EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2021) 562 final} - {SWD(2021) 635 final} - {SWD(2021) 636 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Ved at bidrage til ca. 75 % af EU's udenrigshandel og 31 % af EU's interne handel udgør søtransporten en væsentlig del af Europas transportsystem og spiller en afgørende rolle for den europæiske økonomi. Hvert år går ca. 400 mio. passagerer om bord og fra borde i havne i EU, heraf ca. 14 mio. på krydstogtskibe. Søtransporten spiller en vigtig rolle med hensyn til at sikre forbindelsen mellem øer og perifere kystregioner og resten af det indre marked[1]. Effektive søtransportforbindelser er afgørende for EU-borgernes mobilitet, for udviklingen af EU's regioner og for EU's økonomi som helhed.

Søtransportsektoren opererer i et miljø præget af åbne markeder og international konkurrence. Søtransporttjenester inden for EU er åbne for alle skibsredere i EU, og søtransporttjenester mellem EU's medlemsstater og mellem EU's medlemsstater og tredjelande (lande uden for EU), og kan leveres af operatører af alle nationaliteter. Lige konkurrencevilkår for skibsoperatører og rederier er afgørende for et velfungerende EU-marked for søtransport.

I september 2020 vedtog Kommissionen et forslag om at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 55 % senest i 2030[2] og bringe EU på en ansvarlig vej mod klimaneutralitet senest i 2050. For at opnå klimaneutralitet skal transportemissionerne reduceres med 90 % senest i 2050. Alle transportformer, herunder søtransport, skal bidrage til reduktionsindsatsen.

For at opnå betydelige reduktioner af CO_2-emissionerne fra international søtransport skal der bruges både mindre energi (forbedring af energieffektiviteten) og renere energityper (anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer). I meddelelsen om 2030-klimaplanen[3] forklares det, at: *"Både luftfarts- og søfartssektoren vil skulle øge indsatsen for at forbedre effektiviteten af luftfartøjer, skibe og deres drift og øge brugen af bæredygtigt produceret vedvarende energi og kulstoffattige brændstoffer. Det vil blive vurderet nærmere i forbindelse med initiativerne ReFuelEU Aviation og FuelEU Maritime, som har til formål at øge produktionen og anvendelsen af bæredygtige alternative brændstoffer for disse sektorer. Den nødvendige teknologiske udvikling og ibrugtagning skal ske allerede i 2030 for at forberede sig på en meget hurtigere forandring derefter."*

Afhængigt af de politiske scenarier, der vurderes inden for rammerne af 2030-klimaplanen og til støtte for strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, bør vedvarende og kulstoffattige brændstoffer udgøre mellem 6 % og 9 % af brændselsmikset til international søtransport i 2030 og mellem 86 % og 88 % senest i 2050 for at bidrage til EU's generelle mål for reduktion af drivhusgasemissioner[4].

I 2030-klimaplanen bemærkes det, at andelen af vedvarende energi i transportsektoren skal øges gennem udvikling af elektrificering, avancerede biobrændstoffer og andre vedvarende og kulstoffattige brændstoffer som led i en helhedsorienteret og integreret tilgang, og at

---

1 EU Transport in figures, Statistical pocketbook 2020, https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en.

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

4 I scenariet med en kombination af kulstofprissætning og lovgivningsmæssige foranstaltninger (kaldet MIX) forventes der en andel på 7,5 % i 2030 og 86 % senest i 2050.

brintbaserede syntetiske brændstoffer vil være afgørende for dekarboniseringen i navnlig i luftfarts- og søfartssektoren.

Også på internationalt plan er der et pres for at få søtransportsektoren til at anvende renere brændstoffer. I 2018 vedtog Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) sin første strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe. På listen over udpegede mulige kortsigtede foranstaltninger anfører IMO fremme af udbredelsen af alternative kulstoffattige og kulstofneutrale brændstoffer og tilvejebringelse af landstrøm.

I dag består brændselsmikset i søfartssektoren alene af fossile brændstoffer. Dette kan forklares ved, at operatørerne ikke har tilstrækkelige incitamenter til at reducere emissionerne, og at der ikke findes modne, økonomiske og globalt anvendelige teknologiske alternativer til fossile brændstoffer i sektoren. En række markedssvigt forårsager og forstærker delvist disse problemer. De omfatter:

– indbyrdes afhængighed mellem udbud af, distribution af og efterspørgsel efter brændstoffer

– mangel på information om fremtidige lovkrav

– aktiver med lang levetid (fartøjer og bunkringsinfrastruktur).

I initiativet FuelEU Maritime foreslås der en fælles lovramme på EU-plan med henblik på at øge andelen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i den internationale søtransports brændselsmiks uden at skabe hindringer for det indre marked.

Overvejelser om mulige hindringer for det indre marked, konkurrenceforvridning mellem operatører og omdirigering af handelsruter er særligt relevante for brændstofkravene, da brændstofomkostningerne udgør en betydelig del af skibsoperatørernes omkostninger. Brændstofomkostningernes andel af skibenes driftsomkostninger kan variere fra ca. 35 % af fragtraten for et lille tankskib til omkring 53 % for container-/bulkskibe. Udsving i priserne på skibsbrændstoffer kan derfor have stor betydning for skibsoperatørernes økonomiske resultater.

Samtidig er prisforskellen mellem konventionelle skibsbrændstoffer af fossil oprindelse og vedvarende kulstoffattige brændstoffer fortsat stor. For at bevare konkurrenceevnen og samtidig styre sektoren hen imod den brændstofomstilling, som den uvægerligt må gennemføre, er der behov for klare og ensartede krav til skibenes anvendelse af vedvarende kulstoffattige brændstoffer.

En øget forudsigelighed i lovrammen forventes at stimulere den teknologiske udvikling og brændstofproduktionen og at hjælpe sektoren med at løse op for den nuværende hønen eller ægget-situation mellem udbud af og efterspørgsel efter vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Klare og ensartede forpligtelser vedrørende skibes anvendelse af energi er nødvendige for at mindske risikoen for kulstoflækage, som er udbredt i forbindelse med søtransport som følge af dens internationale karakter og muligheden for at bunkre brændstof uden for EU. På grund af søtransportens grænseoverskridende og globale dimension foretrækkes en fælles maritim forordning frem for en retlig ramme, der kræver, at EU's medlemsstater gennemfører EU-lovgivning i deres nationale ret. Sidstnævnte kan resultere i et kludetæppe af nationale foranstaltninger med forskellige krav og mål.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Initiativet FuelEU Maritime er en del af den "kurv af foranstaltninger", der har til formål at håndtere emissioner fra søtransport, samtidig med at der opretholdes lige konkurrencevilkår.

Det er i fuld overensstemmelse med de andre foranstaltninger, der præsenteres som en del af pakken "Fit for 55", og bygger på eksisterende politiske værktøjer som f.eks. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757[5] om etablering af et EU-system til overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner og andre oplysninger fra store skibe, der benytter havne i EU.

En kurv af foranstaltninger anses for at være nødvendig for at afhjælpe forskellige og tydelige markedssvigt, som hindrer gennemførelsen af afbødende foranstaltninger i søfartssektoren. Ud over initiativet FuelEU Maritime, som har til formål at øge efterspørgslen efter vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, foreslår Kommissionen, at det europæiske emissionshandelssystem[6] udvides til søfartssektoren, og at energibeskatningsdirektivet[7] revideres. Disse to initiativer bør sikre omkostningseffektive emissionsreduktioner i sektoren, og at transportprisen afspejler dens indvirkning på miljø, sundhed og energisikkerhed.

Kurven af foranstaltninger vil desuden omfatte en revision af flere andre direktiver, herunder:

– direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer[8] og

– direktivet om vedvarende energi (RED II)[9].

Parallelt med disse reviderede retsakter vil Kommissionen tage fat om behovet for yderligere forsknings- og innovationsaktiviteter, navnlig gennem det samprogrammerede partnerskab om nulemissionstransport ad vandveje, som er foreslået af teknologiplatformen for vandvejstransport under Horisont Europa[10]. Kommissionen vil også revidere retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse og energi[11] i overensstemmelse med de politiske mål i den europæiske grønne pagt, som bør give mulighed for tilstrækkelig finansiering af sektorens grønne omstilling (herunder til etablering af opladningsinfrastruktur på land), samtidig med at konkurrenceforvridning undgås.

Med hensyn til de foreslåede foranstaltninger findes der i øjeblikket ingen mekanisme, hverken på IMO-plan eller på EU-plan, til at korrigere for forekomsten af negative eksterne virkninger (de indirekte omkostninger ved emissioner, som ellers ikke tages i betragtning) i sektoren. Dette forhindrer operatørerne i at tage hensyn til de sociale omkostninger ved deres aktiviteter i form af klimaændringer og luftforurening, når de træffer deres drifts- og investeringsvalg. Den økonomiske litteratur peger på prisfastsættelsesmekanismer som det foretrukne instrument til at "internalisere" eksterne omkostninger. De vigtigste eksempler herpå er en afgift, der fastsættes på niveauet for de eksterne omkostninger, eller "cap and trade"-instrument, f.eks. EU's emissionshandelssystem, hvor der er fastsat en grænse for de samlede emissioner, og hvor den passende pris fastsættes af markedet. Begge betegnes som "markedsbaserede foranstaltninger".

Selv om emissionshandel kan føre til en omkostningseffektiv reduktion af drivhusgasemissionerne og sikrer et ensartet prissignal, der påvirker operatørernes, investorernes og forbrugernes beslutninger, fjerner den imidlertid ikke i tilstrækkelig grad alle hindringer for udbredelsen af lav- og nulemissionsløsninger.

---

5 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

6 Direktiv 2003/87/EF.

7 Rådets direktiv 2003/96/EF.

8 Direktiv 2014/94/EU.

9 Direktiv (EU) 2018/2001.

10 https://www.waterborne.eu/.

11 Meddelelse fra Kommissionen (2014/C 200/01).

Der er behov for yderligere politiske tiltag for at sikre, at der opretholdes lige konkurrencevilkår, samtidig med at hindringerne for investeringer i rene energiteknologier og infrastrukturer fjernes, således at reduktionsomkostningerne reduceres, og EU's emissionshandelssystem suppleres. Dette er især relevant for at støtte afbødende foranstaltninger, f.eks. brugen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransportsektoren, som har stort potentiale til at reducere emissionerne i fremtiden, men som i øjeblikket står over for høje reduktionsomkostninger og specifikke markedshindringer.

En udvidelse af EU's emissionshandelssystem til søfartssektoren vil yderligere fremme forbedringer af energieffektiviteten og indsnævre prisforskellen mellem konventionelle teknologier og lavemissionsteknologier, mens dets evne til at støtte en hurtig udbredelse af teknologier inden for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren i høj grad er afhængig af dets faktiske prisniveau, som sandsynligvis ikke vil nå et tilstrækkeligt niveau til dette formål på kort til mellemlang sigt.

