRV-forordningen, men det ble vist til egne EU-bestemmelser. Det ble presentert henvisninger til målemetoder og tester for å begrense utslipp av miljøskadelige gasser. I den forbindelse ble referert til metoder for å kontrollere utslipp av miljøskadelige gasser. Her sto utslippsbegrensninger av nitrogendioksid i fokus. Den åttende forordningen viste til MRV-forordningen, et funn som ytterligere impliserer denne forordningens betydning for EUs regulatoriske utvikling. Forordningen slo fast at det er viktig å anvende energistatistikk som følge av EUs politikk og den teknologiske utviklingen, samt for å kunne vurdere nye politiske tiltak og energiforbrukmålsettinger. Den niende og siste forordningen i studiens utvalg ble vedtatt i 2018. Denne forordningen viste til etableringen av noen lovgivende grunnpilarer som skulle sørge for kostnadseffektiv, pålitelig, inkluderende, forutsigbar og transparent styring av Energiunionen og klimahandling via gode styringsmekanismer. Disse styringsmekanismene skulle igjen sørge for oppnåelsen av EUs utslippskutt mål for 2030, samt målene til Energiunionen som skal være i tråd med målene som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Utslippskutt av metanutslipp var den mest sentrale ambisjonen til denne forordningen, noe som skiller seg ut fra de andre lovtekstene.

Studiens funn impliserer altså at de fleste miljøforordninger som er vedtatt av EU mellom 1994 og 2020 som regulerer utslipp av klimagasser og forsurende gasser fra skipsfarten, ble vedtatt i tidsperioden mellom 2015 og 2020. Det ble gjort flere funn som impliserer at MRV-forordningen i 2015 ble vendepunktet og la føringer for den videre utviklingen av flere utslippskrav. Samtidig er det interessant at utvalgets siste forordning fra 2018 viser til Parisavtalen som begrunnelse for at de presenterte bestemmelsene, til tross for at teorikapittelet slo fast at kutt av klimagassutslipp fra skipsfart ikke omfattes av Parisavtalens krav.

Ettersom problemstillingen skal se på hvilke av de vedtatte miljøforordningene til EU som påvirker norsk skipsfartsnæring, vil det være hensiktsmessig å se på de anvendte indikatorene

fra avhandlingens empirikapittel som besto av min kryssjekkmetode. Den gjennomgående trenden viser at de aller fleste forordningene som EUR-Lex oppga til å være EØS-relevante ble oppgitt til å ha tredd i kraft i norsk lovverk av Lovdata. En optelling viser at det ble funnet 15 forordninger i hele tidsperioden mellom 1994 og 2020. Ingen funn ble gjort mellom 1994 og 1999. Den ene relevante forordningen som ble funnet mellom 2000 og 2004 var hverken EØS-relevant eller hadde tredd i kraft i norsk lovverk. Den ene relevante forordningen som ble vedtatt i tidsrommet mellom 2005 og 2009, var både EØS-relevant og den tredje i kraft i norsk lovverk.

Av de fire forordningene mellom 2010 og 2014 var alle EØS-relevante tekster, men Lovdata oppga kun tre av dem til å ha tredd i kraft i norsk lovverk. Mellom 2015 og 2020 var åtte av de totalt ni forordningene EØS-relevante tekster. Det er i den forbindelse interessant at den ene forordningen som ikke var EØS-relevant allikevel sto oppført i Lovdata under ikrafttredelse. Syv av ni forordninger sto oppført i Lovdata under ikrafttredelse i denne perioden. De to forordningene som ikke gjorde det, ble vedtatt i 2017 og 2018. Det kan dermed være at det kun skyldes en forsinkelse av de norske domstolenes behandling av rettsaktene. De empiriske funnene impliserer også at det er regulering av utslipp av karbondioksid fra skipsfart som har blitt prioritert av EU, men mot slutten av 2010-tallet kunne man se en liten endring. Da ble også regulering av utslipp av metan, nitrogendioksid og svoveldioksid også nevnt i noen forordninger.

7.2. Studiens funn i lys av tidligere forskning

Avhandlingen har ikke kunnet vise til tidligere studier som har utforsket EUs funksjon som regulatorisk styringsagent av *norsk* skipsfartsnæring mellom 1994 og 2020. Det har heller ikke blitt funnet studier som viser til EUs regulatoriske styring av norsk skipsfartsnæring i noen deler av tidsperioden. Det som derimot har blitt funnet er tidligere studier som har utforsket EUs rolle som styringsagent av skipsfarten mer generelt fra et klima og miljøperspektiv. Ettersom denne studien har valgt å se på EUs funksjon som en regulatorisk styringsagent over en såpass lang tidsperiode som mellom 1994 og 2020, er det flere bidrag fra tidligere forskning og fra avhandlingens teoretiske bidrag, som har vurdert EUs rolle som en regulator av skipsfart fra et klima og miljøperspektiv. I den forbindelse har de ulike teoretiske bidragene og tidligere

forskning, bidratt med ulike teorier om hvordan EU fungerer som en regulatorisk styringsagent av skipsfart. Jeg ønsker derfor nå å anvende noen metodiske hjelpemidler i et forsøk på å se denne studiens empiriske funn i lys av avhandlingens teoretiske bidrag, samt i lys av tidligere forskning.

Studiens funn i tidsperioden mellom 1994 og 1999 viste ikke til funn i noen EU-forordninger som presenterte krav til at skipsfarten må kutte enten klimagasser eller forsurende gasser. Heller ikke i tidsperioden mellom 2000 og 2004 eller mellom 2005 og 2009 ble det gjort mange empiriske funn. I lys av tidligere forskning og teoretiske bidrag, ser mine empiriske funn ut til å styrke mange av teoriene som ble framlagt i oppgaven. Det gjelder delvis det teoretiske bidraget til Braithwaite og Drahos fra 2000, som slo fast at EU i liten grad har fungert som en styringsagent av skipsfarten. Funnene i denne studien impliserer at det var gjeldende mellom 1994 og 2009, men at tiden i etterkant viste til en endring, som spesielt ble forsterket med introduksjonen av MRV-forordningen fra 2015. I den forbindelse er det interessant at EU i 2015 slo fast at skipsfart ikke har vært en prioritert næring for organisasjonen tidligere knyttet til utslippsreduksjoner.

Flere av oppgavens teoretiske bidrag fastslo at det er IMO som har fungert som den viktigste styringsagenten av skipsfarten. Spesielt IMO-reguleringen som ble gjeldende fra 01.01.2020, vil jeg trekke fram som svært viktig. Grunnen til det er at IMO estimerte et utslippskutt av svoveldioksid fra skipsfart på 77% som en konsekvens av reguleringen. I tillegg viste teorikapittelet til at det meste av EUs miljølovgivning ble vedtatt på 1970 og 1980-tallet, og at EU implementerte flere direktiver enn forordninger på 1990-tallet. Avhandlingens empiriske funn fant mange henvisninger til MARPOL-konvensjonen fra 1970-tallet, men ikke henvisninger til EU-forordninger fra 1970-tallet eller 1980-tallet.

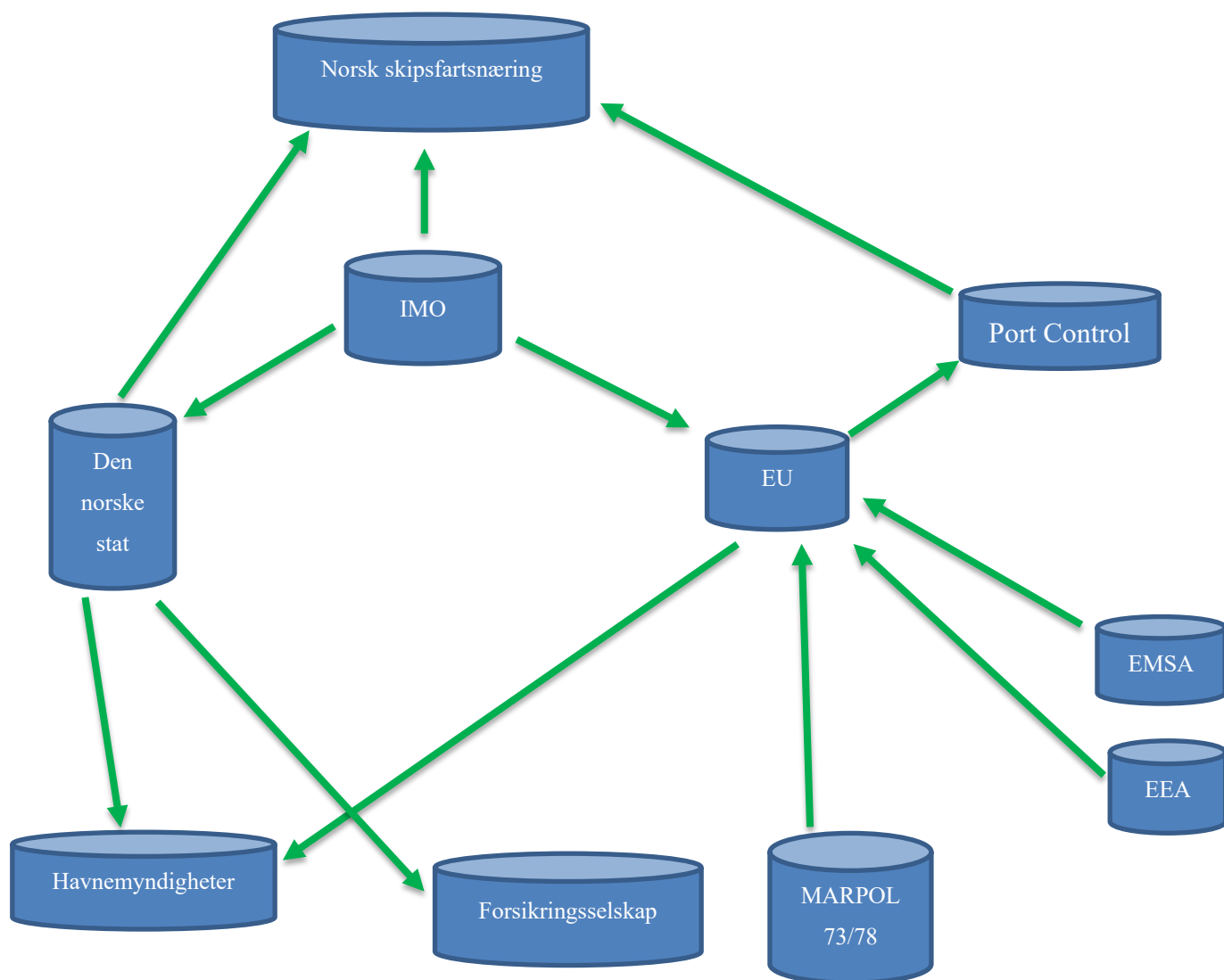
Funn i forordningene viste midlertid til at EU adopterer mange bestemmelser fra IMO, men funn i spesielt MRV-forordningen, kunne vise til at EU også forsøker å påvirke IMO med EUs forordninger. Samtidig viste funn i avhandlingen til at blant annet Kyotoavtalen fra 1997 slo fast at det ville bli vanskelig å regulere utslipp fra skipsfart, som en konsekvens av næringens globale karakter. I tillegg viste teorikapittelet til at utslipp fra skipsfart skulle holdes utenfor Parisavtalens målsettinger.

Mine empiriske funn fant ikke henvisninger til Kyotoavtalen, men det er interessant at EU begrunnet regulering av utslipp fra skipsfart og andre transportsektorer med henvisninger til nettopp Parisavtalen i utvalgets siste forordning fra 2018. Da ble det vist til etablering av nye styringsmekanismer for å oppnå EUs utslippskuttsmål av klimagasser for 2030. I den forbindelse kan det tenkes at Parisavtalen kan betraktes som en styringsagent av EU fra et mer uformelt og indirekte ståsted.

Med styringsperspektivet av skipsfart i mente, har tidligere studier, avhandlingens teoretiske bidrag og avhandlingens empiriske funn, vist til komplekse styringsmekanismer av skipsfarten fra et klima og miljøperspektiv. Undertegnende har derfor forsøkt å samle de ulike implikasjonene av styringens utvikling i to modeller som står presentert på de neste sidene. IMO's regulatoriske rolle impliserer samtlige funn i oppgaven at er svært fremtredende og betydelig for styringen av skipsfartsnæringen. I tillegg viste blant annet Van Leuween til IMO's påvirkning på EUs lovverk, hvor det ble slått fast at EU adopterer mye av IMO's lovgivning. Denne avhandlingens empiriske funn styrker denne teorien. I tillegg kan funn i empirien vise til at EU forsøker å påvirke IMO's miljølovgivning.

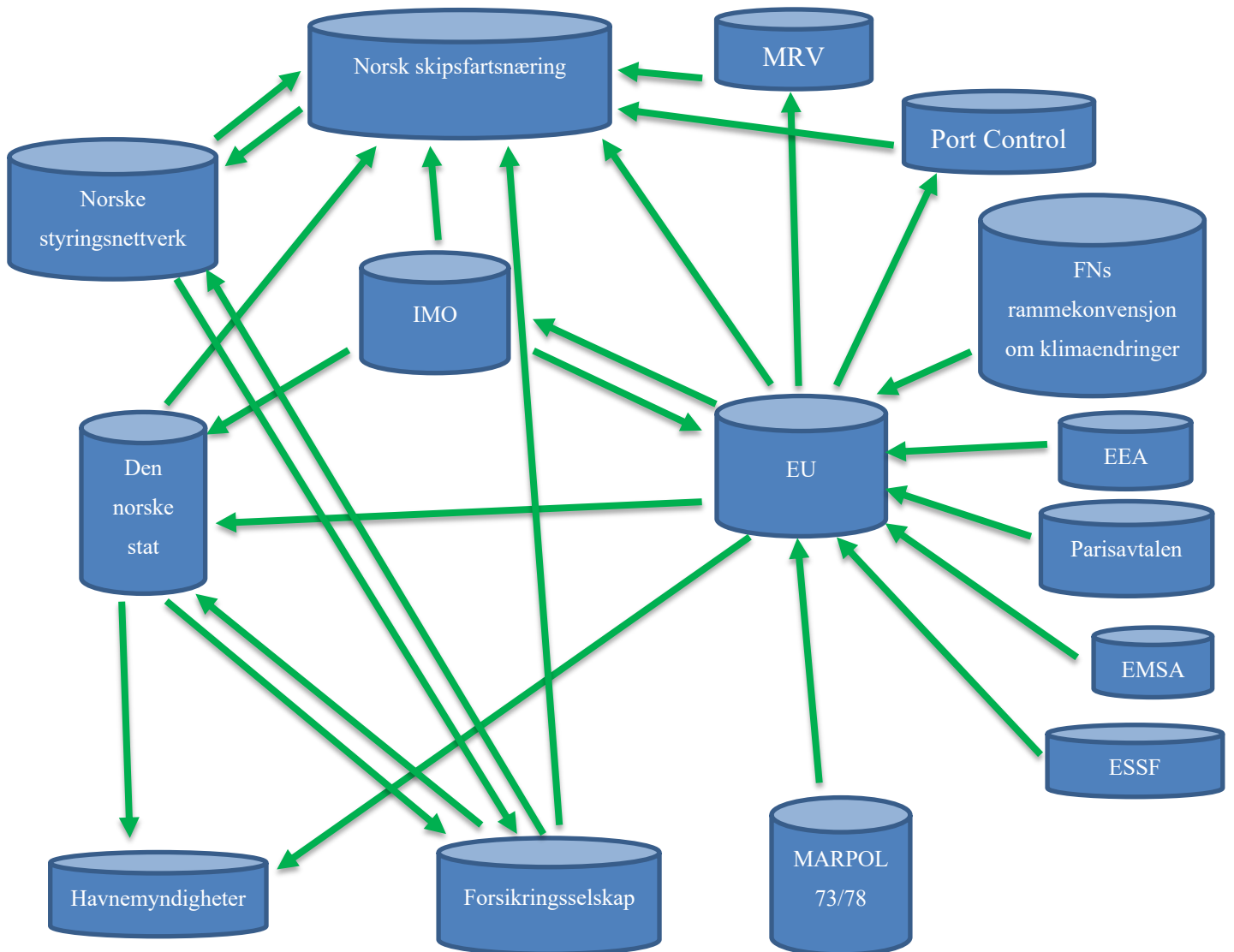
Teorikapittelet kunne vise til to styringsnettverk i Norge, samt deres påvirkning og samarbeid med den norske stat for å gjøre norsk skipsfartsnæring mer bærekraftig. Funnet i avhandlingens empiri kunne ikke vise til norske styringsnettverks påvirkning på norsk skipsfart eller den norske stat. Empirien viste derimot eksplisitt til at EU samarbeider med sivilsamfunnet via samtaler og konsolideringer med paraplyorganisasjonen The Sustainable Shipping Forum, før vedtak av EUs miljøforordninger har blitt gjort. Teorikapittelet viste også til at norske myndigheter påvirker havnemyndigheter i Norge, mens avhandlingens empiri impliserte at EUs forordninger påvirker havnemyndigheter i EU. Mer spesifikt impliserte funnene at organisasjonen satser på bærekraftig maritim infrastrukturbygging, knyttet til tilgang på landstrøm og LNG.

7.2.1. Styring av norsk skipsfartsnæring mellom 1999 og 2009 fra et klima og miljøperspektiv basert på en sammenligning av empiriske funn og teoretiske bidrag



(Figuren er visualisert av undertegnende. Se «Begrepsavklaringer og forkortelser i avhandlingen», for en oversikt over de forkortede navnenes fulle navn).

7.2.2. Styring av norsk skipsfartsnæring mellom 2010 og 2020 fra et klima og miljøperspektiv basert på en sammenligning av empiriske funn og teoretiske bidrag



(Figuren er visualisert av undertegnende. Se «Begrepsavklaringer og forkortelser i avhandlingen», for en oversikt over de forkortede navnenes fulle navn).

I avhandlingens teorikapittel ble det presentert mange ulike styringsteorier om hvordan skipsfartsnæringen styres og hvordan næringen har blitt styrt gjennom flere tiår. Sammenlignet med avhandlingens empiriske bidrag er det noen gjennomgående trender, men fortsatt er det mange uklare sammenhenger som det burde forskes videre på. Kompleksiteten ved

styringsmekanismene til skipsfartsnæringen, samt mangfoldet av styringsagenter, gjør det vanskelig å skulle vurdere hvilken form for styring som overordnet karakteriserer dagens skipsfartsnæring best. Denne studiens avgrensning og fokus har heller ikke tilstrekkelig med empiriske data til å kunne vurdere hvilken form for styring som kjennetegner styringen av dagens skipsfart helt overordnet. De styringsagentene som EU-forordningene i datautvalget har omtalt i stor grad er IMO, EUs egne bestemmelser i deres vedtatte forordninger, samt MARPOL 73/78.

Empirien og noen teoretiske bidrag impliserer at polysentrisk styring med samarbeid og delvis konkurranse mellom EU og IMO, ser ut til å ha preget de to aktørenes rolle som regulatoriske styringsagenter av skipsfartsnæringen knyttet til deres vedtatte miljøforordninger. I tillegg viste de empiriske funnene at aktører som EMSA, Parisavtalen og FNs rammekonvensjon for klimaendringer påvirket EUs utarbeidelse av forordningene til organisasjonen. Avhandlingens funn impliserer riktignok ikke at dette er tilfellet før etter 2010-tallets begynnelse. Det gjaldt spesielt etter EUs vedtatte MRV-forordning fra 2015. Samtidig viste empirien til mange henvisninger til konvensjonen MARPOL 73/78 gjennom store deler av tidsperioden mellom 1994 og 2020. I den forbindelse er det interessant at en konvensjon fra 1970-tallet har preget EUs regulatoriske styring av skipsfarten så mange år senere, men de mange referansene til denne konvensjonen kan også tyde på manglende handlingskraft fra EU. Avslutningsvis har denne studien også vist at de aller fleste miljøforordningene EU har vedtatt mellom 1994 og 2020 som regulerer klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten, har tredd i kraft i norsk lovgivning.

7.3. Forslag til videre forskning i lys av studiens funn

Denne studien har vist til kompleksiteten ved styringen av en internasjonal og svært globalisert næring, hvor studiens problemstilling er avgrenset til å vurdere EU som en regulatorisk styringsagent av norsk skipsfartsnæring i et klima og miljøperspektiv. Denne studien har beskrevet flere andre bindende rettsakter enn kun EU-forordninger. Det vil si at det er andre bindende rettsakter som kan påvirke både norsk skipsfartsnæring og det norske lovverket. I teorikapittelet viste Karns og Mingst til påstanden om en stagnasjon av antall vedtatte forordninger av EU, hvor forskerne hevdet at det meste av EUs miljølovgivning ble vedtatt på

1970 og 1980-tallet. Samtidig ble det påpekt at EU gradvis gikk over til å vedta flere direktiver enn forordninger.

Karns og Mingsts forskning ble publisert i 2004 og det mener jeg er interessant av to grunner. For det første impliserer denne avhandlingens empiri at EU ikke vedtok mange miljøforordninger som regulerer utslipp fra skipsfart før 2010-tallet. For det andre kan Karns og Mingsts påstander legge et grunnlag for formulering av nye hypoteser. Disse hypotesene omhandler hvordan EUs rolle som en styringsagent av skipsfart mellom 1994 og 2020 utviklet seg.

Dersom tilfellet faktisk er at EU vedtok flere direktiver enn forordninger på 1990-tallet og tidlig på 2000-tallet, vil jeg mene det vil være nyttig å gjennomføre en studie som ser på utviklingen av EU-direktiver og hvordan disse kan ha lagt begrensinger for utslipp av klimagasser og forsurende gasser fra skipsfartsnæringen. På den måten kan EUs rolle som en styringsagent mer overordnet, og ikke kun som en regulatorisk styringsagent av skipsfart, lettere studeres. Det vil også kunne skape en mer helhetlig forståelse for hvordan EU har fungert som en styringsagent av skipsfart fra et klima og miljøperspektiv mellom 1994 og 2020, noe som vil gjøre det lettere å oppnå teoretisk metning og dermed også en teoretisk generalisering.

8.0 Referanseoversikt

- Asdal, Kristin og Reinertsen, Hilde. 2020. *Hvordan gjøre dokumentanalyse – En praksisorientert metode*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Bevir, Mark. «Governance as Theory, Practice, and Dilemma». I *The SAGE Handbook of Governance*, 1-16. London: SAGE Publications Ltd, 2011.
- Braithwaite, John og Peter Drahos. 2000. «*Global Business Regulation*». Cambridge: Cambridge University Press.
- Bratberg, Øivind. 2017. *Tekstanalyse for samfunnsvitere*. Oslo: Cappelen Damm Akademisk.
- Bukve, Oddbjørn. 2016. *Forstå, forklare, forandre*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Burris, Scott. Kempa, Michael og Shearing, Clifford. 2008. «Changes in Governance: A Cross-Disciplinary Review of Current Scholarship». *Heinonline* 2008: 1-66.
- Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2071. *Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2071 of 22 September 2016 amending Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council as regards the methods for monitoring carbon dioxide emissions and the rules for monitoring other relevant information (Text with EEA relevance)*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32016R2071>.
- Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2072. *Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2072 of 22 September 2016 on the verification activities and accreditation of verifiers pursuant to Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport (Text with EEA relevance)*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:32016R2072>.
- Commission Delegated Regulation (EU) 2017/654. *Commission Delegated Regulation (EU) 2017/654 of 19 December 2016 supplementing Regulation (EU) 2016/1628 of the European Parliament and of the Council with regard to technical and general requirements relating to emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32017R0654>.

Commission Implementing Regulation (EU)

2016/1927. *Commission Implementing Regulation (EU)*

2016/1927 of 4 November 2016 on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance pursuant to Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament

and of the Council on monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport (Text with EEA relevance). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016R1927>.

Commission Implementing Regulation (EU)

2016/1928. *Commission Implementing Regulation (EU)*

2016/1928 of 4 November 2016 on determination of cargo carried for categories of ships other than passenger, ro-ro and container ships pursuant to Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament

and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport (Text with EEA relevance). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32016R1928>.

Commission Regulation (EU) 2015/830. *Commission Regulation (EU) 2015/830 of 28 May 2015 amending Regulation (EC) No 1907/2006 of the European Parliament and of the Council on the Registration,*

Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH)

(Text with EEA relevance). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32015R0830>.

Commission Regulation (EU) 2017/2010. *Commission Regulation (EU)*

2017/2010 of 9 November 2017 amending Regulation (EC) No

1099/2008 of the European Parliament and of the Council on energy statistics,

as regards the updates for the annual and monthly energy statistics (Text with EEA relevance). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32017R2010>.

- Commission Regulation (EU) No 453/2010. *Commission Regulation (EU) No 453/2010 of 20 May 2010 amending Regulation (EC) No 1907/2006 of the European Parliament and of the Council on the Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH) (Text with EEA relevance)*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32010R0453>.
- COUNCIL REGULATION (EC) No 2287/2003. *COUNCIL REGULATION (EC) No 2287/2003 of 19 December 2003 fixing for 2004 the fishing opportunities and associated conditions for certain fish stocks and groups of fish stocks, applicable in Community waters and, for Community vessels, in waters where catch limitations are required*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32003R2287&qid=1618317725890>.
- Det Europeiske Miljøbyrået. 2016. «Luftfart og skipsfart i søkelyset». Oppdatert 6.juni 2016. <https://www.eea.europa.eu/no/miljosignaler/miljosignaler/artikler/luftfart-og-skipsfart-i-sokelyset>.
- EC Europa. 2021. «Speech by President von der Leyen at the Global Leaders Summit hosted by U.S President Joe Biden on the occasion of Earth Day.» 22 April 2021. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/e%20n/speech_21_1882.
- Europalov. 2021. «Om EU-rettsaktene.» 25.03.2021. <https://europolov.no/laer-mer/eu-rettsaktene>.
- EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006.
EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006 av 15. februar 2006 om gjennomføring av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) i Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95 [IMS-forordningen om sikkerhetsstyringsystem for skip]. <https://lovdata.no/pro/#document/NLX3/eu/32006r0336/a5>.
- European Commission. 2021. «EU Emissions Trading System (EU ETS). 2021. https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en#tab-0-0.
- Eurostat. 2020. «Greenhouse gas emission statistics - air emissions accounts». 27.februar 2020. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Greenhouse_gas_emission_statistics_-_air_emissions_accounts#Greenhouse_gas_emissions.

- EØS-avtalen – Protokoll 19 om sjøtransport. *AVT-1992-05-02-1-P19 av 01.01.1994*.
<https://lovdata.no/dokument/NLX2/avtale/avt-1992-05-02-1-p19>.
- Grabosky, Peter N. 1995. «Using Non-Governmental Resources to Foster Regulatory Compliance.» *Governance: An International Journal of Policy and Administration* 1995 (Vol 8): 527-550.
- Gritsenko, Daria. 2017. «Regulating GHG Emissions from shipping: Local, global, or polycentric approach.» *Elsevier: Marine Policy* 2017 (84): 130-133.
- Grønmo, Sigmund. 2004. *Samfunnsvitenskapelige metoder*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Hessevik, Agnete og Jensen, Thor Øivind. «Greening the blue-Governance challenges and solutions in the energy sustainability shift in maritime sectors.» 2019. 99-108.
- Hessevik, Agnete. 2021. «Network-led advocacy for a green shipping transformation: A case study of governance networks in the Norwegian maritime sector.» *Regulation & Governance* 2021. 1-18. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/rego.12386>.
- IMO. 2019. «Global limit on sulphur in ships' fuel oil reduced from 01 January 2020.» 20. desember 2019. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/34-IMO-2020-sulphur-limit-.aspx>.
- Jafarzadeh, Sepideh og Utne, Ingrid Bouwer. 2014. «A framework to bridge the energy efficiency gap in shipping.» *Elsevier: Energy* 2014 (69): 603-612.
<https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S036054421400320X?token=38F58972FC27F76A8638987472187340B04E9528AC5894D59D32143B541D562D39EB4F5708913B301BE072EB262E3D68&originRegion=eu-west-1&originCreation=20210331200105>.
- Karns, Margaret P og Karen A. Mingst. 2004. «*International Organizations: The Politics and Processes of Global Governance*. Boulder, Colorado: Lynne Rienner Publishers, Inc.
- Kersbergen, Kees Van og Waarden, Frans Van. 2004. «‘Governance’ as a bridge between disciplines: Cross-disciplinary inspiration regarding shifts in governance and problems of governability, accountability and legitimacy.» *European Journal of Political Science* 2004 (43): 143-171.
- Klima- og miljødepartementet. «Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU.» St.meld. 13. (2014-2015) Oslo: Det kongelige miljø og klimadepartement, 2015.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/07eab77cc38f4085abb594a87aa19f10/no/pdfs/stm201420150013000dddpdfs.pdf>.

Klima- og miljødepartementet. «Prop. 1 S (2019 – 2020) Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak) for budsjettåret 2020.» Prop. 1 S. (2019-2020) Oslo: Klima- og miljødepartementet, 2019.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/dea08a1f4cd74e86bd53a72a029e2b91/nn-no/pdfs/prp201920200001kldddpdfs.pdf>.

Lovdata. 2020. EØS-avtalen. <https://lovdata.no/register/eosAvtalen>.

Norges Rederiforbund. 2018. «Tenk hav – konjunkturrapport 2018» Oppdatert dato: 05.05.2018. https://rederi.no/globalassets/dokumenter/alle/rapporter/tenk-hav_konjunkturrapport-2018.pdf.

NOU 2016: 0150. *Reduksjon av klimagassutslipp fra norsk innenriks skipsfart*. Oslo: Klima- og miljødepartementet.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/b3df5ceb865e42b48befdf132a95a8be/skipsfart-klimagasser-dnvgl.pdf>

Olsen, D.H Espen, Rosén, Guri og Trondal, Jarle. 2017. *Hvordan virker EU?*. Oslo: Universitetsforlaget.

Regjeringen. 2018. “Norges miljø og klimasamarbeid med EU.” 14.08.2018.

<https://www.regjeringen.no/no/tema/europapolitikk/tema/miljo-og-klima1/id686218/>.

Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council. *Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC (Text with EEA relevance)*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32015R0757>.

Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council. *Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU and 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council (Text with EEA relevance).* https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2018.328.01.0001.01.ENG.

Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council. *Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU Text with EEA relevance.* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315&qid=1618758500614>.

Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council. *Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on a mechanism for monitoring and reporting greenhouse gas emissions and for reporting other information at national and Union level relevant to climate change and repealing Decision No 280/2004/EC Text with EEA relevance.* <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/525/oj>.

Regulation (EU) No 549/2013 of the European Parliament and of the Council. *Regulation (EU) No 549/2013 of the European Parliament and of the Council of 21 May 2013 on the European system of national and regional accounts in the European Union Text with EEA relevance.* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:32013R0549>.

Roe, Michael. 2009. «Multi-level and polycentric governance: effective policymaking for shipping.» *Maritime Policy & Management* 2009 (36): 39-56. <https://doi.org/10.1080/03088830802652296>.