Lovgivning vedrørende *brændstofforsyning* (RED II) og *infrastruktur* (direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer) har ligeledes ikke haft en betydelig indvirkning på udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren og skal suppleres af foranstaltninger, der kan skabe en *efterspørgsel* efter vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Revisionen af RED II vil desuden ikke kunne håndtere den høje risiko for brændstofbunkring uden for EU for skibsfartssektoren.

Der findes i øjeblikket ingen EU-lovramme, der specifikt omhandler anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport. Dette initiativ har til formål at udfylde dette hul ved at øge efterspørgslen efter vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport samtidig med at der opretholdes lige konkurrencevilkår og et velfungerende EU-marked for skibsbrændstoffer og søtransport.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Dette initiativ har til formål at øge udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for EU's søtransport, samtidig med at der opretholdes lige konkurrencevilkår, til søs og ved kaj, og opfyldelsen af EU's og internationale klima- og miljømål støttes. Sikring af et mere forskelligartet brændselsmiks og større udbredelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer er afgørende for at sikre sektorens bidrag til den europæiske ambition om klimaneutralitet senest i 2050 som fastsat i den europæiske grønne pagt. Samtidig er det vigtigt med en differentieret tilgang til anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer under sejlads og i havne for at tage højde for forskellige konsekvenser for luftforurening med strengere krav til skibe i havne og forskellige tilgængelige teknologier (flere muligheder for skibe i havne).

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Dette initiativ har til formål at opretholde høje niveauer af konnektivitet og bevare industriens konkurrenceevne i søfartssektoren, samtidig med at dens bæredygtighed øges. Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) giver Unionen beføjelse til at fastsætte de nødvendige bestemmelser inden for søtransport.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Søtransport er i sagens natur en international sektor. I Europa gennemføres ca. 75 % af de sejladser, der indberettes under EU-systemet til overvågning, rapportering og verifikation, inden for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) (og kan derfor være et udtryk for trafik inden for EU), og kun ca. 9 % af trafikken vurderes at være indenlandske sejladser (mellem havne i den samme EU-medlemsstat). Sektorens grænseoverskridende dimension er derfor af afgørende betydning og kræver en koordineret indsats på EU-plan.

Uden en indsats på EU-plan er der risiko for, at et kludetæppe af regionale eller nationale krav på tværs af EU's medlemsstater kan udløse en udvikling af tekniske løsninger, som ikke nødvendigvis er kompatible med hinanden. Flere medlemsstater er allerede i gang med at udvikle nationale maritime strategier, som omfatter specifikke tilgange til skibes emissioner og navnlig udbredelsen af alternative brændstoffer[12] med mulige utilsigtede virkninger og markedsforvridninger. Da de drivkræfter bag problemerne, der er udpeget i forbindelse med dette forslag, ikke er grundlæggende forskellige fra den ene medlemsstat til den anden, og i lyset af den grænseoverskridende dimension af sektorens aktiviteter, kan disse spørgsmål bedst løses på EU-plan. EU's indsats kan også inspirere og bane vejen for udvikling af fremtidige foranstaltninger, der kan sætte skub i udbredelsen af alternative brændstoffer på globalt plan[13].

EU's tidligere indsats over for drivhusgasemissioner har allerede stimuleret en tilsvarende reaktion fra IMO, f.eks. bevirkede EU's vedtagelse af forordningen om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport, at IMO kort tid derefter vedtog et lignende globalt system til indsamling af data om CO_2-emissioner. En koordineret tilgang fra EU-medlemsstaternes side som reaktion på tiltag til reduktion af drivhusgasemissioner fra IMO's side har for nylig sikret, at obligatoriske operationelle energieffektivitetsforanstaltninger nu medtages i IMO's kortsigtede foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner. Hvis en stor gruppe IMO-medlemsstater fremfører fælles synspunkter i IMO-fora, kan EU få betydelig indflydelse på retningen for og udfaldet af drøftelser i IMO.

- **Proportionalitetsprincippet**

Dette initiativ skal gennemføres på EU-plan for at opnå stordriftsfordele ved udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport og for at undgå kulstoflækage og sikre lige konkurrencevilkår mellem operatører, der anløber EU-havne, og mellem EU's havne indbyrdes. Som eksempel kan nævnes, at forpligtelser, der er fastsat på nationalt plan vedrørende anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, kan omdirigere trafikken til konkurrerende havne og fordreje konkurrencen. Følgelig er harmonisering på EU-plan nødvendig for at sikre lige vilkår for alle aktører i den maritime klynge (navnlig operatører, havne og brændstofleverandører).

- **Valg af retsakt**

Ifølge konsekvensanalysen er bindende lovgivningsmæssige foranstaltninger nødvendige for at opfylde målene. En forordning er det mest hensigtsmæssige instrument til at sikre en fælles

[12] Dette omfatter nationale planer, der er under udvikling i Nederlandene, Sverige og Italien (i form af retningslinjer for havnemyndighedernes energi- og miljøplanlægningsdokumenter). Tredjelande som f.eks. Det Forenede Kongerige og Norge har også udarbejdet deres egne planer. Det er vigtigt at nævne dem i denne forbindelse, da deres målsætninger kan påvirke nærskibsfarten til og fra EU.

[13] Er aktuelt nævnt i IMO's første strategi for reduktion af drivhusgasemissioner fra skibe som mulige mellemlangsigtede foranstaltninger, dvs. foranstaltninger, som IMO skal vedtage mellem 2023 og 2030.

gennemførelse af de påtænkte foranstaltninger og til samtidig at mindske risikoen for fordrejning inden for det indre marked, som kunne opstå som følge af forskelle i den måde, hvorpå EU-medlemsstaterne gennemfører kravene i national ret. Da overgangen til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer kræver betydelige investeringer fra brændstofleverandører, brændstofdistribution og et stærkt og klart efterspørgselspres, er det vigtigt, at der i lovrammen opstilles et enkelt, langsigtet og robust regelsæt for alle investorer i hele EU. Det er navnlig vigtigt at undgå at skabe et kludetæppe af forskellige foranstaltninger på nationalt plan, hvilket ville ske, hvis foranstaltningerne gennemføres i henhold til et tværsektorielt direktiv.

Forslaget er meget teknisk, og der er stor sandsynlighed for, at det regelmæssigt skal ændres for at afspejle den tekniske og juridiske udvikling. For at imødegå dette planlægges der en række gennemførelsesforanstaltninger. Disse vil i særlig grad fokusere på tekniske specifikationer for gennemførelsen af de funktionelle krav.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

• Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning

Da der er tale om et nyt forslag, er der ikke foretaget evalueringer eller kvalitetskontroller.

• Høringer af interesserede parter

Kommissionen har arbejdet aktivt sammen med interessenter og har gennemført omfattende høringer i løbet af konsekvensanalyseprocessen. Kommissionen begyndte at indsamle interessenternes synspunkter efter offentliggørelsen af den indledende konsekvensanalyse (marts og april 2020). Der blev modtaget i alt 81 svar, som dannede grundlag for udarbejdelsesprocessen og bidrog til at finjustere tilgangen og udpege hindringerne for den nuværende anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren.

Som led i udarbejdelsen af forslaget omfattede andre høringsaktiviteter:

– En åben offentlig høring arrangeret af Kommissionen fra den 2. juli 2020 til den 10. september 2020. Der blev modtaget i alt 136 svar fra en bred vifte af interessentgrupper. Svarene kom fra skibsredere og -operatører (40), energiproducenter og brændstofleverandører (37), nærskibsfarten (25), nationale offentlige myndigheder (15), interesseorganisationer (14), havneforvaltere og -administratorer (13), havneterminaloperatører og leverandører af andre havnetjenester (13), universiteter samt forskning og innovation (12), sektoren for indre vandveje (11), skibsbyggeri og producenter af skibsudstyr (10), regionale eller lokale offentlige myndigheder (9), logistikleverandører, befragtere og fragtejere (9), tekniske standardiseringsorganer og klassificeringsorganisationer (2), investeringer og finansiering (2) og andre (17)[14].

– En målrettet høring af interessenter, som var organiseret af konsulenten med ansvar for den undersøgelse, der ligger til grund for konsekvensanalysen, fra den 18. august 2020 til den 18. september 2020 målrettet mod eksperter fra European Sustainable Shipping Forum (ESSF). Konsulenten gennemførte også en række interview med

[14] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12312-FuelEU-Maritime-/public-consultation.

interessenter, herunder repræsentanter for industrien og nationale myndigheder, fra den 10. juli 2020 til den 1. december 2020.

– En rundbordsdiskussion for interessenter afholdt af Kommissionen den 18. september 2020 med medlemmer af European Sustainable Shipping Forum[15] (ESSF) og European Ports Forum[16] (EPF).

– Regelmæssige ekspertgruppemøder inden for rammerne af ESSF's undergruppe om bæredygtig alternativ energi til skibsfart.

Oplysningerne fra interessenterne var afgørende for, at Kommissionen kunne finjustere udformningen af løsningsmodellerne og vurdere deres økonomiske, sociale og miljømæssige virkninger, sammenligne dem og afgøre, hvilken løsningsmodel der sandsynligvis kan maksimere forholdet mellem fordele og omkostninger for samfundet.

Høringerne viste, at alle interessentgrupper er enige om vigtigheden af, at vedvarende og kulstoffattige brændstoffer udbredes inden for søtransport, og de specifikke problemer, der er udpeget i konsekvensanalysen.

Høringerne bekræftede, at alle fem drivkræfter, der er udpeget i konsekvensanalysen af forslaget, er relevante. Resultaterne tyder på, at de forskellige interessenter er enige om, at de høje brændstof- og investeringsomkostninger sammen med uvisheden for investorerne er de vigtigste hindringer. Med hensyn til politiske målsætninger synes *"tilvejebringelse af mere vished med hensyn til klima- og miljøkravene til skibe i drift"* at være den vigtigste politiske målsætning efter interessenternes opfattelse.