- Rony, Abu Hasan et al. 2019. «Exploring the new policy framework of environmental performance management for shipping: a pilot study.» *WMU Journal of Maritime Affairs* 2019: 1-24. <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s13437-019-00165-z.pdf>.
- Statistisk sentralbyrå. «08940: Klimagasser, etter kilde (aktivitet), komponent, statistikkvariabel og år». 2020. <https://www.ssb.no/statbank/table/08940/chartViewLine/>.
- Statistisk sentralbyrå. «09289: Forsurende gasser etter norsk økonomisk aktivitet, etter komponent og år. Innenriks sjøfart, Utslipp til luft. Forsurende gasser, ozonforløpere m.fl. (tonn)». 2021. <https://www.ssb.no/statbank/table/09289/chartViewColumn/>.
- Statistisk sentralbyrå. 2014. «Utslipp av forsurende gasser og ozonforløpere, 1990-2014, endelige tall.» 18.12.2015. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/agassn/aar-enderlige/2015-12-18>.
- Statistisk sentralbyrå. 2020. «SSBs virksomhet: Tall som forteller.» 2020. <https://www.ssb.no/omssb/om-oss/ssbs-virksomhet-tall-som-forteller>.
- Statistisk sentralbyrå. 2020. «Utslipp til luft.» 2.november 2020. <https://www.ssb.no/klimagassn>.
- Van Leeuwen, Judith. 2015. «The regionalization of maritime governance: Towards a polycentric governance system for sustainable shipping in the European Union.» *Elsevier: Ocean and Coastal Management* 2015 (117): 23-31.
- Yin, Robert K. 2018. *Case Study Research and Applications: Design and Methods*. Los Angeles: SAGE Publications, Inc.

9.0 Vedlegg

9.1. Vedlegg I

<p style="text-align: center;">Empiriske funn av relevans for problemstillingen i vedtatte forordninger mellom 01.01.2010 og 31.12.2014</p>
<p style="text-align: center;">COMMISSION REGULATION (EU) No 453/2010</p> <p style="text-align: center;">of 20 May 2010</p> <p style="text-align: center;">amending Regulation (EC) No 1907/2006 of the European Parliament and of the Council on the Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH)</p> <p style="text-align: center;">(Text with EEA relevance).</p> <p>1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: Ja</p> <p>2. Forordningens CELEX-nummer: 32010R0453</p> <p>3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk: Ja</p>
<p><u>Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Ingen funn.
<p><u>Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en til dels inngripende karakter)</u></p> <ul style="list-style-type: none">• «This subsection only applies when cargoes are intended to be carried in bulk according to the following International Maritime Organisation (IMO) instruments: Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78)⁽¹¹⁾ and the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (International Bulk Chemical Code) (IBC Code)⁽¹²⁾. The product name shall be provided (if different from that given in subsection 1.1) as required by the shipment document and in accordance with the name used in the lists of product names given in chapters 17 or 18 of the IBC Code or the latest edition of the IMO's Marine Environment Protection Committee (MEPC).2/Circular⁽¹³⁾. Ship type required and pollution category shall be indicated» (14.7, Transport in bulk according to Annex II of MARPOL 73/78 and the IBC Code).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en rigid karakter)

- «It shall be indicated whether the substance or mixture is environmentally hazardous according to the criteria of the UN Model Regulations (as reflected in the IMDG Code, ADR, RID and ADN) and/or a marine pollutant according to the IMDG Code. If authorised or intended for carriage by inland waterways in tank-vessels, it shall be indicated whether the substance or mixture is environmentally hazardous in tank-vessels only according to ADN» (14.5, *Environmental hazards*).

Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council

of 21 May 2013

on a mechanism for monitoring and reporting greenhouse gas emissions and for reporting other information at national and Union level relevant to climate change and repealing Decision No 280/2004/EC

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**
2. Forordningens CELEX-nummer: 32013R0525
3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk: **Nei**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO₂ emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context» (*Commission statements*).
- «Since the Commission has announced that it intends to propose new monitoring and reporting requirements for emissions from maritime transport, including amendments to this Regulation as appropriate, this Regulation should not prejudice any such proposal, and therefore provisions on the monitoring and reporting of emissions from maritime transport should not be included in this Regulation at this time» (16).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en til dels inngripende karakter)

- Ingen funn.

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en rigid karakter)

- Ingen funn.

REGULATION (EU) No 549/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 21 May 2013

on the European system of national and regional accounts in the European Union

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**
2. Forordningens CELEX-nummer: 32013R0549
3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk: **Ja**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «A major characteristic of many satellite accounts is the inclusion of non-monetary data, such as data on CO₂ emissions by industry in the environmental accounts or number of treatments by type of health care in the health accounts. The linkage of such non-monetary data with monetary data can provide key ratios, such as CO₂ emissions per billions of euro of value added or the costs per treatment. Table 22.7 provides a wide range of examples» (*Inclusion of non-monetary data, 22.42*)
- «Environmental accounts – CO₂ emission by industry - CO₂ emission by industry per bin euro of value added» (*Table 22.7 — Examples of non-monetary data in satellites*).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en til dels inngripende karakter)

- «The integrated set of accounts for economic and environmental information permits an analysis of the contribution of the environment to the economy and the impact of the economy on the environment. It meets the needs of policymakers by providing indicators and descriptive statistics to monitor the interaction between the environment and the economy. It can also serve as a tool for strategic planning and policy analysis to identify more sustainable development paths. For example, policymakers determining the development of industries making extensive use of environmental resources either as inputs or sinks need to be aware of the long-term environmental effects. Policymakers setting environmental standards also need to be aware of the likely consequences for the economy, e.g. which industries are likely to suffer and what the consequences for employment and purchasing power are. Alternative environmental strategies can be compared by taking into account the economic consequences» (*Environmental accounts, 22.61*).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en rigid karakter)

- Ingen funn.

Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council

of 11 December 2013

on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**

2. Forordningens CELEX-nummer: 32013R1315

3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk: **Ja**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «In order to achieve a high-quality and efficient transport infrastructure across all modes, the development of the trans-European transport network should take into account the security and safety of passengers and freight movements, the contribution to climate change and the impact of climate change and of potential natural and man-made disasters on infrastructure and accessibility for all transport users» (33).
- «The infrastructure of the trans-European transport network consists of the infrastructure for railway transport, inland waterway transport, road transport, maritime transport, air transport and multimodal transport, as determined in the relevant sections of Chapter II» (Article 2. Scope, 2).
- «...Ensuring fuel security through increased energy efficiency, and promoting the use of alternative and, in particular, low or zero carbon energy sources and propulsion systems» (Article 10, General priorities).
- «Equipment associated with inland waterways may include equipment for the loading and unloading of cargos in inland ports. Associated equipment may include, in particular, propulsion and operating systems which reduce pollution, such as water and air pollution, energy consumption and carbon intensity. It may also include waste reception facilities, shore-side electricity facilities, and used oil collection facilities, as well as equipment for ice-breaking, hydrological services and dredging of the port and port approaches to ensure year-round navigability» (Article 14, Infrastructure components).
- «In the promotion of projects of common interest related to maritime infrastructure, and in addition to the priorities set out in Article 10, priority shall be given to the following:

(a) promoting motorways of the sea including short-sea shipping, facilitating the development of hinterland connections and developing, in particular, measures to improve the environmental performance of maritime transport in accordance with the applicable requirements under Union law or relevant international agreements.

(d) introduction of new technologies and innovation for the promotion of alternative fuels and energy-efficient maritime transport, including LNG» (*Article 23, Priorities for maritime infrastructure development*).

- «Member States shall pay particular attention to projects of common interest which both provide efficient freight transport services that use the infrastructure of the comprehensive network and contribute to reducing carbon dioxide emissions and other negative environmental impacts, and which aim to: ...

(b) promote the deployment of innovative transport services, including through motorways of the sea, telematic applications and the development of the ancillary infrastructure necessary to achieve mainly environmental and safety-related goals of those services, as well as the establishment of relevant governance structures» (*Article 32, Sustainable freight transport services*).

«In order for the comprehensive network to keep up with innovative technological developments and deployments, the aim shall be in particular to: ...

(a) support and promote the decarbonisation of transport through transition to innovative and sustainable transport technologies;

(b) make possible the decarbonisation of all transport modes by stimulating energy efficiency, introduce alternative propulsion systems, including electricity supply systems, and provide corresponding infrastructure. Such infrastructure may include grids and other facilities necessary for the energy supply, may take account of the infrastructure-vehicle interface and may encompass telematic applications;

(c) improve the safety and sustainability of the movement of persons and of the transport of goods;

(d) improve the operation, management, accessibility, interoperability, multimodality and efficiency of the network, including through multimodal ticketing and coordination of travel timetables;

(f) promote measures to reduce external costs, such as congestion, damage to health and pollution of any kind including noise and emissions;

(h) improve resilience to climate change (*Article 33, New technologies and innovation*).

«1. Projects of common interest relate to all directly concerned stakeholders. These may be entities other than Member States, which may include regional and local authorities, managers and users of infrastructure as well as industry and civil society. ... 3. The stakeholders referred to in paragraph 1 may, within the scope of their competence, also use, in addition to the Connecting Europe Facility and the Cohesion Fund, other specific European programmes, in particular those supporting regional development, 'European Territorial Cooperation', 'Research and Innovation' or 'Environment and Climate action'. Those stakeholders may thereby contribute to achievement of the objectives of this Regulation and, moreover, specifically strengthen: ... (d) the promotion of sustainable transport solutions, such as enhanced accessibility by public transport, telematic applications, intermodal terminals/multimodal transport chains, low-carbon and other innovative transport solutions and environmental improvements» (*Article 50, Engagement with public and private stakeholders*).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en til dels inngrepende karakter)

- «Member States and other project promoters should carry out environmental assessments of plans and projects as provided for in Council Directive 92/43/EEC (8), Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council (9), Directive 2001/42/EC of the European Parliament and of the Council (10), Directive 2009/147/EC of the European Parliament and of the Council (11) and Directive 2011/92/EU in order to avoid or, where avoidance is not possible, to mitigate or compensate for negative impacts on the environment, such as landscape fragmentation, soil sealing and air and water pollution as well as noise, and to protect biodiversity effectively» (35).
- «The protection of the environment and of biodiversity, as well as the strategic requirements of inland waterway transport, should be taken into account» (36).
- «Core network corridors should also address wider transport policy objectives and facilitate interoperability, modal integration and multimodal operations. This should allow specially developed corridors which are optimised in terms of emissions, thus minimising environmental impacts and increasing competitiveness, and which are also attractive on account of their reliability, limited congestion and low operating and administrative costs. The corridor approach should be transparent and clear and the management of such corridors should not create additional administrative burdens or costs» (43).
- «The trans-European transport network shall strengthen the social, economic and territorial cohesion of the Union and contribute to the creation of a single European transport area which is efficient and sustainable, increases the

benefits for its users and supports inclusive growth. It shall demonstrate European added value by contributing to the objectives laid down in the following four categories: ...

(c) sustainability through:

(i) development of all transport modes in a manner consistent with ensuring transport that is sustainable and economically efficient in the long term;

(ii) contribution to the objectives of low greenhouse gas emissions, low-carbon and clean transport, fuel security, reduction of external costs and environmental protection;

(iii) promotion of low-carbon transport with the aim of achieving by 2050 a significant reduction in CO₂ emissions, in line with the relevant Union CO₂ reduction targets» (*Article 4, Objectives of the trans-European transport network*).

- «Projects of common interest for motorways of the sea in the trans-European transport network may also include activities that have wider benefits and are not linked to specific ports, such as services and actions to support the mobility of persons and goods, activities for improving environmental performance, such as the provision of shore-side electricity that would help ships to reduce their emissions, making available facilities for ice-breaking, activities ensuring year-round navigability, dredging operations, and alternative fuelling facilities, as well as the optimisation of processes, procedures and the human element, ICT platforms and information systems, including traffic management and electronic reporting systems» (*Article 21, Motorways of the Sea*).
- «...It shall, in particular, contribute to coping with increasing mobility and ensuring a high safety standard as well as contributing to the development of a low-carbon transport system» (*Article 38, Identification of core network*).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår inngrep av en rigid karakter)

- «The core network should be identified and appropriate measures should be taken for its development by 2030 as a priority within the framework provided by the comprehensive network. The core network should constitute the backbone of the development of a sustainable multimodal transport network and should stimulate the development of the entire comprehensive network. It should enable Union action to concentrate on those components of the trans-European transport network with the highest European added value, in particular cross-border sections, missing links, multimodal connecting points and major bottlenecks serving the objective, set out in the White Paper, of reducing greenhouse gas emissions from transport by 60 % below 1990 levels by 2050» (13).
- «In order to contribute to the climate reduction targets of the Transport White Paper of a 60 % cut in greenhouse gas emissions below 1990 levels by 2050, the greenhouse gas impacts of projects of common interest in the form of new, extended or upgraded transport infrastructures should be assessed» (23).
- «Thanks to its large scale, the trans-European transport network should provide the basis for the large-scale deployment of new technologies and innovation, which, for example, can help to enhance the overall efficiency of the European transport sector and reduce its carbon footprint. This will contribute towards the objectives of the Europe 2020 Strategy and the White Paper's target of a 60 % cut in greenhouse gas emissions by 2050 (based on 1990 levels) and at the same time contribute to the objective of increasing fuel security for the Union. In order to achieve those objectives, the availability of alternative clean fuels should be improved throughout the trans-

European transport network. The availability of alternative clean fuels should be based on demand for those fuels and there should not be any requirement to provide access to each alternative clean fuel at each fuel station» (31).

- «The core network has been identified on the basis of an objective planning methodology. That methodology has identified the most important urban nodes, ports and airports, as well as border crossing points. Wherever possible, those nodes are connected with multimodal links as long as they are economically viable, environmentally sustainable and feasible until 2030. The methodology has ensured the interconnection of all Member States and the integration of the main islands into the core network» (41).

- «1. Innovative technologies, telematic applications and regulatory and governance measures for managing the infrastructure use shall be taken into account in order to ensure resource-efficient use of transport infrastructure for both passengers and freight transport and to provide for sufficient capacity.

2. The infrastructure of the core network shall meet all the requirements set out in Chapter II. In addition, the following requirements shall be met by the infrastructure of the core network, without prejudice to paragraph 3: ...

(b) for inland waterway and maritime transport infrastructure:

—availability of alternative clean fuels» (*Article 39, Infrastructure requirements*).

- «1. Each European Coordinator shall, by 22 December 2014, submit to the Member States concerned a work plan analysing the development of the corridor. After it has been approved by the Member States concerned, the work plan shall be submitted for information to the European Parliament, the Council and the Commission.

The work plan shall include, in particular, a description of the characteristics, cross-border sections and objectives of the core network corridor, applying the objectives and priorities set out in Articles 4 and 10. The work plan shall include an analysis of: ... the possible impacts of climate change on the infrastructure and, where appropriate, proposed measures to enhance resilience to climate change» (*Article 47, Work Plan*).

- «2. Subject to Article 1(4) and Article 54, and after approval by the Member States concerned, the Commission may adopt implementing acts for the cross-border and horizontal dimensions of the core network corridor work plans. Once adopted, the Commission shall adapt those implementing acts, after approval by the Member States concerned, to take into account the progress made, delays encountered or updated national programmes. Those implementing acts shall be adopted in accordance with the examination procedure referred to in Article 52 (2).

3. The European Coordinator shall support Member States in implementing the work plan, in particular as regards: ...

(b) defining measures aimed at promoting the introduction of new technologies in traffic and capacity management and, where appropriate, reducing external costs, in particular greenhouse gas emissions and noise» (*Article 47, Work plan*).

9.2. Vedlegg II

Empiriske funn av relevans for problemstillingen i vedtatte forordninger mellom 01.01.2015 og 01.01.2020
<p style="text-align: center;">REGULATION (EU) 2015/757 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL</p> <p style="text-align: center;">of 29 April 2015</p> <p style="text-align: center;">on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC</p> <p>1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: Ja</p> <p>2. Forordningens CELEX-nummer: 32015R0757</p> <p>3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: Ja</p>
<p><u>Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)</u></p> <ul style="list-style-type: none">• «Directive 2009/29/EC of the European Parliament and of the Council⁽³⁾ and Decision No 406/2009/EC of the European Parliament and of the Council⁽⁴⁾ which call for contributions from all sectors of the economy to achieve emission reductions, including the international maritime shipping sector, provide that in the event that no international agreement which includes international maritime emissions in its reduction targets through the International Maritime Organisation (IMO) has been approved by Member States or no such agreement through the United Nations Framework Convention on Climate Change has been approved by the Community by 31 December 2011, the Commission should make a proposal to include international maritime emissions in the Community reduction commitment, with the aim of the proposed act entering into force by 2013. Such a proposal should minimise any negative impact on the Community's competitiveness while taking into account the potential environmental benefits» (1).• «Maritime transport has an impact on the global climate and on air quality, as a result of the carbon dioxide (CO₂) emissions and other emissions that it generates, such as nitrogen oxides (NO_x), sulphur oxides (SO_x), methane (CH₄), particulate matter (PM) and black carbon (BC)» (2).• «Other greenhouse gases, climate forcers or air pollutants should not be covered by the Union MRV system at this stage to avoid requirements to install not sufficiently reliable or commercially available measuring equipment, which could impede the implementation of the Union MRV system» (23).
<p><u>Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)</u></p> <ul style="list-style-type: none">• «International maritime shipping remains the only means of transportation not included in the Union's commitment to reduce greenhouse gas emissions. According to the impact assessment accompanying the proposal for this Regulation, Union-related CO₂ emissions from international shipping increased by 48 % between 1990 and 2007» (3).

- «In the light of the rapidly developing scientific understanding of the impact of non-CO₂ related emissions from maritime transport on the global climate, an updated assessment of that impact should be carried out regularly in the context of this Regulation. Based on its assessments, the Commission should analyse the implications for policies and measures, in order to reduce those emissions» (4).
- «According to data provided by the IMO, the specific energy consumption and CO₂ emissions of ships could be reduced by up to 75 % by applying operational measures and implementing existing technologies; a significant part of those measures can be regarded as cost-effective and being such that they could offer net benefits to the sector, as the reduced fuel costs ensure the pay-back of any operational or investment costs» (9).
- The introduction of a Union MRV system is expected to lead to emission reductions of up to 2 % compared to business-as-usual, and aggregated net costs reductions of up to EUR 1,2 billion by 2030 as it could contribute to the removal of market barriers, in particular those related to the lack of information about ship efficiency, by providing comparable and reliable information on fuel consumption and energy efficiency to the relevant markets. This reduction of transport costs should facilitate international trade. Furthermore, a robust MRV system is a prerequisite for any market-based measure, efficiency standard or other measure, whether applied at Union level or globally. It also provides reliable data to set precise emission reduction targets and to assess the progress of maritime transport's contribution towards achieving a low carbon economy. Given the international nature of shipping, the preferred and most effective method of reducing greenhouse gas emissions in international maritime transport would be by global agreement» (13).
- «To further reduce the administrative burden for shipowners and operators, the monitoring rules should focus on CO₂ as the most relevant greenhouse gas emitted by maritime transport» (20).
- «This Regulation lays down rules for the accurate monitoring, reporting and verification of carbon dioxide (CO₂) emissions and of other relevant information from ships arriving at, within or departing from ports under the jurisdiction of a Member State, in order to promote the reduction of CO₂ emissions from maritime transport in a cost effective manner» (*Chapter 1, Article 1, Subject Matter*).
- «1. This Regulation applies to ships above 5 000 gross tonnage in respect of CO₂ emissions released during their voyages from their last port of call to a port of call under the jurisdiction of a Member State and from a port of call under the jurisdiction of a Member State to their next port of call, as well as within ports of call under the jurisdiction of a Member State.
2. This Regulation does not apply to warships, naval auxiliaries, fish-catching or fish-processing ships, wooden ships of a primitive build, ships not propelled by mechanical means, or government ships used for non-commercial purposes» (*Chapter 1, Article 2, Scope*).
- «Since the objective of this Regulation, namely to monitor, report and verify CO₂ emissions from ships as the first step of a staged approach to reduce greenhouse gas emissions, cannot be sufficiently achieved by the Member States, due to the international nature of maritime transport, but can rather, by reason of its scale and effects, be better achieved at Union level, the Union may adopt measures, in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of

the Treaty on European Union. In accordance with the principle of proportionality as set out in that Article, this Regulation does not go beyond what is necessary in order to achieve that objective» (37).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- «The European Parliament's Resolution of 5 February 2014 on a 2030 framework for climate and energy policies called on the Commission and the Member States to set a binding EU 2030 target of reducing domestic greenhouse gas emissions by at least 40 % compared to 1990 levels. The European Parliament also pointed out that all sectors of the economy would need to contribute to reducing greenhouse gas emissions if the Union is to deliver its fair share of global efforts» (5).
- «The 7th Environment Action Programme (EAP) ⁽⁶⁾ underlines that all sectors of the economy will need to contribute to reducing greenhouse gas emissions if the Union is to deliver its fair share of global efforts. In this context the 7th EAP highlights that the White paper on transport of 2011 needs to be underpinned by a strong policy framework» (7).
- «In order to reduce CO₂ emissions from shipping at Union level, the best possible option remains setting up a system for monitoring, reporting and verification (MRV system) of CO₂ emissions based on the fuel consumption of ships as a first step of a staged approach for the inclusion of maritime transport emissions in the Union's greenhouse gas reduction commitment, alongside emissions from other sectors that are already contributing to that commitment. Public access to the emissions data will contribute to removing market barriers that prevent the uptake of many cost-negative measures which would reduce greenhouse gas emissions from maritime transport» (10).
- The results of the stakeholder consultation and discussions with international partners indicate that a staged approach for the inclusion of maritime transport emissions in the Union's greenhouse gas reduction commitment should be applied with the implementation of a robust MRV system for CO₂ emissions from maritime transport as a first step and the pricing of those emissions at a later stage. This approach facilitates the making of significant progress at international level on the agreement of greenhouse gas emission reduction targets and further measures to achieve those reductions at minimum cost» (12).
- « All intra-Union voyages, all incoming voyages from the last non-Union port to the first Union port of call and all outgoing voyages from a Union port to the next non-Union port of call, including ballast voyages, should be considered relevant for the purposes of monitoring. CO₂ emissions in Union ports, including emissions arising from ships at berth or moving within a port, should also be covered, particularly as specific measures for their reduction or avoidance are available. These rules should be applied in a non-discriminatory manner to all ships regardless of their flag. However, since this Regulation focuses on maritime transport, it should not establish monitoring, reporting and verification requirements for ship movements and activities not serving the purpose of transporting cargo or passengers for commercial purposes, such as dredging, ice-breaking, pipe laying or offshore installation activities» (14).
- «Member States should endeavour to inspect ships which enter ports under their jurisdiction and for which certain required information concerning the document of compliance is not available» (30).

- «Non-compliance with the provisions of this Regulation should result in the application of penalties. Member States should lay down rules on those penalties. Those penalties should be effective, proportionate and dissuasive» (31).
- «In the case of ships having failed to comply with monitoring and reporting requirements for two or more consecutive reporting periods and where other enforcement measures have failed to ensure compliance, it is appropriate to provide for the possibility of expulsion. Such a measure should be applied in such a way as to allow the situation of non-compliance to be rectified within a reasonable period of time» (32).
- «The Union MRV system should serve as a model for the implementation of a global MRV system. A global MRV system is preferable as it could be regarded as more effective due to its broader scope. In this context, and with a view to facilitating the development of international rules within the IMO for the monitoring, reporting and verification of greenhouse gas emissions from maritime transport, the Commission should share relevant information on the implementation of this Regulation with the IMO and other relevant international bodies on a regular basis and relevant submissions should be made to the IMO. Where an agreement on a global MRV system is reached, the Commission should review the Union MRV system with a view to aligning it to the global MRV system» (34).
- «In the case of ships that have failed to comply with the monitoring and reporting requirements for two or more consecutive reporting periods and where other enforcement measures have failed to ensure compliance, the competent authority of the Member State of the port of entry may issue an expulsion order which shall be notified to the Commission, EMSA, the other Member States and the flag State concerned. As a result of the issuing of such an expulsion order, every Member State shall refuse entry of the ship concerned into any of its ports until the company fulfils its monitoring and reporting obligations in accordance with Articles 11 and 18. The fulfilment of those obligations shall be confirmed by the notification of a valid document of compliance to the competent national authority which issued the expulsion order. This paragraph shall be without prejudice to international maritime rules applicable in the case of ships in distress» (*Chapter IV, Article 20, Penalties, information exchange and expulsion order*).
- «1. The Commission shall inform the IMO and other relevant international bodies on a regular basis of the implementation of this Regulation, without prejudice to the distribution of competences or to decision-making procedures as provided for in the Treaties.
2. The Commission and, where relevant, the Member States shall maintain technical exchange with third countries, in particular the further development of monitoring methods, the organisation of reporting and the verification of emissions reports.
3. In the event that an international agreement on a global monitoring, reporting and verification system for greenhouse gas emissions or on global measures to reduce greenhouse gas emissions from maritime transport is reached, the Commission shall review this Regulation and shall, if appropriate, propose amendments to this Regulation in order to ensure alignment with that international agreement» (*Chapter V, Article 22, International Cooperation*).

COMMISSION REGULATION (EU) 2015/830

of 28 May 2015

amending Regulation (EC) No 1907/2006 of the European Parliament and of the Council on the Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH)

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**
2. Forordningens CELEX-nummer: 32015R0830
3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: **Ja**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «Additional safety and environmental information is required to address the needs of seafarers and other transport workers in the bulk transport of dangerous goods in seagoing or inland navigation bulk carriers or tank-vessels subject to International Maritime Organisation (IMO) or national regulations. Subsection 14.7 recommends the inclusion of basic classification information when such cargoes are transported in bulk according to Annex II of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (Marpol) (1) and the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (International Bulk Chemical Code) (the IBC Code) (2). In addition, ships carrying oil or oil fuel, as defined in Annex I of Marpol, in bulk or bunkering oil fuel are required, before loading, to be provided with a “material safety data sheet” in accordance with the IMO’s Maritime Safety Committee (MSC) resolution “Recommendations for Material Safety Data Sheets (MSDS) for Marpol Annex I Oil Cargo and Oil Fuel” (MSC.286(86)). Therefore, in order to have one harmonised safety data sheet for maritime and non-maritime use, the additional provisions of Resolution MSC.286(86) may be included in the safety data sheets, where appropriate, for marine transport of Marpol Annex I cargoes and marine fuel oils» (*ANNEX II, 0.5. Other information requirements*).
- «Information shall be provided on hazards that may arise from the substance or mixture, like hazardous combustion products that form when the substance or mixture burns, such as “may produce toxic fumes of carbon monoxide if burning” or “produces oxides of sulphur and nitrogen on combustion» (*SECTION 5. 5.2. Special hazards arising from the substance or mixture*).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

- «It shall be indicated whether the substance or mixture is environmentally hazardous according to the criteria of the UN Model Regulations (as reflected in the IMDG Code, ADR, RID and ADN) and/or a marine pollutant according to the IMDG Code. If the substance or mixture is authorised or intended for carriage by inland waterways in tank-vessels, it shall be indicated whether the substance or mixture is environmentally hazardous in tank-vessels only according to the ADN» (*SECTION 14, 14.5. Environmental hazards*).

- “The product name shall be provided (if different from that given in subsection 1.1) as required by the shipment document and in accordance with the name used in the lists of product names given in chapters 17 or 18 of the IBC Code or the latest edition of the IMO's Maritime Environment Protection Committee (MEPC).2/Circular (13). Ship type required and pollution category shall be indicated” (*SECTION 5, 14.7. Transport in bulk according to Annex II of Marpol and the IBC Code*).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- Ingen funn.

COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2016/2071

of 22 September 2016

amending Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council as regards the methods for monitoring carbon dioxide emissions and the rules for monitoring other relevant information

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**

2. Forordningens CELEX-nummer: 32016R2071

3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: **Ja**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «Regulation (EU) 2015/757 lays down rules for the accurate monitoring, reporting and verification of carbon dioxide (CO₂) emissions and of other relevant information from ships arriving at, within or departing from ports under the jurisdiction of a Member State, in order to promote the reduction of CO₂ emissions from maritime transport in a cost effective manner» (1).
- «Annex I to Regulation (EU) 2015/757 lays down the methods for monitoring CO₂ emissions on the basis of fuel consumption. Annex II to Regulation (EU) 2015/757 lays down the rules for ‘monitoring of other relevant information’ (2).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

- «Part A of Annex I to Regulation (EU) 2015/757 provides that CO₂ emissions should be calculated by multiplying emission factors and fuel consumption which is determined by monitoring methods A (BDN and periodic stock takes of fuel tanks), B (bunker fuel tank monitoring on board) and C (flow meters for applicable combustion processes) set out in Part B of that Annex. The IMO Resolution [\(?\)](#) on Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index for new ships lays down a set of default values for emissions factors for standard fuels used on board ships. These default values can be used to calculate CO₂ emissions from shipping. Having ships apply these

default values to monitor and report their CO₂ emissions in accordance with Annex I to Regulation (EU) 2015/757 ensures both a lean regulatory approach and harmonised implementation» (3).

- The 'berth-to-berth' concept would provide more clarity and a harmonised approach to the exact starting and ending point of voyages. This would refine the parameters used to monitor the time spent at sea and distance travelled, as specified under points (a) and (b) of paragraph 1 of Part A of Annex II to Regulation (EU) 2015/757, and reflect industry practices (5).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- «Monitoring methods A, B and C address the determination of fuel uplift (bunkering) or amount of fuel remaining in the tanks from volume to mass, using actual fuel density values. Pursuant to point (c) of the fifth subparagraph of paragraph 2 of Part B of Annex I, companies using monitoring method B can determine actual density on the basis of the density measured in a test analysis conducted by an accredited fuel laboratory, if available. Extending that possibility to companies using monitoring methods A and C would ensure harmonised implementation of these three monitoring methods, in line with ISO standard 3675:1998 (3). It would also fully reflect industry practices and increase the comparability of fuel consumption monitored using the three methods concerned» (4).

- «IMO Guidelines for voluntary use of the ship Energy Efficiency Operational Indicator (4) and CEN standard EN 16258 (2012) (5) provide ro-ro ships with a possibility to monitor and report cargo carried on the basis of the actual cargo mass. Adding this additional parameter to those laid down in point (e) of paragraph 1 of Part A of Annex II to Regulation (EU) 2015/757 would better reflect industry practices and therefore make monitoring easier» (6).

- In line with the Commission usual practice of consulting experts during the preparatory phase of delegated acts, a 'Shipping MRV monitoring subgroup' gathering experts from Member States, industry and civil society was set up under the umbrella of the European Sustainable Shipping Forum (ESSF). The subgroup identified a number of international and European standards and international rules and scientific and technical developments and recommended that they be covered by this Regulation. The subgroup's draft recommendations on these aspects were endorsed by the ESSF plenary on 28 June 2016 (7).