Alle interessentgrupper gav også udtryk for, at de foretrak målbaseret frem for præskriptiv politik, hvilket også er i overensstemmelse med et andet krav til politik, som de fleste interessenter gav udtryk for, nemlig teknologineutralitet. Med hensyn til politiske foranstaltninger lagde interessenterne størst vægt på, at der fastlægges klare lovbestemmelser for dekarbonisering af det nuværende skibsbrændstof. Med hensyn til det geografiske anvendelsesområde er der ingen åbenlys præference angående foranstaltningernes geografiske anvendelsesområde. Med hensyn til måling af miljøpræstationer, og hvordan emissioner bør medtages i den politiske ramme, foretrækker de fleste interessenter en "well-to-wake"-tilgang, da den tager hensyn til både emissioner fra forbrænding af brændstof om bord på skibet og upstreamemissioner fra produktion, transport og distribution af brændstoffer. På skibe, der ligger ved kaj, er krav om anvendelse af landstrøm ifølge de fleste interessenter relevante og nødvendige for at nå dekarboniseringsmålene.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

En ekstern kontrahent gennemførte en undersøgelse til støtte for den konsekvensanalyse, der ligger til grund for forslaget. Undersøgelsen blev iværksat i juli 2020 og blev afsluttet i marts 2021. Gennem undersøgelsen fik Kommissionens tjenestegrene adgang til værdifulde oplysninger, navnlig til brug for udarbejdelse af løsningsmodellerne, vurdering af nogle af de forventede virkninger og indsamling af synspunkter fra de direkte berørte interessenter. Kommissionens tjenestegrene fik også støtte fra Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) i forbindelse med tekniske aspekter vedrørende dette initiativ.

15 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869.
16 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542.

- **Konsekvensanalyse**

De politiske foranstaltninger i dette forslag er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse. Konsekvensanalyserapporten [SWD(2021)635] modtog en positiv udtalelse fra Kommissionens Udvalg for Forskriftskontrol [SEC(2021)562]. I sin udtalelse fremsatte udvalget en række anbefalinger vedrørende fremlæggelsen af argumenterne i konsekvensanalyserapporten. Disse anbefalinger er blevet imødegået. I bilag 1 til konsekvensanalyserapporten gives der et resumé af, hvordan dette er sket.

Tre løsningsmodeller er blevet overvejet i forbindelse med konsekvensanalysen med henblik på at nå de fastsatte mål. Disse tre løsningsmodeller deler to hovedtræk:

(1) den lovgivningsmæssige karakter for at skabe retssikkerhed og

(2) fokus på efterspørgselsaspekter for at stimulere produktionen og anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer for at imødegå hønen eller ægget-situationen og undgå kulstoflækage.

I løsningsmodellerne opstilles der forskellige udformninger af forpligtelsen og forskellige tilgange til valg af teknologi og den måde, hvorpå de krævede resultater opnås.

Løsningsmodel 1 er udformet som en præskriptiv tilgang, hvor det kræves, at der anvendes en andel af specifikke brændstoffer/brændselstyper. Dette indebærer, at reguleringsmyndigheden vælger teknologi. Både løsningsmodel 2 og 3 er målbaserede tilgange, hvor der fastsættes en maksimal årlig gennemsnitlig grænse for drivhusgasintensitet, som skal opfyldes for den energi, der bruges om bord. Dette overlader valget af teknologi til markedsaktørerne. Løsningsmodel 3 indeholder desuden også mekanismer til belønning af dem, der klarer sig bedre, for at tilskynde til udvikling af mere avancerede nulemissionsteknologier (samling i puljer og multiplikatorer for nulemissionsteknologier), som reducerer både luftforurenende stoffer og drivhusgasser. Alle løsningsmodeller kræver, at de mest forurenende skibe i havne (containerskibe og passagerskibe) anvender landstrøm (eller tilsvarende nulemissionsteknologi).

Ifølge vurderingen er løsningsmodel 3 den foretrukne løsning, da den rammer den bedste balance mellem målene og de samlede gennemførelsesomkostninger. Den opfylder behovet for fleksibilitet, som interessenterne (især operatører og havne) fremhævede under høringerne, og den mindsker risikoen for teknologisk fastlåsning [og tilskynder til hurtig indførelse af de mest avancerede teknologier].

Den øgede andel af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i det maritime brændselsmiks vil føre til en betydelig reduktion af drivhusgasemissioner og luftforurening. De opnåede reduktioner af de eksterne omkostninger anslås til 10 mia. EUR for luftforurening og 138,6 mia. EUR for klimaændringer i forhold til referencescenariet og udtrykt som nutidsværdi for perioden 2021-2050. Disse er beregnet i konsekvensanalysen baseret på den modelberegnede forventede udbredelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Det forventes, at skibsoperatørerne vil opnå besparelser på omkring 2,3 mia. EUR som følge af reducerede driftsomkostninger (vedligeholdelse, besætning osv.). Denne reduktion vil blive drevet af en noget lavere søtransportaktivitet i forhold til referencescenariet. En yderligere mærkbar virkning vedrørte anvendelsen af avancerede brændstoffer og fremdriftsteknologier og indirekte den indvirkning, dette har på innovation. Initiativet forventes at øge andelen af brændselscelledrevne fartøjer (18,9 %) i flåden samt elektrisk fremdrift (5,4 %) senest i 2050 (sammenlignet med nuludbredelse af disse teknologier i referencescenariet).

De primære omkostninger som følge af den foreslåede intervention bæres af skibsoperatørerne og beløber sig til 89,7 mia. EUR. Dette er resultatet af øgede kapitalomkostninger (25,8 mia. EUR) og brændstofomkostninger (63,9 mia. EUR). De indirekte omkostninger for havnene vil vedrøre tilvejebringelse af den nødvendige bunkringsinfrastruktur og anslås til 5,7 mia. EUR. De administrative omkostninger for skibsoperatører anslås til 521,7 mio. EUR som følge af dataindsamling, indsendelse og verifikation af overensstemmelsesplanerne og den årlige energirapport, samarbejde under revisioner og inspektioner samt uddannelse af besætningsmedlemmer. Der er afsat yderligere 1,8 mio. EUR til havnenes udarbejdelse af retningslinjer for at garantere sikker håndtering af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. De specifikke omkostninger i forbindelse med brændstofcertificering kunne ikke kvantificeres. Håndhævelsesomkostningerne for de offentlige myndigheder forventes at være begrænsede (1,5 mio. EUR) og navnlig at vedrøre anskaffelse af de nødvendige IT-rapporteringsværktøjer. Den foretrukne løsningsmodel fører således til nettofordele på 58,4 mia. EUR i initiativets tidshorisont.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den foretrukne løsningsmodel vil påvirke budgettet for Kommissionen. De forventede omkostninger til IT-tjenester og udvikling af IT-systemer vil beløbe sig til omkring 0,5 mio. EUR. Dette er baseret på omkostningerne til THETIS-MRV og erfaringer med de eksisterende THETIS-EU-moduler, som understøtter forskellige EU-retsakter, hvor omkostningerne til IT-udvikling anslås til 300 000 EUR. Den foretrukne løsningsmodel vil også kræve yderligere funktionalitet for at støtte samlingen af skibe i puljer med henblik på overensstemmelse. Dette yderligere værktøj anslås at koste 200 000 EUR. Valg, der træffes i forbindelse med IT-udvikling og offentlige udbud vedrørende IT, skal forhåndsgodkendes af Europa-Kommissionens Råd for Informationsteknologi og Cybersikkerhed.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen vil følge dette forslags fremskridt, virkninger og resultater gennem en række overvågnings- og evalueringsmekanismer. Kommissionen vil måle fremskridtene med hensyn til at nå de specifikke mål i forslaget, navnlig ved hjælp af de data, der indsamles årligt som led i EU-systemet til overvågning, rapportering og verifikation.

Anmodninger om oplysninger (rapporter og undersøgelsessvar) vil blive nøje afvejet, så interessenterne ikke pålægges yderligere byrder som følge af uforholdsmæssige nye krav til rapportering.

Fem år efter udløbet af gennemførelsesfristen for lovforslaget vil Kommissionen evaluere reglerne for at kontrollere, om initiativets mål er nået. Denne evaluering vil danne grundlag for fremtidige beslutningsprocesser med henblik på at sikre de tilpasninger, der er nødvendige for at nå de fastsatte mål.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

I artikel 1 beskrives genstanden for den foreslåede forordning, hvori der fastsættes regler for reduktion af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, der anløber,

befinder sig i eller forlader havne under en EU-medlemsstats jurisdiktion, for fremme af harmoniseret udvikling og ensartet anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i Unionen, uden at der skabes hindringer for det indre marked, og for fremme af reduktionen af drivhusgasemissioner fra søtransport.

I artikel 2 fastsættes anvendelsesområdet.

Artikel 3 indeholder en række definitioner.

I artikel 4 fastsættes grænsen for den årlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib.

Artikel 5 omhandler kravene til anvendelse af landstrøm eller nulemissionsenergi ved kaj for specifikke skibstyper og de mulige undtagelser.

I artikel 6 fastlægges de fælles principper for overvågning af overensstemmelsen.

Artikel 7 omhandler indholdet af overvågningsplaner.

I artikel 8 opregnes de situationer, hvor overvågningsplanen bør ændres.

Artikel 9 omhandler principperne for certificering af biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel.

I artikel 10 fastsættes omfanget af de verifikationsaktiviteter, der skal udføres af verifikatorer.

I artikel 11 fastsættes de generelle forpligtelser og principper for verifikatorerne.

I artikel 12 fastsættes de hovedprincipper, der skal overholdes i forbindelse med verifikationsprocedurerne.

I artikel 13 fastsættes reglerne for akkreditering af verifikatorerne for de aktiviteter, der skal udføres inden for rammerne af denne forordning.

I artikel 14 defineres de parametre, som selskaber skal overvåge og registrere for at påvise overensstemmelse.

Artikel 15 omhandler verifikatorernes opgaver i forhold til de oplysninger, som selskaberne fremlægger.

Artikel 16 omhandler oprettelsen af overensstemmelsesdatabasen og de primære parametre for rapportering.

Artikel 17 indeholder fleksibilitetsbestemmelser, som giver operatørerne mulighed for — inden for en vis grænse — at opspare eller låne et overensstemmelsesoverskud for at muliggøre overensstemmelse.

I artikel 18 fastsættes de vigtigste principper og procedurer for samling af overensstemmelsesbalancer i puljer.

Artikel 19 omhandler betingelserne for udstedelse af et FuelEU-overensstemmelsescertifikat.

Artikel 20 omhandler de sanktioner, der pålægges, hvis overensstemmelse ikke opnås.

I artikel 21 fastsættes principperne for tildeling af sanktioner til støtte for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren.

I artikel 22 fastsættes en forpligtelse for skibe til at medbringe et gyldigt FuelEU-overensstemmelsescertifikat.

I artikel 23 fastlægges de fælles regler for skibsinspektioner.

I artikel 24 fastsættes retten til at tage beslutninger, der berører selskaber, op til fornyet overvejelse.

Artikel 25 omhandler kravet om, at der skal udpeges kompetente myndigheder med ansvar for anvendelsen og håndhævelsen af denne forordning.

I artikel 26 fastsættes betingelserne for at tillægge Kommissionen delegerede beføjelser i medfør af denne forordning.

Artikel 27 omhandler udvalgsproceduren for Kommissionens udøvelse af beføjelserne til at vedtage gennemførelsesretsakter.

Artikel 28 omhandler kravet om, at Kommissionen mindst hvert femte år skal aflægge rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af denne forordning.

Ved artikel 29 ændres direktiv 2009/16/EF med henblik på at føje FuelEU-overensstemmelsescertifikatet til dets bilag IV.

I artikel 30 fastsættes datoen for denne forordnings ikrafttræden og anvendelse.

Bilag I omhandler formlerne for og metoden til at fastsætte den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib.

Bilag II indeholder en liste over standardværdier, der kan bruges til at fastlægge de emissionsfaktorer, der skal anvendes i den formel, der er omhandlet i bilag I.

Bilag III indeholder en liste over nulemissionsteknologier, som kan anvendes som alternativ til tilslutning til landstrøm ved kaj, og specifikke kriterier for deres anvendelse.

I bilag IV defineres de elementer, der som minimum skal indgå i de certifikater, der udstedes af havnemyndigheden, hvis skibe ikke kan anvende landstrøm af berettigede årsager.

I bilag V defineres formler for beregning af skibenes overensstemmelsesbalance og sanktioner ved manglende overensstemmelse.

2021/0210 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, og

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[17],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[18],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Søtransport tegner sig mængdemæssigt for ca. 75 % af EU's udenrigshandel og 31 % af EU's interne handel. Samtidig tegner skibstrafikken til eller fra havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde sig for ca. 11 % af alle EU's CO_2-emissioner fra transport og 3-4 % af EU's samlede CO_2-emissioner. Hvert år går ca. 400 mio. passagerer om bord og fra borde i havne i EU's medlemsstater, heraf ca. 14 mio. på krydstogtskibe. Søtransport udgør derfor en væsentlig del af Europas transportsystem og spiller en afgørende rolle for den europæiske økonomi. Søtransportmarkedet er udsat for stærk konkurrence mellem økonomiske aktører i og uden for Unionen, for hvilke det er absolut nødvendigt med lige konkurrencevilkår. Stabiliteten og velstanden på søtransportmarkedet og for dets økonomiske aktører afhænger af klare og harmoniserede politiske rammer, hvor søtransportoperatører, havne og andre aktører i sektoren kan drive virksomhed på grundlag af lige muligheder. Hvis der forekommer markedsforvridninger, kan de stille skibsoperatører eller havne ugunstigt i forhold til konkurrenter inden for søtransportsektoren eller andre transportsektorer. Dette kan igen føre til tab af konkurrenceevne for søtransportsektoren og tab af konnektivitet for borgere og virksomheder.

(2) For at styrke Unionens klimaforpligtelse i henhold til Parisaftalen og fastsætte de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og for at omsætte den politiske forpligtelse til en retlig forpligtelse vedtog Kommissionen forslaget (som ændret) til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 (den europæiske

[17] EUT C af , s. .
[18] EUT C af , s. .

klimalov)[19] samt meddelelsen "Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030"[20]. Dette integrerer også målet om at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990-niveauerne senest i 2030. Der er derfor behov for forskellige supplerende politiske instrumenter for at tilskynde til anvendelsen af bæredygtigt produceret vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, herunder i søtransportsektoren. Den nødvendige teknologiske udvikling og ibrugtagning skal ske senest i 2030 for at kunne imødegå en meget hurtigere forandring derefter.

(3) I forbindelse med brændstofomstillingen til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt alternative energikilder er det afgørende, at der opretholdes et velfungerende EU-marked med retfærdig konkurrence med hensyn til skibsbrændstoffer, som tegner sig for en betydelig del af skibsoperatørernes omkostninger. Forskelle i brændstofkravene i EU's medlemsstater kan have stor betydning for skibsoperatørernes økonomiske resultater og kan påvirke konkurrencen på markedet negativt. Som følge af skibsfartens internationale karakter kan skibsoperatører let bunkre i tredjelande og medbringe store mængder brændstof. Dette kan føre til kulstoflækage og have skadelige virkninger på sektorens konkurrenceevne, hvis tilgængeligheden af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i havne under en medlemsstats jurisdiktion ikke ledsages af krav til deres anvendelse, som gælder for alle skibsoperatører, der anløber eller forlader havne under medlemsstaternes jurisdiktion. Ved denne forordning bør der fastsættes foranstaltninger til at sikre, at udbredelsen af vedvarende kulstoffattige brændstoffer på markedet for skibsbrændstoffer finder sted på rimelige konkurrencevilkår på EU's marked for søtransport.

(4) For at få indvirkning på alle aktiviteterne i søtransportsektoren bør denne forordning omfatte en del af sejladsen mellem en havn under en medlemsstats jurisdiktion og en havn under et tredjelands jurisdiktion. Denne forordning bør derfor finde anvendelse på halvdelen af den energi, der bruges af et skib, der udfører sejladser til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, halvdelen af den energi, der bruges af et skib, der udfører sejladser fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion til en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, al den energi, der bruges af et skib, der udfører sejladser til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og den energi, der bruges ved kaj i en havn under en medlemsstats jurisdiktion. En sådan dækning af en andel af den energi, der anvendes af et skib på både indgående og udgående sejladser mellem Unionen og tredjelande, sikrer effektiviteten af denne forordning, herunder ved at øge sådanne rammers positive indvirkning på miljøet. Samtidig begrænser sådanne rammer risikoen for undvigende havneanløb og risikoen for, at omladningsaktiviteter flyttes uden for Unionen. For at sikre en smidig afvikling af skibstrafikken, lige konkurrencevilkår mellem søtransportoperatører og mellem havne og undgå konkurrencefordrejninger på det indre marked, bør alle sejladser, der ankommer til eller afgår fra havne under medlemsstaternes jurisdiktion samt skibes ophold i disse havne være omfattet af ensartede bestemmelser som fastsat ved denne forordning.

(5) Bestemmelserne i denne forordning bør finde anvendelse uden forskelsbehandling på alle skibe uanset deres flag. Af hensyn til sammenhængen med EU-regler og internationale regler på søtransportområdet bør denne forordning ikke finde anvendelse på krigsskibe, marinehjælpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk eller statsskibe, der anvendes til ikkekommercielle formål.

---

19 COM(2020) 563 final.

20 COM(2020) 562 final.

(6) Den person eller organisation, der er ansvarlig for overensstemmelsen med denne forordning, bør være rederiet, der defineres som skibsejeren eller en anden organisation eller person, såsom forvalteren eller bareboatbefragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra skibsejeren, og som ved denne ansvarsoverdragelse har påtaget sig alle pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening. Denne definition er baseret på definitionen af "rederi" i artikel 3, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757[21] og er i overensstemmelse med det globale system til indsamling af data etableret i 2016 af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). I overensstemmelse med forureneren betaler-princippet kan rederiet ved en kontraktlig ordning holde den enhed, der er direkte ansvarlig for de beslutninger, der påvirker drivhusgasintensiteten af den energi, der anvendes af skibet, ansvarlig for overensstemmelsesomkostningerne i medfør af denne forordning. Denne enhed vil normalt være den enhed, der er ansvarlig for valget af skibets brændstof, rute og hastighed.

(7) For at begrænse den administrative byrde, navnlig for mindre operatører, bør denne forordning ikke finde anvendelse på træskibe af primitiv konstruktion og skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler og fokusere på skibe med en bruttotonnage på over 5 000. Selv om sidstnævnte skibe kun udgør ca. 55 % af alle skibe, der anløber havne i henhold til Europa-Parlamentets forordning (EU) 2015/757, er de ansvarlige for 90 % af CO_2-emissionerne fra søfartssektoren.

(8) Udviklingen og udbredelsen af nye brændstoffer og energiløsninger kræver en koordineret tilgang for at matche udbud, efterspørgsel og tilvejebringelse af passende distributionsinfrastruktur. Den nuværende europæiske lovramme omhandler allerede til dels brændstofproduktion gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001[22] og distribution gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU[23], men der er også behov for et værktøj, der skaber øget efterspørgsel efter vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer.

(9) Selv om instrumenter såsom kulstofprissætning eller mål for kulstofintensiteten for aktiviteter fremmer forbedringer af energieffektiviteten, kan de ikke føre til et væsentligt skift i retning af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer på kort og mellemlang sigt. Der er behov for en særlig reguleringsmæssig tilgang til anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer og alternative energikilder såsom vind eller elektricitet.

(10) Politiske indgreb for at stimulere efterspørgslen efter vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer bør derfor være målbaserede og overholde princippet om teknologineutralitet. Der bør derfor fastsættes grænser for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, uden at der stilles krav om anvendelse af bestemt brændstof eller teknologi.

(11) Udviklingen og udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer med et stort potentiale for bæredygtighed, kommerciel modenhed og et stort potentiale for

---

21 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

22 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2001, s. 82).

23 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

innovation og vækst med henblik på at opfylde fremtidige behov bør fremmes. Dette vil støtte etableringen af innovative og konkurrencedygtige brændstofmarkeder og sikre tilstrækkelig forsyning af bæredygtige skibsbrændstoffer på kort og lang sigt med henblik på at bidrage til Unionens ambitioner om dekarbonisering af transportsektoren, samtidig med at Unionens indsats for et højt miljøbeskyttelsesniveau styrkes. Til dette formål bør bæredygtige skibsbrændstoffer produceret af råprodukter opført i del A og B i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001 samt syntetiske skibsbrændstoffer være omfattet af bestemmelserne. Bæredygtige skibsbrændstoffer produceret af råprodukter opført i del B i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001 er særligt vigtige, da de på nuværende tidspunkt udgør den kommercielt mest modne teknologi til dekarbonisering af søtransporten på kort sigt.