- «...A. CALCULATION OF CO₂ EMISSIONS (ARTICLE 9)

For the purposes of calculating CO₂ emissions companies shall apply the following formula:

Fuel consumption × emission factor

Fuel consumption shall include fuel consumed by main engines, auxiliary engines, gas turbines, boilers and inert gas generators. Fuel consumption within ports at berth shall be calculated separately...» (ANNEX).

Commission Delegated Regulation (EU) 2016/2072

of 22 September 2016

on the verification activities and accreditation of verifiers pursuant to Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**

2. Forordningens CELEX-nummer: 32016R2072

3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: **Ja**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «Article 15(5) and Article 16(3) of Regulation (EU) 2015/757 provide, respectively, for the Commission to adopt delegated acts laying down further rules for verification activities and for the methods for accrediting verifiers. As those activities and methods are substantively linked, both legal bases are used in this Regulation» (1).
- «In line with the Commission's usual practice of consulting experts when preparing draft delegated acts, a 'shipping MRV verification and accreditation subgroup' gathering experts from Member States, industry and other relevant organisations, including civil society, was set up under the umbrella of the European Sustainable Shipping Forum (ESSF). The subgroup recommended that a number of elements be covered by this Regulation. The ESSF plenary endorsed its draft recommendations on those aspects on 28 June 2016» (17).

Kategori 2: «Liberalit inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

- «Harmonised rules for the assessment of monitoring plans, the verification of emissions reports and the issuance of documents of compliance by verifiers should clearly define the verifiers' responsibilities and activities» (5).
- When assessing a monitoring plan, verifiers should perform a number of activities to evaluate the completeness, relevance and conformity of the information submitted by the company in question as regards the ship's monitoring and reporting process in order to be able to conclude whether the plan is in conformity with Regulation (EU) 2015/757 (6).
- «This Regulation lays down provisions concerning the assessment of monitoring plans and verification of emissions reports. It also lays down requirements in terms of competences and procedures. This Regulation lays down rules on

accreditation and supervision of verifiers by national accreditation bodies pursuant to Regulation (EC) No 765/2008» (CHAPTER I, Article 1, Subject matter).

- «1. The verifier shall carry out site visits in order to gain sufficient understanding of the procedures described in the monitoring plan and validate that the information therein is accurate» (Chapter II, Article 6, Site visits).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- «In the implementation of Article 16(3) of Regulation (EU) 2015/757, it is necessary to ensure synergy between the comprehensive framework for accreditation established by Regulation (EC) No 765/2008 of the European Parliament and of the Council (2) and the specific features of verification and accreditation activities applying to CO₂ emissions from the maritime transport sector. In accordance with Article 16(2) of Regulation (EU) 2015/757, Regulation (EC) No 765/2008 is to apply to aspects of the accreditation of verifiers that are not dealt with by Regulation (EU) 2015/757» (3).
- In order to ensure that the reported data are robust and reliable, it is necessary to ensure that verification is carried out by independent and competent verifiers. The system of verification and accreditation should avoid any unnecessary duplication of procedures and organisations established pursuant to other Union legal instruments as it would result in an increased burden for Member States or economic operators. Therefore, it is appropriate to draw on best practices resulting from the application of harmonised standards adopted by the European Committee for Standardisation on the basis of a remit issued by the Commission in accordance with Directive 98/34/EC of the European Parliament and of the Council (3) (such as those concerning requirements for greenhouse gas validation and verification bodies for use in accreditation or other forms of recognition, and concerning general requirements for accreditation bodies accrediting conformity assessment bodies, the references of which have been published in the Official Journal of the European Union), Document EA-6/03 and other technical documents developed by European cooperation for Accreditation (4).
- «1. When assessing the monitoring plan, the verifier shall address the assertions of completeness, accuracy, relevance and conformity with Regulation (EU) 2015/757 of the information provided in the monitoring plan» (Chapter II, Article 5 Assessment of monitoring plans).

COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2016/1927

of 4 November 2016

on templates for monitoring plans, emissions reports and documents of compliance pursuant to Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council on monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**

2. Forordningens CELEX-nummer: 32016R1927

3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: **Ja**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «Articles 6(1) and 6(3) of Regulation (EU) 2015/757 require companies to submit to the verifier a monitoring plan consisting of complete and transparent documentation of the monitoring method to be applied for each ship falling under the scope of that Regulation» (1).
- «This Regulation lays down templates and technical rules for the submission of monitoring plans, emissions reports and documents of compliance pursuant to Regulation (EU) 2015/757» (Article 1, Subject matter).

Kategori 2: «Libert inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

- “In order to ensure that those monitoring plans contain standardised information allowing for harmonised implementation of the monitoring and reporting obligations, it is necessary to lay down templates, including technical rules for their uniform application” (2).
- «The monitoring plan should contain at least the elements laid down in Article 6(3) of Regulation (EU) 2015/757. It should also use the units for determining ‘cargo carried’ as specified in Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1928 (2). Given the two distinct transport services that ro-pax ships provide, such ships will need to differentiate between fuel consumption and CO2 emissions data for freight and for passengers. This would allow for a better determination of their average operational energy efficiency indicators» (3).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- «1. For the purposes of submitting the emissions report pursuant to Article 11(1) of Regulation (EU) 2015/757, companies shall use the electronic version of the template available in the Thetis MRV automated Union information system operated by the European Maritime Safety Agency (hereinafter referred to as ‘Thetis MRV’).
2. The electronic version of the template of the emissions report referred to in paragraph 1 shall contain the information set out in Annex II» (Article 3, Electronic template of the emissions report).

Commission Implementing Regulation (EU) 2016/1928

of 4 November 2016

on determination of cargo carried for categories of ships other than passenger, ro-ro and container ships pursuant to Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport

(Text with EEA relevance).

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**
2. Forordningens CELEX-nummer: 32016R1928
3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: **Ja**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «The rules on the monitoring of cargo carried and other relevant information are laid down in Annex II to Regulation (EU) 2015/757. In particular, the determination of cargo carried for categories of ships other than passenger ships, ro-ro ships and container ships is to be done in accordance with the parameters set out in point (g) of paragraph 1 of Part A to that Annex» (1).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

- «In the case of oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers, refrigerated cargo ships and combination carriers, it is appropriate to ensure that the determination of the average operational energy efficiency indicator is in line with the IMO Guidelines for voluntary use of the Ship Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) (2) since those Guidelines reflect industry practices» (2).
- «This Regulation lays down rules specifying the parameters applicable to the determination of cargo carried for categories of ships other than passenger ships, ro-ro ships and container ships for the purposes of monitoring of other relevant information on a per-voyage basis pursuant to Article 9(1) of Regulation (EU) 2015/757» (Article 1, Subject matter).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- Ingen funn.

COMMISSION DELEGATED REGULATION (EU) 2017/654

of 19 December 2016

supplementing Regulation (EU) 2016/1628 of the European Parliament and of the Council with regard to technical and general requirements relating to emission limits and type-approval for internal combustion engines for non-road mobile machinery

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: *Nei*

2. Forordningens CELEX-nummer: 32017R0654

3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: *Ja*

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «In order to complete the framework established by Regulation (EU) 2016/1628, it is necessary to set out the technical and general requirements and test methods relating to emission limits, EU type-approval procedures for internal combustion engines for non-road mobile machinery, arrangements with regard to conformity of production and the requirements and procedures relating to technical services for those engines» (1).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

- Ingen funn.

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- «The measurements and tests in respect of the emission control strategies referred to in Article 25(3)(f)(i) of Regulation (EU) 2016/1628 and of the NO_x control measures referred to in Article 25(3)(f)(ii) of that Regulation and the particulate pollutant emission control measures, as well as the documentation required to demonstrate them, shall be conducted in compliance with the technical requirements laid down in Annex IV to this Regulation» (Article 5, Requirements with regard to emission control strategies, NO_x control measures and particulate control measures).

COMMISSION REGULATION (EU) 2017/2010

of 9 November 2017

amending Regulation (EC) No 1099/2008 of the European Parliament and of the Council on energy statistics, as regards the updates for the annual and monthly energy statistics

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**

2. Forordningens CELEX-nummer: 32017R2010

3. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: **Nei**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

- «Energy statistics are a very dynamic statistical domain because of the intensive development of Union policies, technological progress and the importance of basing Union targets on energy data. Accordingly, regular updates are required in order to align the statistical scope to growing or changing needs» (2).

Kategori 2: «Liberalt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

- «Energy used in all transport activities irrespective of the NACE category (economic sector) in which the activity occurs. Fuels used for heating and lighting at railway, bus stations, shipping piers and airports should be reported in the 'Commercial and Public Services' and not in the Transport sector» (ANNEX A, 2.6.2 Transport Sector).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- «Quantities of fuels delivered to ships of all flags that are engaged in international navigation. The international navigation may take place at sea, on inland lakes and waterways, and in coastal waters. Excluded are:
 - consumption by ships engaged in domestic navigation. The domestic/international split should be determined on the basis of port of departure and port of arrival, and not by the flag or nationality of the ship;
 - consumption by fishing vessels;
 - consumption by military forces» (Annex A, 2.1.5 International Marine Bunkers).

REGULATION (EU) 2018/1999 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 11 December 2018

on the Governance of the Energy Union and Climate Action, amending Regulations (EC) No 663/2009 and (EC) No 715/2009 of the European Parliament and of the Council, Directives 94/22/EC, 98/70/EC, 2009/31/EC, 2009/73/EC, 2010/31/EU, 2012/27/EU and 2013/30/EU of the European Parliament and of the Council, Council Directives 2009/119/EC and (EU) 2015/652 and repealing Regulation (EU) No 525/2013 of the European Parliament and of the Council

(Text with EEA relevance)

1. Er forordningen en EØS-relevant tekst: **Ja**

2. Forordningens CELEX-nummer: 32018R1999

4. Ikrafttredelse av forordningen i norsk lovverk ifølge Lovdata: **Nei**

Kategori 1: «Passivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av svakt inngripende karakter eller frastår fra å handle)

Kategori 2: «Liberal inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en til dels inngripende karakter)

«This Regulation sets out the necessary legislative foundation for reliable, inclusive, cost-efficient, transparent and predictable governance of the Energy Union and Climate Action (governance mechanism), which ensures the achievement of the 2030 and long-term objectives and targets of the Energy Union in line with the 2015 Paris Agreement on climate change following the 21st Conference of the Parties to the United Nations Framework Convention on Climate Change (the ‘Paris Agreement’), through complementary, coherent and ambitious efforts by the Union and its Member States, while limiting administrative complexity» (1).

- «This Regulation establishes a governance mechanism to: (a) implement strategies and measures designed to meet the objectives and targets of the Energy Union and the long-term Union greenhouse gas emissions commitments consistent with the Paris Agreement, and for the first ten-year period, from 2021 to 2030, in particular the Union's 2030 targets for energy and climate» (CHAPTER 1, Article 1. Subject matter and scope).

Kategori 3: «Restriktivt inngrep» (Forordningen fastslår et inngrep av en rigid karakter)

- «Given the high global warming potential and relatively short atmospheric lifetime of methane, the Commission shall analyse the implications for implementing policies and measures for the purpose of reducing the short- and middle-term impact of methane emissions on Union greenhouse gas emissions. Taking into account the circular economy objectives as appropriate, the Commission shall consider policy options for rapidly addressing methane emissions and

shall put forward a Union strategic plan for methane as an integral part of the Union's long-term strategy referred to in Article 15» (*CHAPTER 3 Long Term Strategies. Article 16, Strategic plan for methane*).

- «2.4.3. Transport

2.4.3.1. Expected emissions and energy sources by transport type (e.g. cars and vans, heavy duty road transport, shipping, aviation, rail)

2.4.3.2. Decarbonisation options» (*ANNEX IV GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES, 2.4.3. Transport*).

9.3. Vedlegg III. Det første overordnede datasøket

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode
EUR-Lex	Shipping	Antall treff totalt: 1449	Svært mange treff på 1994. Færre treff senere i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Regulation	Antall treff totalt: 1194	Mange treff på 1994.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Environment (and) Shipping	Antall treff totalt: 313	Gradvis flere treff etter år 2000.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Environmental (and) Shipping	Antall treff totalt: 182	Noen treff hvert år. Flest treff i 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Emissions (and) shipping	Antall treff totalt: 101	Flere treff nærmere 2020 enn 1994.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Environmental standards (and) shipping	Antall treff totalt: 201	Gradvis flere treff fra 1994 til 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Emission standard (and) shipping	Antall treff totalt: 99	Gradvis flere treff gjennom tidsperioden. Flest treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Emission standards (and) shipping	Antall treff totalt: 99	Gradvis flere treff gjennom tidsperioden. Flest treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Co2	Antall treff totalt: 38	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Co2 reductions	Antall treff totalt: 38	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) Co2 emission reductions	Antall treff totalt: 43	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) carbon dioxide	Antall treff totalt: 140	Stadig flere treff jo nærmere 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) carbon dioxide emission	Antall treff totalt: 46	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) carbon dioxide emissions	Antall treff totalt: 46	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) CH4	Antall treff totalt: 7	Ingen treff før 2006. Flest treff mellom 2010 og 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) CH4 reduction	Antall treff totalt: 7	Ingen treff før 2006. Flest treff mellom 2010 og 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) methane	Antall treff totalt: 81	Svært få treff før 2000. Gradvis flere treff jo nærmere 2020. Flest treff på 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) methane emission	Antall treff totalt: 21	Ingen treff før 2006. Flest treff på 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) methane emission reductions	Antall treff totalt: 16	Ingen treff før 2006. Flest treff på 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) N2O	Antall treff totalt: 1	Kun en regulering fra 2009. Reguleringen er mer aktuell for luftfart enn skipsfart.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrous oxide	Antall treff totalt: 10	Ingen treff før 2002 i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrous oxide emission	Antall treff totalt: 7	Ingen treff før 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020

EUR-Lex	Shipping (and) So2	Antall treff totalt: 17	Stadig flere treff jo nærmere 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur	Antall treff totalt: 157	Omtrent like mange treff hvert år i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur dioxide	Antall treff totalt: 130	Gradvis flere treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulfur	Antall treff totalt: 9	Amerikansk skrivemåte for «svovel». Ingen treff før 2007.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulfur dioxide	Antall treff totalt: 7	Amerikansk skrivemåte for «svoveldioksid». Ingen treff før 2007.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur dioxide emission	Antall treff totalt: 36	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) sulphur dioxide emissions	Antall treff totalt: 36	Ingen treff før 2001.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) NOX	Antall treff totalt: 21	Flest treff på 2018. Få treff på noen av de andre årene.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) NOX emission	Antall treff totalt: 12	Treff siden 1994. Ingen år får flere enn maks to treff.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrogen oxide	Antall treff totalt: 119	Stadig flere treff jo nærmere 2020.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrogen oxide emission	Antall treff totalt: 37	Ingen treff før 2001. Flest treff på 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020
EUR-Lex	Shipping (and) nitrogen oxide emissions	Antall treff totalt: 37	Ingen treff før 2001. Flest treff på 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020

(Alle søkene er gjennomført i tidsperioden mellom uke 35-48 i 2020).

9.4. Vedlegg IV. Det andre overordnede datasøket i tidsperioden 1994-2020

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode	URL
EUR-Lex	«Shipping»	Antall treff totalt: 467	Mange treff hvert år i tidsperioden. Flest treff i 1995.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «Regulation»	Antall treff totalt: 467	Mange treff hvert år i tidsperioden. Flest treff i 1995.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Environment» (and) «Shipping»	Antall treff totalt: 108	Forholdsvis jevn fordeling av treff i hele tidsperioden. Flest treff i 2013	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Environmental» (and) «Shipping»	Antall treff totalt: 92	Forholdsvis jevn fordeling av treff i hele tidsperioden. Flest treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Emissions» (and) «Shipping»	Antall treff totalt: 32	Ingen treff før 2007. Flest treff i 2013 og 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke

EUR-Lex	«Environmental standards» (and) «Shipping»	Antall treff totalt: 6	Første treff i 1996. Forholdsvis jevn fordeling av resultatene fra 2000 og oppover. Siste treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Emission standards» (and) «Shipping»	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «CO2»	Antall treff totalt: 17	Ingen treff før 2007. Deretter ingen treff før 2010 og resten av treffene fordeles mellom 2010 til 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «C02 reduction»	Antall treff totalt: 1	Ett treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “CO2 emission reductions”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i hele tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «carbon dioxide»	Antall treff totalt: 30	Første treff i tidsperioden er 2007. Flest treff på 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “carbon dioxide emission”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “carbon dioxide emissions”	Antall treff totalt: 7	Første treff i tidsperioden var 2013. Flest treff i 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «CH4»	Antall treff totalt: 6	Ingen treff før 2013 i tidsperioden. Flest treff på 2013 og 2015 hvor hvert år får to treff.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «CH4 reduction»	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «methane»	Antall treff totalt: 25	Ingen treff før 2006. Forholdsvis jevn fordeling av treffene etter 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «methane emission»	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «methane emissions»	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “methane emissions reductions”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden. Jeg får heller ingen treff når «reductions» skrives i entall.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «N20»	Antall treff totalt: 1	Ett treff fra 2009. Reguleringen er mer relevant for luftfart enn skipsfart.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «nitrous oxide»	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke

EUR-Lex	“Shipping” (and) “nitrous oxide emission”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden. Heller ingen treff om «emission» skrives i flertall.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping (and) «SO2»	Antall treff totalt: 5	Ingen treff før 2013. Flest treff på 2013 og 2018 med to treff hver av de to årene.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «sulphur»	Antall treff totalt: 28	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010. Flest treff på 2015.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «sulphur dioxide»	Antall treff totalt: 18	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «sulfur»	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2018 og ett treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «sulfur dioxide»	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “sulphur dioxide emission”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “sulphur dioxide emissions”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping»(and) «NOX»	Antall treff totalt: 12	Første treff i tidsperioden var 2003. Flest treff på 2013 og 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «NOX emission»	Antall treff totalt: 1	En regulering fra 2016 som omhandler tekniske og generelle utslippskrav til «non-road mobile machinery»	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «nitrogen oxide»	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	«Shipping» (and) «nitrogen oxides»	Antall treff totalt: 16	Ingen treff før 2007. De fleste treffene er mellom 2010-2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “nitrogen oxide emission”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	“Shipping” (and) “nitrogen oxide emissions”	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke

(De tre første søkene i tabellen ble gjennomført 26.11.2020. Resten av datasøkene i tabellen ble gjennomført 27.11.2020).

9.5. Vedlegg V. Det endelige utvalget av overordnede søkeord for hele tidsperioden (1994-2020)

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode	URL
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff totalt: 17	Ingen treff før 2007. Deretter ingen treff før 2010 og resten av treffene fordeles mellom 2010 til 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2 reduction"	Antall treff totalt: 1	Ett treff i 2013.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide"	Antall treff totalt: 30	Første treff i tidsperioden er 2007. Flest treff på 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff totalt: 7	Første treff i tidsperioden var 2013. Flest treff i 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff totalt: 6	Ingen treff før 2013 i tidsperioden. Flest treff på 2013 og 2015 hvor hvert år får to treff.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff totalt: 25	Ingen treff før 2006. Forholdsvis jevn fordeling av treffene etter 2006.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N2O"	Antall treff totalt: 1	Ett treff fra 2009. Reguleringen er mer relevant for luftfart enn skipsfart.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2013 og ett treff i 2018.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff totalt: 5	Ingen treff før 2013. Flest treff på 2013 og 2018 med to treff hver av de to årene.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff totalt: 28	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010. Flest treff på 2015.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff totalt: 18	Ingen treff før 2000 i tidsperioden. Flest treff i årene etter 2010.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulfur"	Antall treff totalt: 2	Ett treff i 2018 og ett treff i 2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping"(and) "NOX"	Antall treff totalt: 12	Første treff i tidsperioden var 2003. Flest treff på 2013 og 2016.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOX emission"	Antall treff totalt: 1	En regulering fra 2016 som omhandler tekniske og generelle utslippskrav til "non-road mobile machinery"	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke

EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff totalt: 16	Ingen treff før 2007. De fleste treffene er mellom 2010-2019.	01.01.1994 - 01.01.2020	Lenke
----------------	---------------------------------------	----------------------------	---	----------------------------	-----------------------

(Alle datasøkene i tabellen ble gjennomført 27.11.2020)

9.5.1. Vedlegg VI. Resultat av datasøk mellom 1994 og 1999

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode	URL
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2 reductions"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide"	Antall treff totalt: 1	1. CELEX-nummer: 31993R2454. Den ene reguleringen er vedtatt i 1993 og den er ikke relevant for reduksjon av utslipp av klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten. Reguleringen omhandler toll i unionen.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N2O"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff totalt: 1	1. CELEX-nummer: 31993R2454. Den ene reguleringen er vedtatt i 1993 og den er ikke relevant for reduksjon av utslipp av klimagasser	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke

			eller forsurende gasser fra skipsfarten. Reguleringen omhandler toll i unionen.		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff totalt: 1	1. CELEX-nummer: 31993R2454. Den ene reguleringen er vedtatt i 1993 og den er ikke relevant for reduksjon av utslipp av klimagasser eller forsurende gasser. Reguleringen omhandler toll i unionen.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulfur"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping"(and) "NOX"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOX emission"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff totalt: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.1994 - 31.12.1999	Lenke

(Datasøk for tidsperioden 01.01.1994-31.12.1999. Datasøkene ble gjennomført 30.11.2020).

9.5.2. Vedlegg VII. Resultat av datasøk mellom 2000 og 2004

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode	URL
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2 reductions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke

EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N20"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff: 1	En regulering. 1. CELEX-nummer: 32000R1602. Reguleringen omhandler en kommisjonsforordning fra 2000. Reguleringen omhandler endring av forordning nr 2454/93 og 2913/92 om innførelse av en tollkode for EF-Kommisjonens Forordning (EF) nr. 1602/2000 av 24. juli 2000 om endring av forordning (EØF) nr. 2454/93 om visse gjennomførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om innførelse av en EF-tollkodeks (EØS-relevant tekst). Reguleringen stilte krav til produkters tilstand når de blir fraktet av blant annet skip, hvor produktene blant annet ikke skal utsettes for svovelforurensing. Ingen funn av relevans for problemstillingen.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff: 1	En regulering. 1. CELEX-nummer: 32000R1602. Reguleringen omhandler en kommisjonsforordning fra 2000. Reguleringen omhandler endring av forordning nr 2454/93 og 2913/92 om innførelse av en tollkode for EF-Kommisjonens Forordning (EF) nr. 1602/2000 av 24. juli 2000 om endring av forordning (EØF) nr. 2454/93 om visse gjennomførelsesbestemmel	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke

			ser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om innførelse av en EF-tollkodeks (EØS-relevant tekst). Reguleringen stilte krav til produkters tilstand når de blir fraktet av blant annet skip, hvor produktene blant annet ikke skal utsettes for svovelforurensing. Ingen funn av relevans for problemstillingen.		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulfur"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping"(and) "NOX"	Antall treff: 1	En regulering. 1. CELEX-nummer: 32003R2287. Reguleringen omhandler fastsettelse for 2004 av fiskerimuligheter og dertil knyttede betingelser for visse fiskebestander og grupper av fiskebestander, gjeldende for EF-farvann og for EF-fartøy i andre farvann, som er omfattet av fangstbegrensninger. Reguleringen inkluderer ingen funn av direkte relevans for problemstillingen, men Artikkel 45 i reguleringen presenterer et viktig krav til fiskefartøyer, som er av indirekte relevans for problemstillingen. Der kommer det fram at fiskefartøyer ikke har lov til å kaste olje, oljeprodukter eller oljerester over bord, med mindre det er tillat etter MARPOL 73/78.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOX emission"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2000 - 31.12.2004	Lenke

(Datasøk for tidsperioden 2000-2004. Alle datasøkene i tabellen ble gjennomført 30.11.2020).

9.5.3. Vedlegg VIII. Resultat av datasøk mellom 2005 og 2009

Søkekilde	Søkeord	Resultat	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode	URL
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff: 1	En regulering. CELEX-nummer: 32008R0213. Reguleringen omhandler en felles ordliste for inngåelse av offentlige kontrakter. Jeg anser reguleringen som irrelevant for problemstillingen da den ikke presenterer forslag til kutt av CO2 fra skipsfarten.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "C02 reductions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide"	Antall treff: 2	To reguleringer: 1. CELEX-nummer: 32008R1110. Reguleringen omhandler "restriktive målinger" overfor Iran i forbindelse med sanksjoner mot staten. Det er ikke gjort noen funn av betydning for problemstillingen. 2. CELEX-nummer: 32008R0213. Reguleringen omhandler en felles ordliste for inngåelse av offentlige kontrakter. Jeg anser reguleringen som irrelevant for problemstillingen da den ikke presenterer forslag til kutt av CO2 fra skipsfarten.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff: 4	Fire reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32008R0859. Reguleringen omhandler tekniske krav til kommersiell luftfart. Det ble ikke gjort funn av betydning for problemstillingen. 2. CELEX-nummer: 32008R0213. Reguleringen omhandler en felles ordliste for inngåelse av offentlige kontrakter. Jeg anser reguleringen som irrelevant for problemstillingen da den ikke presenterer forslag til kutt av CO2 fra skipsfarten. 3. CELEX-nummer: 32008R0008. Reguleringen	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke

			omhandler tekniske krav til kommersiell luftfart. Det ble ikke gjort funn av betydning for problemstillingen. 4. CELEX-nummer: 32006R1899. Reguleringen omhandler tekniske krav til sivil luftfart. Det ble ikke gjort funn av betydning for problemstillingen.		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N20"	Antall treff: 1	En regulering. 1. CELEX-nummer: 32009R0748. Reguleringen omhandler en liste over luftfartøyer som har utført en luftfartsaktivitet den 1.januar 2006 eller senere. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff: 2	To reguleringer: 1. CELEX-nummer: 32006R0336. Reguleringen omhandler koder for sikker skipsdrift innen Fellesskapet og forebygging av forurensning. Reguleringen anses for å være av indirekte relevans for problemstillingen. 2. CELEX-nummer: 32008R0213. Reguleringen omhandler en felles ordliste for inngåelse av offentlige kontrakter. Jeg anser reguleringen som irrelevant for problemstillingen da den ikke presenterer forslag til kutt av klimagasser eller forsurende gasser.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff: 1	En regulering. 1. CELEX-nummer: 32008R0213. Reguleringen omhandler en felles ordliste for inngåelse av offentlige kontrakter. Jeg anser reguleringen som irrelevant for problemstillingen da den ikke presenterer forslag til kutt av klimagasser eller forsurende gasser fra skipsfarten.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulfur"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke

EUR-Lex	"Shipping"(and) "NOX"	Antall treff: 4	Fire reguleringer: 1.CELEX- nummer: 32007R0041. 2. CELEX-nummer: 32006R0051. 3. CELEX- nummer: 32005R0027. 4. CELEX-nummer: 32008R0213. Alle de fire reguleringene omhandler fiskeri, utstyr og fartøyer relatert til næringen. Det var ingen funn i reguleringene som var av betydning for problemstillingen.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOX emissions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff: 1	En regulering: CELEX- nummer: 32008R0213. Reguleringen omhandler en felles ordliste for inngåelse av offentlige kontrakter. Jeg anser reguleringen som irrelevant for problemstillingen da ingen funn antyder relevans for problemstillingen.	01.01.2005- 31.12.2009	Lenke

(Datasøk for tidsperioden 2005-2009. Alle datasøkene i tabellen ble gjennomført 01.12.2020)

9.5.4. Vedlegg IX. Resultat av datasøk mellom 2010 og 2014

Søkekilde	Søkeord	Antall treff	Kommentar/analyse	Avgrensing av tidsperiode	URL
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff: 4	Fire reguleringer. 1. CELEX- nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåking og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate- relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context". 2. CELEX-nummer: 32013R0549. Reguleringen omhandler det europeiske nasjonal- og regionale regnskapssystem. Noen funn av indirekte betydning er punkt 22.42 og 22.43 med den underliggende tabellen. Se også punkt 22.61 som under "Environmental accounts". 3. CELEX-nummer 32013R1315. Reguleringen omhandler det transeuropeiske transportnettverket. Reguleringen foreslår flere viktige forslag til kutt av CO₂-utslipp fra skipsfarten. 4. CELEX-nummer: 32010R0164. Reguleringen omhandler tekniske spesifikasjoner for elektriske skipsmeldinger i innenlandseilaser. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

EUR-Lex	"Shipping" (and "CO ₂ reductions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and "carbon dioxide"	Antall treff: 10	10 reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO ₂ generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO ₂ emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context".

2. CELEX-nummer:

32013R1315. Reguleringen omhandler det transeuropeiske transportnettverket.

Reguleringen foreslår flere viktige forslag til kutt av CO₂-utslipp fra skipsfarten. 3.

CELEX-nummer: 32013R0549.

Reguleringen omhandler det europeiske nasjonal- og regionale regnskapssystem.

Noen funn av indirekte betydning er punkt 22.42 og 23.43. Se også punkt 22.60 som omhandler miljøregnskap med henvisning til mitt utvalg av klimagasser. 4. CELEX-

nummer: 32012R0267.

Reguleringen omhandler restriksjoner knyttet til handel med Iran. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5.

CELEX-nummer: 32013R1001.

Reguleringen omhandler toll og tolltariffer. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 6.

CELEX-nummer: 32012R0927.

Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 7.

CELEX-nummer: 32011R1006.

Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 8.

CELEX-nummer: 32010R0861.

Reguleringen omhandler toll, statistikknomenklatur og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 9.

CELEX-nummer: 32009R0948.

Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 10.

32010R0961. Reguleringen omhandler handelsrestriksjoner mot Iran. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff: 1	En regulering. 1. CELEX- nummer: 32013R1315. Reguleringen omhandler det transeuropeiske transportnettverket. Reguleringen foreslår mange viktige forslag til kutt av klimagassutslipp fra skipsfarten.	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff: 2	To reguleringer. 1. CELEX- nummer: 32013R0549. Reguleringen omhandler det europeiske nasjonale og regionale regnskapssystem. Noen punkter av indirekte relevans for problemstillingen. Det gjelder punkt 1.41 (b), punkt 1.44 (c), punkt 2.102 (d), tabell 22.1, punkt 22.42 og tabell 22.7 som beskriver "CO2 by industry". Tabell 22.9 beskriver "Environmental taxes", punkt 22.60 til 22.70 under "environmental accounts". Tabell 22.12 til 22.14 med data over utslipp av gassene i utvalget. Punkt 22.71 til 22.78 beskriver flere forhold knyttet til "environmental accounts". 2. CELEX-nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåking og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate- relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context".	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff: 7	Syv reguleringer. 1. CELEX- nummer: 32013R1315.	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

Reguleringen omhandler det transeuropeiske transportnettverket.

Reguleringen foreslår flere viktige forslag til kutt av CO₂-utslipp fra skipsfarten og den anses dermed å være av direkte relevans for problemstillingen.

2. CELEX-nummer:

32013R0525. Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser.

Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO₂ generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The

Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO₂ emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context".