(12) Indirekte ændringer i arealanvendelsen forekommer, når dyrkning af afgrøder til biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler fortrænger den traditionelle produktion af afgrøder til fødevare- og foderbrug. Et sådant yderligere behov øger presset på arealer og kan føre til, at landbrugsarealer udvides ind på arealer med stort kulstoflager såsom skove, vådområder og tørvebundsarealer, hvilket forårsager yderligere drivhusgasemissioner og tab af biodiversitet. Forskning har vist, at virkningens omfang afhænger af en række faktorer, herunder typen af råprodukter, der anvendes til brændstofproduktion, størrelsen af den yderligere efterspørgsel efter råprodukter, der udløses af anvendelsen af biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler, og det omfang, hvori arealer med stort kulstoflager er beskyttet globalt. Niveauet for drivhusgasemissioner som følge af indirekte ændringer i arealanvendelsen kan ikke bestemmes entydigt med den præcision, der kræves for at fastlægge de emissionsfaktorer, der kræves ved anvendelsen af denne forordning. Der er imidlertid dokumentation for, at alle brændstoffer, der produceres af råprodukter, forårsager indirekte ændringer i arealanvendelsen. Ud over de drivhusgasemissioner, der er forbundet med indirekte ændringer i arealanvendelsen — som kan modvirke nogle eller alle drivhusgasbesparelser fra individuelle biobrændstoffer, flydende biobrændsler eller biomassebrændsler — udgør indirekte ændringer i arealanvendelsen en risiko for biodiversiteten. Denne risiko er særlig alvorlig i forbindelse med en potentielt stor udvidelse af produktionen som følge af en betydelig stigning i efterspørgslen. Foder- og fødevarebaserede brændstoffer bør derfor ikke fremmes. Direktiv (EU) 2018/2001 indeholder allerede begrænsninger og et loft for sådanne biobrændstoffers, flydende biobrændslers og biomassebrændslers bidrag til besparelsesmålene for drivhusgasemissioner i vej- og jernbanetransportsektoren i betragtning af deres lavere miljømæssige fordele, lavere ydeevne med hensyn til drivhusgasreduktionspotentiale og bredere bæredygtighedsproblemer.

(13) Denne tilgang skal imidlertid være strengere i søfartssektoren. Der er i øjeblikket en ubetydelig efterspørgsel efter biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler baseret på fødevare- og foderafgrøder i søfartssektoren, da mere end 99 % af de skibsbrændstoffer, der anvendes i dag, er af fossil oprindelse. Den manglende anvendelse af denne forordning på foder- og fødevarebaserede brændstoffer minimerer derfor også risikoen for at bremse dekarboniseringen af transportsektoren, som ellers kunne opstå, hvis afgrødebaserede biobrændstoffer flyttes fra vejsektoren til søfartssektoren. Det er vigtigt at minimere en sådan flytning, da vejtransporten i dag er langt den mest forurenende transportsektor, og søtransporten i øjeblikket primært anvender brændstoffer af fossil oprindelse. Derfor bør en potentielt stor efterspørgsel efter biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler baseret på fødevare- og foderafgrøder ved at fremme deres anvendelse i henhold til denne forordning undgås. Følgelig kræver de yderligere

drivhusgasemissioner og tab af biodiversitet, der forårsages af alle typer fødevare- og foderafgrødebaserede brændstoffer, at disse brændstoffer anses for at have de samme emissionsfaktorer som den mindst gunstige produktionsvej.

(14) De lange perioder, der kræves for at udvikle og udbrede nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport, kræver en hurtig indsats og etablering af en klar og forudsigelig langsigtet lovramme, som kan fremme de berørte interessenters planlægning og investeringer. En klar og stabil langsigtet lovramme vil fremme udviklingen og udbredelsen af nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport og tilskynde interessenterne til at investere. Inden for en sådan ramme bør der fastsættes grænser for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, frem til 2050. Disse grænser bør med tiden blive mere ambitiøse for at afspejle den forventede teknologiske udvikling og den øgede produktion af vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer.

(15) Ved denne forordning bør den metode og den formel, der skal anvendes til at beregne den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, som bruges om bord af et skib, fastlægges. Denne formel bør baseres på det brændstofforbrug, der indberettes af skibene, og tage hensyn til de relevante emissionsfaktorer for disse brændstoffer. Anvendelsen af alternative energikilder, f.eks. vind eller elektricitet, bør også afspejles i metodologien.

(16) For at få et mere fuldstændigt billede af de forskellige energikilders miljøpræstationer bør brændstoffers drivhusgasværdi vurderes på well-to-wake-grundlag under hensyntagen til virkningerne af energiproduktion, -transport og -distribution samt anvendelse om bord. Dette har til formål at tilskynde til teknologier og produktionsveje, der giver et mindre drivhusgasfodaftryk og reelle fordele sammenlignet med de eksisterende konventionelle brændstoffer.

(17) Vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffers well-to-wake-ydeevne bør fastlægges ved hjælp af standardemissionsfaktorer eller faktiske og certificerede emissionsfaktorer, som dækker well-to-tank- og tank-to-wake-emissionerne. Fossile brændstoffers ydeevne bør imidlertid kun vurderes ved hjælp af standardemissionsfaktorer som fastsat ved denne forordning.

(18) En samlet tilgang til alle de mest relevante drivhusgasemissioner (CO_2, CH_4 og N_2O) er nødvendig for at fremme anvendelsen af energikilder, der samlet set giver et mindre drivhusgasfodaftryk. For at afspejle det globale opvarmningspotentiale for methan og dinitrogenoxider bør den grænseværdi, der fastsættes ved denne forordning, udtrykkes som "CO_2-ækvivalenter".

(19) Brugen af vedvarende energikilder og alternative fremdriftssystemer, f.eks. vind- og solenergi, reducerer drivhusgasintensiteten af skibes samlede energiforbrug betydeligt. Vanskeligheden ved nøjagtigt at måle og kvantificere disse energikilder (det periodiske energiforbrug, direkte overførsel som fremdriftssystem osv.) bør ikke være til hinder for, at de medregnes i skibenes samlede energiforbrug ved hjælp af tilnærmelser af deres bidrag til skibenes energibalance.

(20) Luftforurening fra skibe (svovloxider, nitrogenoxider og partikler) ved kaj er et stort problem for kystområder og havnebyer. Der bør derfor fastlægges specifikke og strenge forpligtelser til at reducere emissioner ved kaj fra skibe, der trækker strøm fra deres motorer under deres ophold i havnen. Ifølge de data, der blev indsamlet inden for rammerne af forordning (EU) 2015/757 i 2018, er passagerskibe og containerskibe

de skibskategorier, der frembringer den største mængde emissioner pr. skib ved kaj. Emissioner fra disse kategorier af skibe bør derfor behandles som en prioritet.

(21) Brugen af landstrøm mindsker luftforureningen fra skibe og reducerer mængden af drivhusgasemissioner fra søtransport. Landstrøm er en stadig mere miljøvenlig energiforsyning, der kan anvendes af skibe ved kaj, i medfør af den stigende andel af vedvarende energikilder i EU's elektricitetsmiks. Mens kun leveringen af tilslutningspunkter for landstrøm er omhandlet i direktiv 2014/94/EU (direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer), har efterspørgslen efter og følgelig udbredelsen af denne teknologi været begrænset. Der bør derfor fastsættes særlige regler med krav om, at de mest forurenende skibe skal anvende landstrøm.

(22) Ud over landstrøm kan andre teknologier skabe tilsvarende miljøfordele i havn. Hvis det påvises, at anvendelsen af alternativ teknologi er ækvivalent med brugen af landstrøm, bør et skib fritages fra anvendelsen af landstrøm.

(23) Der bør fastsættes bestemmelser om undtagelse fra anvendelsen af landstrøm af objektive grunde, som er certificeret af anløbshavnens havnemyndighed og begrænset til uplanlagte havneanløb af hensyn til sikkerheden eller for at redde liv til søs, skibes korte ophold ved kaj på under to timer, da dette er den minimumstid, der kræves for tilslutning, og brugen af energi produceret om bord i nødsituationer.

(24) Undtagelser, hvis landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, bør begrænses, efter at skibs- og havneoperatører har haft tilstrækkelig tid til at foretage de nødvendige investeringer, for at skabe de nødvendige incitamenter til at foretage disse investeringer og undgå uretfærdig konkurrence. Fra 2035 bør skibsoperatører omhyggeligt planlægge deres havneanløb for at sikre, at de kan udføre deres aktiviteter uden at udlede luftforurenende stoffer og drivhusgasser ved kaj og uden at skade miljøet i kystområder og havnebyer. Et begrænset antal undtagelser, der finder anvendelse, hvis landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, bør vedtages for at give mulighed for lejlighedsvise ændringer i skibenes sejlplaner i sidste øjeblik og havneanløb med ukompatibelt udstyr.

(25) Der bør indføres et robust overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem ved denne forordning for at spore, at forordningens bestemmelser overholdes. Et sådant system bør finde anvendelse uden forskelsbehandling på alle skibe og kræve tredjepartsverifikation for at sikre nøjagtigheden af de data, der indgives i dette system. For at gøre det lettere at nå denne forordnings mål bør alle data, der allerede er indberettet med henblik på forordning (EU) 2015/757 anvendes, hvor det er nødvendigt, for at verificere overensstemmelsen med denne forordning med henblik på at begrænse den administrative byrde, der pålægges selskaber, verifikatorer og søfartsmyndigheder.

(26) Selskaberne bør være ansvarlige for at overvåge og rapportere mængden og typen af energi, der anvendes om bord på skibe under sejlads og ved kaj, samt andre relevante oplysninger, f.eks. oplysninger om motortype om bord eller tilstedeværelse af vindteknologier, med henblik på at påvise overensstemmelse med den grænse for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, som er fastsat i denne forordning. For at lette verifikatorernes opfyldelse af disse overvågnings- og rapporteringsforpligtelser og gennemførelsen af verifikationsprocessen bør selskaberne, som det også er fastsat i forordning (EU) 2015/757, dokumentere den planlagte overvågningsmetode og fremlægge yderligere oplysninger om anvendelsen af denne forordnings regler i en overvågningsplan. Overvågningsplanen og eventuelle efterfølgende ændringer heraf bør indgives til verifikatoren.

(27) Certificering af brændstoffer er afgørende for at nå målene i denne forordning og garantere den miljømæssige integritet af den vedvarende energi og de kulstoffattige brændstoffer, der forventes at blive anvendt i søfartssektoren. En sådan certificering bør gennemføres ved hjælp af en gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure. Med henblik på at lette certificeringen og begrænse den administrative byrde bør certificeringen af biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer baseres på de regler, der er fastsat ved direktiv (EU) 2018/2001. Denne certificeringsmetode bør også gælde for brændstoffer, der bunkres uden for Unionen, og som bør betragtes som importerede brændstoffer, som det også er fastsat ved direktiv (EU) 2018/2001. Når selskaberne har til hensigt at afvige fra de standardværdier, der er fastsat ved dette direktiv eller denne nye ramme, kan dette kun ske, hvis værdierne kan certificeres ved brug af en af de frivillige ordninger, der er anerkendt i henhold til direktiv (EU) 2018/2001 (for well-to-tank-værdier), eller ved laboratorieprøvning eller målinger af direkte emissioner (tank-to-wake).

(28) Verifikation, der foretages af akkrediterede verifikatorer, bør sikre, at selskabernes overvågning og rapportering er nøjagtig og fuldstændig og er i overensstemmelse med denne forordning. For at sikre uvildighed bør verifikatorer være uafhængige og kompetente juridiske enheder og bør akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer, der er etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008[24].

(29) På grundlag af de data og oplysninger, som selskaberne overvåger og rapporterer, bør verifikatorerne beregne og fastsætte den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib, og skibets balance med hensyn til grænsen, herunder et eventuelt overensstemmelsesoverskud eller -underskud, samt overholdelsen af kravene om anvendelse af landstrøm ved kaj. Verifikatoren bør meddele det berørte selskab disse oplysninger. Hvis verifikatoren er den samme som verifikatoren i henhold til forordning (EU) 2015/757, kan en sådan meddelelse ske sammen med rapporten omhandlet i nævnte forordning. Sådanne oplysninger bør derefter indgives af det pågældende selskab til Kommissionen.

(30) Kommissionen bør oprette og sikre driften af en elektronisk database, hvor hvert enkelt skibs ydeevne registreres, og dets overensstemmelse med denne forordning sikres. For at gøre rapporteringen lettere og begrænse den administrative byrde for selskaber, verifikatorer og andre brugere bør denne elektroniske database bygge på det eksisterende THETIS-MRV-modul og tage hensyn til muligheden for at genanvende oplysninger og data, der er indsamlet i forbindelse med forordning (EU) 2015/757.

(31) Overensstemmelsen med denne forordning vil afhænge af elementer, der kan ligge uden for selskabets kontrol, f.eks. spørgsmål vedrørende brændstoftilgængelighed eller brændstofkvalitet. Selskaberne bør derfor have mulighed for at overføre et overensstemmelsesoverskud fra det ene år til det andet eller for på forhånd at låne et overensstemmelsesoverskud for det efterfølgende år inden for visse grænser. Brugen af landstrøm ved kaj, som har stor indflydelse på den lokale luftkvalitet i havnebyer og kystområder, bør ikke være omfattet af lignende fleksibilitetsbestemmelser.

[24] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008).

(32) Med henblik på at undgå teknologisk fastlåsning og fortsat støtte udbredelsen af de mest effektive løsninger bør selskaberne have mulighed for at samle de forskellige skibes præstationer i en pulje og bruge ét skibs eventuelle overpræstationer til at kompensere for et andet skibs dårlige præstationer. Dette skaber en mulighed for at belønne overensstemmelse, der overstiger de fastsatte krav, og tilskynder til investeringer i mere avancerede teknologier. Muligheden for at vælge samlet overensstemmelse bør være frivillig og kræve de berørte selskabers accept.

(33) Et overensstemmelsesdokument ("FuelEU-overensstemmelsescertifikat") udstedt af en verifikator efter de procedurer, der er fastsat ved denne forordning, bør medbringes om bord på skibe som dokumentation for overensstemmelsen med grænserne for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, og med kravene til anvendelse af landstrøm ved kaj. Verifikatorerne bør underrette Kommissionen om, at de har udstedt sådanne dokumenter.

(34) Verifikatorerne bør bestemme antallet af havneanløb, der ikke opfylder kravene, ved brug af et sæt klare og objektive kriterier, hvor der tages hensyn til alle relevante oplysninger, herunder liggetid ved kaj, mængden af hver type energi, der er forbrugt, og anvendelsen af eventuelle udelukkelsesbetingelser, for hvert havneanløb i Unionen. Selskaberne bør stille disse oplysninger til rådighed for verifikatorerne, så de kan fastslå, om kravene er overholdt.

(35) Uden at dette berører muligheden for overensstemmelse gennem bestemmelserne om fleksibilitet og samling i puljer, skal skibe, der ikke overholder grænserne for den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib, pålægges en sanktion, som har afskrækkende virkning. Sanktionen bør stå i et rimeligt forhold til omfanget af den manglende overensstemmelse og udligne enhver økonomisk fordel ved manglende overensstemmelse, så der fortsat er lige konkurrencevilkår i sektoren. Bøden bør baseres på mængden af og omkostningerne til vedvarende og kulstoffattigt brændstof, som skibene burde have anvendt til at opfylde denne forordnings krav.

(36) Den sanktion, der pålægges for hvert havneanløb, som ikke opfylder kravene, bør stå i et rimeligt forhold til omkostningerne ved at bruge elektriciteten og være tilstrækkeligt stor til at have en afskrækkende virkning i forhold til mere forurenende energikilder. Sanktionen bør baseres på den effekt, der er installeret om bord på fartøjet, målt i megawatt, ganget med et fast beløb i EUR pr. times liggetid ved kaj. Da der ikke foreligger nøjagtige tal for de omkostninger, der er forbundet med leveringen af landstrøm i Unionen, bør bødens størrelse baseres på den gennemsnitlige elpris for erhvervsforbrugere i EU ganget med en faktor på to for at tage højde for andre afgifter i forbindelse med leveringen af tjenesten, herunder bl.a. tilslutningsomkostninger og investeringsafkast.

(37) Indtægterne fra disse sanktioner bør anvendes til at fremme distributionen og anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren og hjælpe rederierne med at opfylde deres klima- og miljømål. Med henblik herpå bør disse indtægter tildeles Innovationsfonden, jf. artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF.

(38) Håndhævelsen af de forpligtelser, der følger af denne forordning, bør baseres på eksisterende instrumenter, dvs. instrumenterne oprettet i henhold til Europa-

Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF[25] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF[26]. Det dokument, der bekræfter, at skibet opfylder denne forordnings krav, bør føjes til listen over certifikater og dokumenter, jf. bilag IV til direktiv 2009/16/EF.

(39) I betragtning af betydningen af de konsekvenser, som de foranstaltninger, verifikatorerne har truffet i henhold til denne forordning, kan have for de berørte selskaber, navnlig med hensyn til afgørelser om, hvorvidt havneanløb ikke er i overensstemmelse med kravene, beregning af sanktioner og afslag på udstedelse af et FuelEU-overensstemmelsescertifikat, bør disse selskaber have ret til at anmode den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor verifikatoren er akkrediteret, om revision af sådanne foranstaltninger. I lyset af den grundlæggende ret til effektive retsmidler som omhandlet i artikel 47 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder bør de afgørelser, der træffes af de kompetente myndigheder og havnemyndigheden i henhold til denne forordning, underlagt domstolsprøvelse i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats nationale ret.

(40) For at opretholde lige konkurrencevilkår gennem effektiv anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændring af listen over well-to-wake-emissionsfaktorer, ændring af listen over gældende nulemissionsteknologier eller kriterier for deres anvendelse, fastsættelse af regler for laboratorieprøvninger og målinger af direkte emissioner, akkreditering af verifikatorer, tilpasning af sanktionsfaktoren og retningslinjer for betaling af sanktioner. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

(41) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011[27]. Når modellerne for standardovervågningsplaner fastlægges ved hjælp af gennemførelsesretsakter, bør Kommissionen tage hensyn til muligheden for at genanvende oplysninger og data, der er indsamlet i forbindelse med forordning (EU) 2015/757.

(42) I betragtning af søfartssektorens internationale karakter foretrækkes en global tilgang til begrænsning af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges af skibe, da dette vurderes at være mest effektivt som følge af det bredere anvendelsesområde. I denne

---

25 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

26 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132).

27 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

sammenhæng og med henblik på at lette udviklingen af internationale regler inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) bør Kommissionen dele relevante oplysninger om gennemførelsen af denne forordning med IMO og andre relevante internationale organer, og relevante oplysninger bør indgives til IMO. Hvis der opnås enighed om en global tilgang i forbindelse med forhold, som er relevante for denne forordning, bør Kommissionen revidere denne forordning med henblik på, hvor det er relevant, at tilpasse den til de internationale regler.

(43) Udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og alternative energikilder til skibe, der anløber, befinder sig i eller forlader havne under en medlemsstats jurisdiktion i Unionen, er ikke et mål, der i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne uden risiko for at indføre hindringer for det indre marked og fordreje konkurrencevilkårene mellem havne og mellem rederier. Dette mål kan bedre nås ved at indføre ensartede regler på EU-plan, som skaber økonomiske incitamenter for rederier til fortsat at operere uhindret og samtidig opfylde forpligtelserne vedrørende brugen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer. Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Mål og formål

Ved denne forordning fastsættes ensartede regler, som pålægger:

a) grænsen for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på et skib, der anløber, befinder sig i eller forlader havne under en medlemsstats jurisdiktion, og

b) forpligtelsen til at anvende landstrøm eller nulemissionsteknologi i havne under en medlemsstats jurisdiktion

med henblik på at øge den konsekvente anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt alternative energikilder i hele Unionen og samtidig sikre, at skibstrafikken kan fungere gnidningsløst, og undgå fordrejninger på det indre marked.

Artikel 2

Anvendelsesområde

Denne forordning finder anvendelse på alle skibe med en bruttotonnage på over 5 000, uanset hvilket flag de fører, med hensyn til:

a) den energi, der forbruges under opholdet i en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion

b) hele den energi, der bruges på sejladser fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion, og

c) halvdelen af den energi, der bruges på sejladser, der afgår fra eller anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, hvis den sidste eller den næste anløbshavn er under et tredjelands jurisdiktion.

Denne forordning gælder ikke krigsskibe, marinehjælpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, eller statsskibe, der anvendes til ikkekommercielle formål.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

(a) "drivhusgasemissioner": udledning af kuldioxid (CO_2), methan (CH_4) og dinitrogenoxider (N_2O) i atmosfæren

(b) "biobrændstoffer": biobrændstoffer som defineret i artikel 2, nr. 33), i direktiv (EU) 2018/2001

(c) "biogas": biogas som defineret i artikel 2, nr. 28), i direktiv (EU) 2018/2001

(d) "genanvendt kulstofbrændsel": genanvendt kulstofbrændsel som defineret i artikel 2, nr. 35), i direktiv (EU) 2018/2001

(e) "vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse": vedvarende brændsler, der ikke er af biologisk oprindelse, som defineret i artikel 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001

(f) "fødevare- og foderafgrøder": fødevare- og foderafgrøder som defineret i artikel 2, nr. 40), i direktiv (EU) 2018/2001

(g) "nulemissionsteknologi": en teknologi, der opfylder kravene i bilag III, som ikke indebærer, at følgende drivhusgasser og luftforurenende stoffer udledes i atmosfæren af skibe: kuldioxid (CO_2), methan (CH_4), dinitrogenoxider (N_2O), svovloxider (SO_x), nitrogenoxider (NO_x) og partikler (PM)

(h) "alternative energikilder": vedvarende vind- eller solenergi, der produceres om bord, eller elektricitet, der leveres fra landstrøm

(i) "anløbshavn": en anløbshavn som defineret i artikel 3, litra b), i forordning (EU) 2015/757