3. CELEX-nummer: 32013R1001.

Reguleringen omhandler toll og tolltariffer. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

4. CELEX-nummer: 32012R0927.

Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

5. CELEX-nummer: 32011R1006.

Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

6. CELEX-nummer: 32010R0861.

Reguleringen omhandler toll, statistikknomenklatur og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

7. CELEX-nummer: 32009R0948.

			Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff: 1	En regulering. CELEX- nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate- relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context".	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N20"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff: 1	En regulering. CELEX- nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate- relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

			first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context"		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff: 2	To reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32013R0549. Reguleringen omhandler det europeiske nasjonal- og regionale regnskapssystem. Noen funn av indirekte betydning er punkt 22.42 og 23.43. Se også punkt 22.60 som omhandler miljøregnskap med henvisning til mitt utvalg av klimagasser. 2. CELEX-nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context".	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff: 8	Åtte reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32013R1001. Reguleringen omhandler toll og tolltariffer. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 2. CELEX-nummer: 32012R0927. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32011R1006. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 4.	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

CELEX-nummer: 32010R0861.
Reguleringen omhandler toll, statistikknomenklatur og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5.

CELEX-nummer: 32009R0948.
Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.6.

CELEX-nummer: 32011R0142.
Reguleringen omhandler helsebestemmelser for animalske biprodukter. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 7. CELEX-nummer: 32013R0525.

Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen:

"The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context". 8.

CELEX-nummer: 32010R0453.
Reguleringen omhandler registrering, vurdering, godkjenninger og begrensinger av kjemikaliebruk, samt opprettelsen av et europeisk kjemalieagentur.

Reguleringen omhandler noen krav til skipsfartsnæringen av relevans for problemstillingen. Se følgende punkter i reguleringen. 14.5 og 14.7.

Disse punktene gjelder både for "ANNEX I" og "ANNEX II".					
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff: 7	<p>Syv reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32013R1001. Reguleringen omhandler toll og tolltariffer. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 2. CELEX-nummer: 32012R0927. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32011R1006. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 4. CELEX-nummer: 32010R0861. Reguleringen omhandler toll, statistikknomenklatur og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5. CELEX-nummer: 32009R0948. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 6. CELEX-nummer: 32011R0142. Reguleringen omhandler helsebestemmelser for animalske biprodukter. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 7. CELEX-nummer: 32013R0525.</p> <p style="color: orange;">Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission</p>	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

			undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context".		
EUR-Lex	"Shipping" (and "sulfur"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping"(and "NOX"	Antall treff: 3	Tre reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32013R0549. Reguleringen omhandler det europeiske nasjonal- og regionale regnskapssystem. Noen funn av indirekte betydning er punkt 22.42 og 23.43. Se også punkt 22.60 som omhandler miljøregnskap med henvisning til mitt utvalg av klimagasser. 2. CELEX-nummer: 32012R0433. Reguleringen omhandler kontroll- og håndhevelsesordningen for området som er omfattet av konvensjonen om det fremtidige multilaterale samarbeidet vedrørende fiskeriet i det nordøstlige Atlanterhavet. Reguleringen inneholder svært mange krav til rapporteringer fra fartøyene, men ingen rapporteringskrav knyttet til utslipp av hverken forsurende gasser eller klimagasser. Ingen funn av relevans for problemstillingen. 3. CELEX-nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåkning og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

			first half of 2013. The Commission intends to propose an amendment to this Regulation in that context"		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOX emission"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff: 6	Seks reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32013R1001. Reguleringen omhandler toll og tolltariffer. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 2. CELEX-nummer: 32012R0927. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32011R1006. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 4. CELEX-nummer: 32010R0861. Reguleringen omhandler toll, statistikkomenklatur og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5. CELEX-nummer: 32009R0948. Reguleringen omhandler toll og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 6. CELEX-nummer: 32013R0525. Reguleringen omhandler overvåking og rapportering av klimagasser. Reguleringen vil jeg anse som svært viktig for kutt av CO2 generelt, men noe mindre viktig for skipsfarten. Et viktig utdrag fra reguleringen: "The Commission takes note of the deletion of Article 10 of its original proposal. However, in order to improve data quality and transparency on CO2 emissions and on other climate-relevant information relating to maritime transport, the Commission agrees to instead address this issue as part of its upcoming initiative on monitoring, reporting and verification of shipping emissions that the Commission undertakes to adopt during the first half of 2013. The Commission intends to propose	01.01.2010 - 31.12.2014	Lenke

an amendment to this
Regulation in that context".

(Datasøk for tidsperioden 2010-2014. Alle datasøkene i tabellen ble gjennomført 02.12.2020)

9.5.5. Vedlegg X. Resultat av datasøk mellom 2015 og 2020

Søkekilde	Søkeord	Antall Treff	Kommentar/analyse	Avgrensning av tidsperiode	URL
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2"	Antall treff: 12	12 reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX V". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen/reguleringen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjennelser for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjennelse av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke

problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er relatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO₂, CH₄, svoveldioksid og NOX i reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32015R0757.

Reguleringen omhandler overvåking, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåking av utslipp av spesielt CO₂ fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen, samt en implisitt begrunnelse for hvorfor EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3). Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen. 4.

32019R1390. Reguleringen omhandler endring med fokus på tilpasning til den tekniske utvikling av bilaget til forordning (EF) nr. 440/2008 om fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Reguleringen fastlegger retningslinjer knyttet til dyreforsøk. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5. CELEX-nummer: 32016R1927. Reguleringen er en gjennomføringsforordning fra Europakommisjonen og presenterer modeller til overvåking av planer, utslippsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåking, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport. Formålet med forordningen er å fastlegge mål og tekniske regler for innsendelse av overvåkningsplaner, utslippsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til forordning (EU) 2015/757. Hele reguleringen presenterer tekniske krav til skipsfarten for gjennomførelse av utslippsreduksjoner. Jeg anser

reguleringen til å være av svært høy relevans for problemstillingen. 6.

CELEX-nummer: 32019R0331.

Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapittel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke være relevant for problemstillingen. 7.

CELEX-nummer: 32016R2072. Den delegerte kommisjonsreguleringen omhandler verifiseringsaktiviteter og akkreditering av verifikatorer i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra sjøtransport. (EØS-relevant tekst). I denne forordningen fastsettes bestemmelser om vurdering av overvåkningsplaner og verifisering av utslippsrapporter. Den inneholder også krav med hensyn til kompetanse og prosedyrer. Reguleringen legger en rekke føringer for hvordan en "tilsynsmann" skal utføre arbeidet sitt knyttet til rapporteringer av utslipp fra skipsfartselskaper. Jeg anser hele reguleringen til å være svært relevant for problemstillingen. 8. CELEX-nummer:

32016R0266. Reguleringen fra Europakommisjonen omhandler tilpasning til den tekniske utvikling av forordning (EF) nr. 440/2008 om fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 9. CELEX-nummer: 32016R2071. Den delegerte reguleringen fra Europakommisjonen tar for seg

endring av Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757, som angår metodene til overvåkning av CO2-utslipp og reglene for overvåkning av andre relevante opplysninger. Reguleringen omfatter flere krav til skipsfartsnæringen som jeg vil anse å være svært relevante for problemstillingen. Se spesielt bilagene for krav til hvordan selskapene skal beregne CO2-utslippene deres. 10. CELEX-nummer: 32019R1744. Reguleringen omhandler tekniske spesifikasjoner for elektroniske skipsmeldinger i innlandsseilaser, samt opphevelse av forordning (EU) nr. 164/2010. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 11. CELEX-nummer: 32018R0683. Reguleringen omhandler innførelsen av en midlertidig antidumpingtoll på importen av visse dekk, nye eller regummierede, av gummi, av den typen som anvendes til busser og lastbiler, med belastningsevne over 121, med opprinnelse i Folkerepublikken Kina og om endring av gjennomførelsesforordning (EU) 2018/163. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 12. CELEX-nummer: 32015R2282. Reguleringen omhandler om endring av forordning (EF) nr. 794/2004 om formularer og informasjonsskjemaer. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

EUR-Lex	"Shipping" (and) "CO2 reductions"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
---------	-----------------------------------	-----------------	-----------------------------	-------------------------	-----------------------

EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide"	Antall treff: 17	<p>17 reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32016R2072. Den delegerte kommisjonsreguleringen omhandler verifiseringsaktiviteter og akkreditering av verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåking, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra sjøtransport. (EØS-relevant tekst). I denne forordningen fastsettes bestemmelser om vurdering av overvåkingsplaner og verifisering av utslippsrapporter. Den inneholder også krav med hensyn til kompetanse og prosedyrer. Reguleringen legger en rekke føringer for hvordan en tilsynsmann skal utføre arbeidet sitt knyttet til rapporteringer av utslipp fra skipsfartselskaper. Jeg anser hele reguleringen til å være svært relevant for problemstillingen.</p> <p>3. CELEX-nummer: 32015R0757. Reguleringen omhandler overvåking, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåking av utslipp av spesielt CO₂ fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen, samt en implisitt begrunnelse for hvorfor</p>	01.01.2015 - 01.01.2020 Lenke
---------	-----------------------------------	------------------	---	---

EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3). Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen. 4. CELEX-nummer: 32016R1927. Reguleringen er en gjennomføringsforordning fra Europakommisjonen og presenterer modeller til overvåkning av planer, utslippsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport. Formålet med forordningen er å fastlegge mål og tekniske regler for innsendelse av overvåkningsplaner, utslippsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til forordning (EU) 2015/757. Hele reguleringen presenterer tekniske krav til skipsfarten for gjennomførelse av utslippsreduksjoner. Jeg anser reguleringen til å være av svært høy relevans for problemstillingen. 5. CELEX-nummer: 32016R1928. Reguleringen er en gjennomføringsforordning fra Europakommisjonen og omhandler fastleggelsen av fraktmengden for andre kategorier av skip enn passasjerskip, ro-ro-skip og containerskip, i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra sjøtransport (EØS-relevant tekst). Reguleringen presenterer krav til skipsfartsnæringen av høy relevans for problemstillingen. 6. CELEX-nummer: 32016R2071. Den delegerte reguleringen fra Europakommisjonen tar for seg endring av Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757, som angår metodene til overvåkning av CO₂-utslipp og reglene for overvåkning av andre relevante opplysninger. Reguleringen omfatter flere krav til skipsfartsnæringen som jeg vil anse å være svært relevante for problemstillingen. Se spesielt bilagene for krav til hvordan selskapene skal beregne CO₂-utslippene deres. 7. CELEX-nummer: 32019R0331. Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg

anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapitel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke være relevant for problemstillingen. 8. CELEX-nummer: 32016R0266.

Reguleringen fra Europakommisjonen omhandler tilpasning til den tekniske utvikling av forordning (EF) nr. 440/2008 om fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 9. CELEX-nummer: 32014R1101. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen som omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll og statistikkomenklaturen og felles tolltariff. Det ble ikke gjort noen funn i reguleringen av relevans for problemstillingen. 10. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen fra Europakommisjonen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjenninger for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjenning av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. **Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions** omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er releatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til

utslipp av spesielt CO₂, CH₄,
svoveldioksid og NO_x i reguleringen.

11. CELEX-nummer: 32019R1776.

Gjennomførelsesforordningen fra Europakommisjonen omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og

statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 12. CELEX-nummer:

32018R1602. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av relevans for

problemstillingen ble funnet i reguleringen. 13. CELEX-nummer: 32017R1925. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra

Europakommisjonen og omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for

problemstillingen ble funnet i reguleringen. 14. CELEX-nummer: 32016R1821. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra

Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen.

15. CELEX-nummer: 32015R1754.

Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen.

16. CELEX-nummer: 32017R1509.

Reguleringen omhandler restriktive foranstaltninger overfor Den Demokratiske Folkerepublik Korea og om opphevelse av forordning (EF) nr. 329/2007. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 17. CELEX-nummer:

32017R2010. Reguleringen er en forordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av Europaparlamentets og Rådets forordning

(EF) nr. 1099/2008 om energistatistikk som angår ajourføringer av de årlige og månedlige energistatistikker (EØS-relevant tekst. **Se punkt (2) under betraktninger for en begrunnelse for reguleringen som er av interesse for problemstillingen. Se også spesielt punkt 2.1.5 som omhandler rapportering av brenselforbruk ved internasjonale seilaser, fiskefartøyers forbruk og militærfartøyers forbruk. Punkt 2.6.2 og 2.6.2.2, for rapportering av brenselleveranser til nasjonale seilaser. Punkt 1.2.7.2 for rapportering av endelig energiforbruk ved nasjonale seilaser. Se også punkt 4.2.2.6 under "eksport" og punkt 4.2.8.5 under endelig energiforbruk. Jeg anser reguleringen til å være av høy relevans for problemstillingen.**

EUR-Lex	"Shipping" (and) "carbon dioxide emissions"	Antall treff: 6	<p>Seks reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32016R1927. Reguleringen er en gjennomføringsforordning fra Europakommisjonen og presenterer modeller til overvåkning av planer, utslippsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og bekreftelser af CO2-utslipp fra sjøtransport. Formålet med forordningen er å fastlegge mål og tekniske regler for innsendelse av overvåkingsplaner, utslippsrapporter og overensstemmelsesdokumenter i henhold til forordning (EU) 2015/757. Hele reguleringen presenterer tekniske krav til skipsfarten for gjennomførelse av utslippsreduksjoner. Jeg anser reguleringen til å være av svært høy relevans for problemstillingen. 2. CELEX-nummer: 32015R0757. Reguleringen omhandler overvåkning, rapportering og bekreftelser av CO2-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåkning av utslipp av spesielt CO2 fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen,</p>	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
---------	---	-----------------	---	-------------------------	-----------------------

samt en implisitt begrunnelse for hvorfor EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3). Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32016R2072. Den delegerte kommisjonsreguleringen omhandler verifiseringsaktiviteter og akkreditering av verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra sjøtransport. (EØS-relevant tekst). I denne forordningen fastsettes bestemmelser om vurdering av overvåkningsplaner og verifisering av utslippsrapporter. Den inneholder også krav med hensyn til kompetanse og prosedyrer. Reguleringen legger en rekke føringer for hvordan en tilsynsmann skal utføre arbeidet sitt knyttet til rapporteringer av utslipp fra skipsfartselskaper. Jeg anser hele reguleringen til å være svært relevant for problemstillingen. 4. CELEX-nummer: 32016R1928. Reguleringen er en gjennomføringsforordning fra Europakommisjonen og omhandler fastleggelsen av fraktmengden for andre kategorier av skip enn passasjerskip, ro-ro-skip og containerskip, i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra sjøtransport (EØS-relevant tekst). Reguleringen presenterer krav til skipsfartsnæringen av høy relevans for problemstillingen. 5. CELEX-nummer: 32016R2071. Den delegerte reguleringen fra Europakommisjonen tar for seg endring av Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757, som angår metodene til overvåkning av CO₂-utslipp og reglene for overvåkning av andre relevante opplysninger. Reguleringen omfatter flere krav til skipsfartsnæringen som jeg vil anse å være svært relevante for problemstillingen. Se spesielt bilagene for krav til hvordan selskapene skal beregne CO₂-utslippene deres. 6. CELEX-nummer: 32019R0331. Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg

			<p>anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapitel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke være relevant for problemstillingen.</p>	
EUR-Lex	"Shipping" (and) "CH4"	Antall treff: 4	<p>Fire reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser, hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen/reguleringen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjennelser for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjennelse av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for problemstillingen, selv om de fleste andre</p>	01.01.2015 - 01.01.2020 Lenke

maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er releatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO₂, CH₄, svoveldioksid og NOX i reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32015R0757. Reguleringen omhandler overvåkning, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåkning av utslipp av spesielt CO₂ fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen, samt en implisitt begrunnelse for hvorfor EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3). Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen. 4. CELEX-nummer: 32016R0266. Reguleringen fra Europakommisjonen omhandler tilpasning til den tekniske utvikling av forordning (EF) nr. 440/2008 om fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane"	Antall treff: 14	14 reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
---------	----------------------------	------------------	---	-------------------------	-----------------------

nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen/reguleringen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjennelser for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjennelse av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. **Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions** omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er releatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO₂, CH₄, svoveldioksid og NO_x i reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32016R0266. Reguleringen fra Europakommisjonen omhandler tilpasning til den tekniske utvikling av forordning (EF) nr. 440/2008 om fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjennelse av, samt begrensinger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 4. CELEX-nummer: 32019R0331. Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapittel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert

industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke være relevant for problemstillingen.