(j) "sejlads": sejlads som defineret i artikel 3, litra c), i forordning (EU) 2015/757

(k) "selskab": et selskab som defineret i artikel 3, litra d), i forordning (EU) 2015/757

(l) "bruttotonnage" (BT), bruttotonnage som defineret i artikel 3, litra e), i forordning (EU) 2015/757

(m) "skib ved kaj": et skib ved kaj som defineret i artikel 3, litra n), i forordning (EU) 2015/757

(n) "energi, der bruges om bord": den mængde energi målt i megajoule (MJ), som et skib anvender til fremdrift og drift af udstyr om bord til søs eller ved kaj

(o) "drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib": mængden af drivhusgasemissioner udtrykt i gram CO_2-ækvivalenter fastsat på well-to-wake-grundlag pr. MJ energi, der bruges om bord

(p) "well-to-wake": en metode til beregning af emissioner, som tager hensyn til drivhusgaseffekten af energiproduktion, -transport og -distribution samt anvendelse om bord, herunder under forbrænding

(q) "emissionsfaktor": den gennemsnitlige emission af en drivhusgas i forhold til aktivitetsdata for en kildestrøm, hvor der antages en fuldstændig oxidation i forbindelse med forbrændingen og en komplet omdannelse i forbindelse med alle andre kemiske reaktioner

(r) "landstrøm": det system, der leverer elektricitet til skibe, der ligger ved kaj, ved lav eller høj spænding, vekselstrøm eller jævnstrøm, herunder anlæg på skibssiden og på land, når skibets hovedfordelingstavle forsynes direkte med henblik på strømforsyning af hotel- eller servicefaciliteter eller opladning af sekundære batterier

(s) "verifikator": en juridisk enhed, der udfører verifikationsaktiviteter, som er akkrediteret af et nationalt akkrediteringsorgan i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 765/2008 og denne forordning

(t) "rapporteringsperiode": rapporteringsperiode som defineret i artikel 3, litra m), i forordning (EU) 2015/757

(u) "FuelEU-overensstemmelsescertifikat": et skibsspecifikt dokument, der udstedes til et selskab af en verifikator, der bekræfter, at det pågældende skib har opfyldt kravene i denne forordning i en bestemt rapporteringsperiode

(v) "passagerskib": et skib, der befordrer flere end 12 passagerer, herunder krydstogtskibe, højhastighedspassagerfartøjer og skibe med faciliteter, der gør det muligt for vej- eller jernbanekøretøjer at køre om bord på og af fartøjet

(w) "containerskib": et skib, der udelukkende er beregnet til transport af containere i lastrum og på dæk

(x) "havneanløb, der ikke opfylder kravene": et havneanløb, hvor skibet ikke opfylder kravet i artikel 5, stk. 1, og ingen af undtagelserne i artikel 5, stk. 3, finder anvendelse

(y) "mindst gunstig produktionsvej": den mest kulstofintensive produktionsvej for et brændstof

(z) "CO_2-ækvivalent": den metriske måling, der bruges til at beregne emissionerne af CO_2, CH_4 og N_2O på grundlag af deres globale opvarmningspotentiale ved at omregne mængder af CH_4 og N_2O til den tilsvarende mængde kuldioxid med det samme globale opvarmningspotentiale

(æ) "overensstemmelsesbalance": målingen af et skibs over- eller underopfyldelse med hensyn til grænserne for den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib, beregnet i overensstemmelse med bilag V

(ø) "overensstemmelsesoverskud": en overensstemmelsesbalance med en positiv værdi

(å) "overensstemmelsesunderskud": en overensstemmelsesbalance med en negativ værdi

(aa) "samlet overensstemmelsesbalance i pulje": summen af overensstemmelsesbalancerne for alle skibe, der er medtaget i en pulje

(bb) "havnemyndigheden": ethvert offentligt eller privat organ som defineret i artikel 2, nr. 5), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352[28].

KAPITEL II

KRAV TIL ENERGI, DER ANVENDES OM BORD

Artikel 4

Grænse for drivhusgasintensitet af energi, der anvendes om bord af et skib

1. Den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der anvendes om bord af et skib i løbet af en rapporteringsperiode, må ikke overstige den grænse, der er fastsat i stk. 2.

2. Den grænse, der er omhandlet i stk. 1, beregnes ved at nedsætte referenceværdien [X g CO_2-ækvivalent pr. MJ]* med følgende procentdel:

   – -2 % fra den 1. januar 2025

   – -6 % fra den 1. januar 2030

   – -13 % fra den 1. januar 2035

   – -26 % fra den 1. januar 2040

   – -59 % fra den 1. januar 2045

   – -75 % fra den 1. januar 2050.

   [: Referenceværdien, som vil blive beregnet på et senere tidspunkt i lovgivningsproceduren, svarer til den gennemsnitlige drivhusgasintensitet af energien brugt om bord af skibe i flåden i 2020 fastsat på grundlag af data, der overvåges og rapporteres inden for rammerne af forordning (EU) 2015/757, og ved hjælp af den metode og de standardværdier, der er fastsat i bilag I til nævnte forordning.]*

3. Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed efter metoden i bilag I.

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag II for at tilføje well-to-wake-emissionsfaktorer vedrørende eventuelle nye energikilder eller tilpasse de eksisterende emissionsfaktorer med henblik på at sikre overensstemmelse med fremtidige internationale standarder eller EU-lovgivningen på energiområdet.

Artikel 5

Yderligere nulemissionskrav for energi, der anvendes ved kaj

[28] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352 af 15. februar 2017 om opstilling af rammer for levering af havnetjenester og fælles regler om finansiel gennemsigtighed for havne (EUT L 57 af 3.3.2017, s. 1).

1. Fra den 1. januar 2030 skal et skib, der ligger ved kaj i en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion, tilsluttes landstrøm og anvende den til alle energibehov, mens det ligger ved kaj.

2. Stk. 1 finder anvendelse på:

   (a) containerskibe

   (b) passagerskibe.

3. Stk. 1 finder ikke anvendelse på skibe:

   (a) der ligger ved kaj i mindre end to timer, beregnet på grundlag af afsejlings - og ankomsttidspunktet overensstemmelse med artikel 14

   (b) der anvender nulemissionsteknologier, jf. bilag III

   (c) som er nødt til at foretage et uplanlagt havneanløb af hensyn til sikkerheden eller for at redde menneskeliv på havet

   (d) som ikke kan tilsluttes landstrøm på grund af manglende tilslutningssteder i en havn

   (e) som ikke kan tilsluttes landstrøm, fordi landanlægget ved havnen ikke er kompatibelt med landstrømsanlægget om bord på skibet

   (f) som i en begrænset periode kræver brug af energi produceret om bord i nødsituationer, hvor der er overhængende risiko for liv, skibet, miljøet eller andre tilfælde af force majeure.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag III for at indsætte henvisninger til nye teknologier på listen over gældende nulemissionsteknologier eller kriterier for deres anvendelse, hvis disse nye teknologier anses for at svare til de teknologier, der er opført i nævnte bilag, i lyset af den videnskabelige og tekniske udvikling.

5. Havnemyndigheden i anløbshavnen afgør, om undtagelserne i stk. 3 finder anvendelse, og udsteder eller afviser at udstede certifikatet i overensstemmelse med kravene i bilag IV.

6. Fra den 1. januar 2035 kan undtagelserne i stk. 3, litra d) og e), ikke anvendes på et givet skib mere end fem gange i alt i løbet af et rapporteringsår. Et havneanløb medregnes ikke med henblik på overensstemmelse med denne bestemmelse, hvis selskabet påviser, at det ikke med rimelighed kunne have vidst, at skibet ikke kunne tilsluttes af de årsager, der er nævnt i stk. 3, litra d) og e).

7. Nødsituationer, der medfører et behov for at anvende generatorer om bord, jf. stk. 3, litra f), dokumenteres og rapporteres af skibet til havnemyndigheden.

KAPITEL III

FÆLLES PRINCIPPER OG CERTIFICERING

Artikel 6

Fælles principper for overvågning og rapportering

1. I overensstemmelse med artikel 7-9 skal selskaber for hvert af deres skibe overvåge og rapportere de relevante data i en rapporteringsperiode. De skal foretage overvågningen og rapporteringen for alle havne under en medlemsstats jurisdiktion og for alle sejladser til eller fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte den energi, der bruges om bord af skibe, mens de befinder sig på havet eller ved kaj. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.

3. Overvågningen og rapporteringen skal være ensartet og sammenlignelig over tid. Selskaberne skal med henblik herpå anvende samme overvågningsmetoder og datasæt med forbehold af de ændringer, som verifikatoren har vurderet. Selskaberne skal give rimelig sikkerhed for integriteten af de data, der skal overvåges og rapporteres.

4. Selskaberne skal indhente, registrere, samle, analysere og dokumentere overvågningsdata, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer og aktivitetsdata, på en gennemsigtig og nøjagtig måde, som sætter verifikatoren i stand til at bestemme drivhusgasintensiteten af energien brugt om bord af skibe.

5. Ved udførelsen af de overvågnings- og rapporteringsaktiviteter, der er omhandlet i artikel 7-9 og artikel 14 i denne forordning, anvendes oplysninger og data, der er indsamlet med henblik på forordning (EU) 2015/757, hvor det er relevant.

Artikel 7

Overvågningsplan

1. Senest den 31. august 2024 forelægger selskaberne verifikatorerne en overvågningsplan for hvert af deres skibe med angivelse af den metode, de har valgt blandt metoderne i bilag I til at overvåge og rapportere mængden, typen og emissionsfaktoren for den energi, der bruges om bord af skibe, og andre relevante oplysninger.

2. For skibe, der første gang omfattes af denne forordnings anvendelsesområde efter den 31. august 2024, forelægger selskaberne uden unødigt ophold og senest to måneder efter hvert skibs første anløb af en havn under en medlemsstats jurisdiktion en overvågningsplan for verifikatoren.