5. CELEX-nummer: 32016R1928.

Reguleringen er en gjennomføringsforordning fra Europakommisjonen og omhandler fastleggelsen av fraktmengden for andre kategorier av skip enn passasjerskip, ro-ro-skip og containerskip, i henhold til Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåking, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra sjøtransport (EØS-relevant tekst). **Reguleringen presenterer krav til skipsfartsnæringen av høy relevans for problemstillingen.**

6. CELEX-nummer: 32014R1101. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen som omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Det ble ikke gjort noen funn i reguleringen av relevans for problemstillingen.

7. CELEX-nummer: 32015R0757. Reguleringen omhandler overvåking, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). **Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåking av utslipp av spesielt CO₂ fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen, samt en implisitt begrunnelse for hvorfor EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3).**

Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen. 8. CELEX-nummer: 32019R1776.

Gjennomførelsesforordningen fra Europakommisjonen omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

9. CELEX-nummer: 32019R1390. Reguleringen omhandler endring med fokus på tilpasning til den tekniske utvikling av bilaget til forordning (EF) nr. 440/2008 om

fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Reguleringen fastlegger retningslinjer knyttet til dyreforsøk. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 10. CELEX-nummer: 32018R1602. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 11. CELEX-nummer: 32017R2010. Reguleringen er en forordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1099/2008 om energistatistikk som angår ajourføringer av de årlige og månedlige energistatistikker (EØS-relevant tekst. **Se punkt (2) under betraktninger for en begrunnelse for reguleringen som er av interesse for problemstillingen. Se også spesielt punkt 2.1.5 som omhandler rapportering av brenselforbruk ved internasjonale seilaser, fiskefartøyers forbruk og militærfartøyers forbruk. Punkt 2.6.2 og 2.6.2.2, for rapportering av brenselleveranser til nasjonale seilaser. Punkt 1.2.7.2 for rapportering av endelig energiforbruk ved nasjonale seilaser. Se også punkt 4.2.2.6 under "eksport" og punkt 4.2.8.5 under endelig energiforbruk. Jeg anser reguleringen til å være av høy relevans for problemstillingen.** 12. CELEX-nummer: 32017R1925. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 13. CELEX-nummer: 32016R1821. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles

			<p>tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen. 14. CELEX-nummer: 32015R1754. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikkomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen.</p>		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "methane emissions"	Antall treff: 1	<p>En regulering. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres.</p>	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "N20"	Antall treff: 0	Ingen treff i tidsperioden.	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrous oxide"	Antall treff: 1	<p>En regulering. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der</p>	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke

			nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres.	
EUR-Lex	"Shipping" (and) "SO2"	Antall treff: 3	<p>Tre reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32019R0331. Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapittel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke være relevant for problemstillingen. 3. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen fra Europakommisjonen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjennelser for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og</p>	01.01.2015 - 01.01.2020 Lenke

			partikler for og typegodkjennelse av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er releatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO2, CH4, svoveldioksid og NOX i reguleringen.		
EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur"	Antall treff: 16	16 reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32019R0331. Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapittel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke

industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke være relevant for problemstillingen. 3. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen fra Europakommisjonen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjenninger for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjenning av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er relatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO₂, CH₄, svoveldioksid og NO_x i reguleringen. 2. CELEX-nummer: 32014R1101. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen som omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Det ble ikke gjort noen funn i reguleringen av relevans for problemstillingen. 3. CELEX-nummer: 32019R1776. Gjennomføringsforordningen fra Europakommisjonen omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 4. CELEX-nummer: 32018R1602. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5. CELEX-nummer: 32017R1925. Reguleringen er en

gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 6. CELEX-nummer: 32016R1821. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen. 7. CELEX-nummer: 32015R1754.

Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen. 8. CELEX-nummer: 32015R2446.

Reguleringen er en delegert forordning fra Europakommisjonen og omhandler supplering av Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 med nærmere regler angående visse bestemmelser i EU-tollkodeksen. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 9. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen/reguleringen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjennelser for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjennelse av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er releatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO2, CH4,

svoveldioksid og NOX i reguleringen.

10. CELEX-nummer: 32016R2072. Den delegerte kommisjonsreguleringen omhandler verifiseringsaktiviteter og akkreditering av verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og verifisering av CO₂-utslipp fra sjøtransport. (EØS-relevant tekst). I denne forordningen fastsettes bestemmelser om vurdering av overvåkningsplaner og verifisering av utslippsrapporter. Den inneholder også krav med hensyn til kompetanse og prosedyrer. Reguleringen legger en rekke føringer for hvordan en tilsynsmann skal utføre arbeidet sitt knyttet til rapporteringer av utslipp fra skipsfartselskaper. Jeg anser hele reguleringen til å være svært relevant for problemstillingen.

11. CELEX-nummer: 32017R2010. Reguleringen er en forordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1099/2008 om energistatistikk som angår ajourføringer av de årlige og månedlige energistatistikker (EØS-relevant tekst). Se punkt (2) under betraktninger for en begrunnelse for reguleringen som er av interesse for problemstillingen. Se også spesielt punkt 2.1.5 som omhandler rapportering av brenselforbruk ved internasjonale seilaser, fiskefartøyers forbruk og militærfartøyers forbruk. Punkt 2.6.2 og 2.6.2.2, for rapportering av brenselleveranser til nasjonale seilaser. Punkt 1.2.7.2 for rapportering av endelig energiforbruk ved nasjonale seilaser. Se også punkt 4.2.2.6 under "eksport" og punkt 4.2.8.5 under endelig energiforbruk. Jeg anser reguleringen til å være av høy relevans for problemstillingen.

12. CELEX-nummer: 32019R0331. Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapittel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte

utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke være relevant for problemstillingen. 13. CELEX-nummer: 32017R1509. Reguleringen omhandler restriktive foranstaltninger overfor Den demokratiske folkerepublikken Korea og om opphevelse av forordning (EF) nr. 329/2007. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 14. CELEX-nummer: 32015R0757. Reguleringen omhandler overvåking, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). **Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåking av utslipp, av spesielt CO₂ fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen, samt en implisitt begrunnelse for hvorfor EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3). Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen.** 15. CELEX-nummer: 32016R0266. Reguleringen fra Europakommisjonen omhandler tilpasning til den tekniske utvikling av forordning (EF) nr. 440/2008 om fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 16. CELEX-nummer: 32015R0830. Reguleringen er en forordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). **Reguleringen inneholder blant annet krav til skipsfartsnæringen for å unngå utslipp av skadelige gasser,**

deriblant svoveldioksid og nitrogen. Følgende punkter er relevante for problemstillingen: 0.5, 5.2, 14,5 og 14,7. Jeg vil anse reguleringen til å være av relativt høy relevans for problemstillingen, ettersom den presenterer flere krav til skipsfartsnæringen for å unngå utslipp av miljøskadelige gasser.

EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulphur dioxide"	Antall treff: 8	<p>Åtte reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32014R1101. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen som omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Det ble ikke gjort noen funn i reguleringen av relevans for problemstillingen. 3. CELEX-nummer: 32019R1776. Gjennomføringsforordningen fra Europakommisjonen omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 4. CELEX-nummer: 32018R1602. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av relevans for</p>	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
----------------	------------------------------------	-----------------	--	-------------------------	-----------------------

problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5. CELEX-nummer: 32017R1925. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 6. CELEX-nummer: 32016R1821. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen. 7. CELEX-nummer: 32015R1754. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen. 8. CELEX-nummer: 32015R2446. Reguleringen er en delegert forordning fra Europakommisjonen og omhandler supplering av Europaparlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013 med nærmere regler angående visse bestemmelser i EU-tollkodeksen. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen.

EUR-Lex	"Shipping" (and) "sulfur"	Antall treff: 2	To reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32019R0331. Reguleringen omhandler fastlegging av midlertidige EU-regler for harmonisert gratistildeling av utslippskvoter i henhold til artikkel 10a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EØS-relevant tekst). Forordningen tar for seg anvendelse av gratistildelingen av utslippskvoter i samsvar med kapittel III (stasjonære anlegg) i direktiv 2003/87/EF i tildelingsperiodene fra 2021 med unntagelse av midlertidige gratistildelte utslippskvoter til modernisering av elproduksjon i henhold til artikkel 10c i direktiv 2003/87/EF. Reguleringen nevner ikke skipsfarten hverken eksplisitt eller implisitt. Slik det fremkommer i reguleringen er det ulik landbasert industri som denne reguleringen påvirker. Reguleringen anser jeg derfor til å ikke	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
----------------	---------------------------	-----------------	---	-------------------------	-----------------------

			være relevant for problemstillingen. 2. CELEX-nummer: 32019R1390. Reguleringen omhandler endring med fokus på tilpasning til den tekniske utvikling av bilaget til forordning (EF) nr. 440/2008 om fastleggelse av forsøksmetoder i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 om registrering, vurdering og godkjenning av, samt begrensninger for kjemikalier (EØS-relevant tekst). Reguleringen fastlegger retningslinjer knyttet til dyreforsøk. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen.	
EUR-Lex	"Shipping"(and) "NOX"	Antall treff: 4	Fire reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen fra Europakommisjonen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjenninger for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjenning av forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for	01.01.2015 - Lenke 01.01.2020

problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er relatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO₂, CH₄, svoveldioksid og NOX i reguleringen. 3. CELEX-nummer: 32016R2072. Den delegerte kommisjonsreguleringen omhandler verifiseringsaktiviteter og akkreditering av verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvåkning, rapportering og verifiseringer av CO₂-utslipp fra sjøtransport. (EØS-relevant tekst). I denne forordningen fastsettes bestemmelser om vurdering av overvåkningsplaner og verifisering av utslippsrapporter. Den inneholder også krav med hensyn til kompetanse og prosedyrer. Reguleringen legger en rekke føringer for hvordan en tilsynsmann skal utføre arbeidet sitt knyttet til rapporteringer av utslipp fra skipsfartselskaper. Jeg anser hele reguleringen til å være svært relevant for problemstillingen. 4. CELEX-nummer: 32015R0757. Reguleringen omhandler overvåkning, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåkning av utslipp av spesielt CO₂ fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen, samt en implisitt begrunnelse for hvorfor EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3). Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen.

EUR-Lex	"Shipping" (and) "NOX emission"	Antall treff: 1	En regulering. 1. CELEX-nummer: 32017R0654. Den delegerte forordningen fra Europakommisjonen omhandler tekniske og generelle krav angående utslippsgrenser og typegodkjennelser for forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Reguleringen viser til forordning (EU) 2016/1628 av 14. september 2016 om krav vedrørende utslippsgrenser for forsurende gasser og partikler for og typegodkjennelse av	01.01.2015 - 01.01.2020	Lenke
---------	---------------------------------	-----------------	---	-------------------------	-----------------------

			<p>forbrenningsmotorer til mobile ikke-veigående maskiner. Se spesielt artikkel 5: Requirements with regard to emission control strategies, NOx control measures and particulate control measures. Non-road machinery emissions omfatter ifølge Europakommisjonen blant annet "inland waterway vessels". Jeg mener derfor at reguleringen er relevant for problemstillingen, selv om de fleste andre maskinene som Europakommisjonen nevner ikke er relatert til shipping. Det fremstilles en rekke tekniske krav til utslipp av spesielt CO₂, CH₄, svoveldioksid og NO_x i reguleringen.</p>	
EUR-Lex	"Shipping" (and) "nitrogen oxides"	Antall treff: 9	<p>Ni reguleringer. 1. CELEX-nummer: 32018R1999. Reguleringen omhandler forvaltning av energiunionen og klimainnsatsen som må til for å nå klimamålsetningene for 2030 og andre langsiktige klimamål, som ble fastsatt i Parisavtalen fra 2015. Reguleringen vil jeg anse å være svært relevant for problemstillingen, da den omfatter mange tiltak til kutt av klimagassene i utvalget og hvor den nevner skipsfarten. Se spesielt punkt 2.4.3 under "GENERAL FRAMEWORK FOR LONG-TERM STRATEGIES" under ANNEX IV hvor skipsfarten nevnes spesifikt. Utenom det nevnes kutt av drivhusgasser fra transportsektoren mange ganger gjennom hele reguleringen. Se også spesifikt "PART 1" og "PART 2" under "GHG INVENTORIES INFORMATION" som er plassert under "ANNEX X". Der nevnes drivhusgasser og forsurende gasser hvor utslipp av disse skal rapporteres. 2. CELEX-nummer: 32015R0757. Reguleringen omhandler overvåkning, rapportering og bekreftelser av CO₂-utslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF (EØS-relevant tekst). Samtlige av kapitlene, seksjonene og "annexene" i reguleringen vil jeg anse som svært relevante for problemstillingen. Reguleringen presenterer strenge krav til rapportering og overvåkning av utslipp av spesielt CO₂ fra skip som seiler i Europa og presenterer en rekke begrunnelser for hvorfor EU ønsker denne tilnærmingen, samt en implisitt begrunnelse for hvorfor EU ikke har gjort mer for å begrense skipsfartens utslipp, se punkt (3). Etablering av et "Union MRV system" vil jeg anse å være det viktigste tiltaket i denne reguleringen. 3. CELEX-nummer:</p>	01.01.2015 - 01.01.2020 Lenke

32014R1101. Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen som omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Det ble ikke gjort noen funn i reguleringen av relevans for problemstillingen. 4. CELEX-nummer: 32019R1776.

Gjennomføringsforordningen fra Europakommisjonen omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 5. CELEX-nummer: 32018R1602.

Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av relevans for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 6. CELEX-nummer: 32017R1925.

Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble funnet i reguleringen. 7. CELEX-nummer: 32016R1821.

Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen. Reguleringen omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen. 8. CELEX-nummer: 32015R1754.

Reguleringen er en gjennomførelsesforordning fra Europakommisjonen og omhandler om endring av bilag I til Rådets forordning (EØF) nr. 2658/87 om toll- og statistikknomenklaturen og felles tolltariff. Ingen funn av betydning for problemstillingen ble gjort i reguleringen. 9. CELEX-nummer: 32016R2072.

Den delegerte kommisjonsreguleringen omhandler verifiseringsaktiviteter og akkreditering av verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets

forordning (EU) 2015/757 om
overvåkning, rapportering og
verifiseringer av CO2-utslipp fra
sjøtransport. (EØS-relevant tekst). I
denne forordningen fastsettes
bestemmelser om vurdering av
overvåkningsplaner og verifisering av
utslippsrapporter. Den inneholder også
krav med hensyn til kompetanse og
prosedyrer. **Reguleringen legger en rekke
føringer for hvordan en tilsynsmann skal
utføre arbeidet sitt knyttet til
rapporteringer av utslipp fra
skipsfartselskaper. Jeg anser hele
reguleringen til å være svært relevant for
problemstillingen.**

(Resultat av datasøk mellom 2015-2020. Alle datasøkene i tabellen ble gjennomført 04.12.2020)