3. Overvågningsplanen skal bestå af en fuldstændig og gennemsigtig dokumentation og skal mindst indeholde følgende elementer:

   (a) skibets identifikation og type, herunder dets navn, IMO-identifikationsnummer, registreringshavn eller hjemhavn og rederens navn

   (b) selskabets navn og adresse, telefonnummer og e-mailadresse på en kontaktperson

   (c) en beskrivelse af de energikonverteringsanlæg, der er installeret om bord, og den tilhørende effekt udtrykt i megawatt (MW)

   (d) oplysninger om, at skibet er udstyret med certificeret udstyr, der muliggør tilslutning til landstrøm, ved en bestemt spænding og frekvens, herunder udstyr specificeret i IEC/IEEE 80005-1 (højspænding) og IEC/IEEE 80005-3 (lavspænding), eller er udstyret med alternative energikilder eller nulemissionsteknologi som specificeret i bilag III

(e) en beskrivelse af den eller de påtænkte energikilder, der skal anvendes om bord under sejlads og ved kaj for at opfylde kravene i artikel 4 og 5

(f) en beskrivelse af procedurerne for overvågning af skibets brændstofforbrug samt den energi, der leveres af alternative energikilder eller nulemissionsteknologi som specificeret i bilag III

(g) well-to-wake-emissionsfaktorer omhandlet i bilag II

(h) en beskrivelse af de procedurer, der anvendes til at overvåge, at listen over sejladser er fuldstændig

(i) en beskrivelse af de procedurer, der anvendes til at bestemme aktivitetsdata pr. sejlads, herunder procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af den tid, der er tilbragt på havet mellem afsejlingshavnen og ankomsthavnen, og den tid, skibet har ligget ved kaj

(j) en beskrivelse af de procedurer, systemer og ansvarsområder, der er anvendt til at ajourføre data i overvågningsplanen i rapporteringsperioden

(k) en beskrivelse af den anvendte metode til bestemmelse af surrogatdata til brug for manglende data

(l) en revisionsjournal for at registrere alle detaljer om revisionshistorikken.

4. Selskaberne skal anvende standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner. Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter disse skabeloner, herunder de tekniske regler for ensartet anvendelse heraf. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 27, stk. 3.

Artikel 8

Ændringer af overvågningsplanen

1. Selskaberne skal regelmæssigt og mindst én gang om året kontrollere, om et skibs overvågningsplan afspejler skibets art og funktion, og om nogle af dataene i overvågningsplanen kan forbedres.

2. Selskaber skal ændre overvågningsplanen i enhver af de følgende situationer:

(a) hvis der sker et selskabsskifte

(b) hvis der anvendes nye energikonverteringssystemer, nye typer energi, herunder alternative energikilder, eller en nulemissionsteknologi som specificeret i bilag III

(c) hvis en ændring i tilgængeligheden af data som følge af anvendelsen af nye typer måleudstyr, nye prøveudtagningsmetoder eller analysemetoder eller andre årsager kan påvirke nøjagtigheden af de indsamlede data

(d) hvis det konstateres, at data fra den anvendte overvågningsmetode er ukorrekte

(e) hvis det konstateres, at en del af overvågningsplanen ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, og verifikatoren kræver, at selskabet reviderer den.

3. Selskaberne skal uden unødigt ophold underrette verifikatorerne om alle forslag til ændring af overvågningsplanen.

4. Ændringer af overvågningsplanen, jf. denne artikels stk. 2, litra b), c) og d), skal vurderes af verifikatoren. Efter vurderingen meddeler verifikatoren det pågældende selskab, om disse ændringer er i overensstemmelse med artikel 6.

Artikel 9

Certificering af biobrændstoffer, biogas, vedvarende flydende eller gasformige transportbrændsler, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel

1. Når biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel som defineret i direktiv (EU) 2018/2001, medregnes med henblik på de formål, der er omhandlet i denne forordnings artikel 4, stk. 1, finder følgende regler anvendelse:

   (a) drivhusgasemissionsfaktorer for biobrændstoffer og biogas, der opfylder bæredygtighedskriterierne og kriterierne for besparelse af drivhusgasemissioner i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001, fastlægges efter de metoder, der er fastsat i nævnte direktiv

   (b) drivhusgasemissionsfaktorer for vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel, som opfylder tærsklerne for besparelse af drivhusgasemissioner i artikel 27, stk. 3, i direktiv (EU) 2018/2001, fastlægges efter de metoder, der er fastsat i nævnte direktiv

   (c) biobrændstoffer og biogas, som ikke er i overensstemmelse med litra a), eller som er produceret af fødevare- og foderafgrøder, anses for at have de samme emissionsfaktorer som den mindst gunstige produktionsvej for fossile brændstoffer for denne type brændstof

   (d) vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel, som ikke er i overensstemmelse med litra b), anses for at have de samme emissionsfaktorer som den mindst gunstige produktionsvej for fossile brændstoffer for denne type brændstof.

2. Selskaberne skal fremlægge nøjagtige og pålidelige data om drivhusgassernes emissionsintensitet og bæredygtighedskarakteristikaene for biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel, som er verificeret efter en ordning, der er anerkendt af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 30, stk. 5 og 6, i direktiv (EU) 2018/2001.

3. Selskaberne er berettigede til at afvige fra de fastsatte standardværdier for tank-to-wake-emissionsfaktorerne, hvis de faktiske værdier certificeres ved laboratorieprøvning eller målinger af direkte emissioner. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte regler for gennemførelse af laboratorieprøvninger og målinger af direkte emissioner.

KAPITEL IV

VERIFIKATION OG AKKREDITERING

Artikel 10

Verifikationsaktiviteter

1. Verifikatoren vurderer, om overvågningsplanen er i overensstemmelse med kravene i artikel 6-9. Hvis verifikatoren under sin vurdering konstaterer, at disse krav ikke er overholdt, skal det pågældende selskab revidere sin overvågningsplan i overensstemmelse hermed og indgive den reviderede plan til verifikatoren til endelig vurdering, inden rapporteringsperioden påbegyndes. Det pågældende selskab indgår nærmere aftale med verifikatoren om tidsfristen for at indføre disse revisioner. Denne tidsfrist må under alle omstændigheder ikke ligge efter rapporteringsperiodens begyndelse.

2. Verifikatoren vurderer, om de indberettede oplysninger er i overensstemmelse med kravene i artikel 6-9 samt bilag I, II og III, inden de aktiviteter, der er fastsat i artikel 15, stk. 2, påbegyndes.

3. Hvis verifikatoren ved sin vurdering konstaterer ukorrekte angivelser eller afvigelser i forhold til denne forordning, underretter verifikatoren det pågældende selskab herom snarest muligt. Selskabet skal derefter ændre de ukorrekte angivelser eller afvigelser, således at verifikationsprocessen kan afsluttes til tiden.

Artikel 11

Generelle forpligtelser og principper for verifikatorerne

1. Verifikatoren skal være uafhængig af et skibs selskab eller operatør og udføre de aktiviteter, som kræves i henhold til denne forordning i offentlighedens interesse. I denne henseende må hverken verifikatoren eller en del af den samme juridiske enhed være et selskab eller et skibs operatør, ejer af et selskab eller være ejet af dem, ligesom verifikatoren ikke må have forbindelser til selskabet, som kan påvirke dennes uafhængighed og upartiskhed.

2. Verifikatoren skal vurdere pålideligheden, troværdigheden og præcisionen af dataene og oplysningerne vedrørende mængden, typen og emissionsfaktoren for den energi, der bruges om bord af skibe, herunder navnlig:

   (a) tildeling af brændstofforbrug til sejladser og brug af alternative energikilder på sejladser

   (b) de rapporterede data om brændstofforbrug og dermed forbundne målinger og beregninger

   (c) valg og anvendelse af emissionsfaktorer

   (d) brug af landstrøm eller tilstedeværelse af undtagelser, der er certificeret i henhold til artikel 5, stk. 5.

3. Den i stk. 2 omhandlede vurdering baseres på følgende:

   (a) de rapporterede data er sammenhængende med hensyn til de anslåede data, der er baseret på skibets sporingsdata og kendetegn som maskineffekten

   (b) de rapporterede data er fri for uoverensstemmelser, navnlig i sammenligning med den samlede mængde brændstof, som hvert skib årligt indkøber, og det samlede brændstofforbrug under sejladser

   (c) dataene er indsamlet i overensstemmelse med de gældende regler, og

   (d) skibets relevante registre er fuldstændige og konsekvente.

Artikel 12

Verifikationsprocedurer

1. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med overvågningen og rapporteringen ved at sammenligne den rapporterede mængde, type og emissionsfaktor for den energi, der bruges om bord af skibe, med anslåede data baseret på skibets sporingsdata og karakteristika som f.eks. maskineffekten. Såfremt der findes betydelige afvigelser, skal verifikatoren udføre supplerende analyser.

2. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med de forskellige beregningstrin ved at gennemgå alle de anvendte datakilder og metoder, som selskabet har anvendt.

3. Verifikatoren skal tage hensyn til alle effektive risikokontrolmetoder, som selskabet har anvendt for at mindske usikkerheden forbundet med den nøjagtighed, der er specifik i forhold til de anvendte overvågningsmetoder.

4. Selskabet skal give verifikatoren eventuelle yderligere oplysninger, som gør det muligt for verifikatoren at udføre verifikationsprocedurerne. Verifikatoren kan udføre kontroller i løbet af verifikationsprocessen for at bestemme pålideligheden af de rapporterede data og oplysninger.

Artikel 13

Akkreditering af verifikatorer

1. Verifikatorer skal akkrediteres for aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

2. Såfremt denne forordning ikke indeholder særskilte bestemmelser om akkreditering af verifikatorer, finder de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 765/2008 anvendelse.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af verifikatorer. De metoder, der angives i disse delegerede retsakter, baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 10 og 11, samt på relevante internationalt anerkendte standarder.

KAPITEL V

REGISTRERING, VERIFIKATION, RAPPORTERING OG VURDERING AF OVERENSSTEMMELSE

Artikel 14

Overvågning og registrering

1. På grundlag af overvågningsplanen, jf. artikel 7, og efter verifikatorens vurdering af denne plan, skal selskaberne for hvert skib, der ankommer til eller afsejler fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion, og for hver sejlads til eller fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion, registrere følgende oplysninger:

   (a) afsejlingshavn og ankomsthavn, herunder dato og klokkeslæt for afsejling og ankomst, og den tid, skibet har ligget ved kaj

(b) for hvert skib, som kravet i artikel 5, stk. 1, finder anvendelse på, tilslutning til landstrøm eller anvendelsen af en af de undtagelser, der er nævnt i artikel 5, stk. 3

(c) mængden af hver type brændstof, der forbruges ved kaj og til søs

(d) well-to-wake-emissionsfaktorerne for hver type brændstof, der forbruges ved kaj og til søs, fordelt på well-to-tank-emissioner, tank-to-wake-emissioner og fugitive emissioner, som omfatter alle relevante drivhusgasser

(e) mængden af hver type alternativ energikilde, der forbruges ved kaj og til søs.

2. Selskaberne registrerer hvert år de data og oplysninger, der er anført i stk. 1, på en gennemsigtig måde, der gør det muligt for verifikatoren at verificere overensstemmelsen med denne forordning.

3. Senest den 30. marts hvert indgiver selskaberne de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, til verifikatoren.

Artikel 15

Verifikation og beregning

1. Efter verifikationen, jf. artikel 10-12, vurderer verifikatoren kvaliteten, fuldstændigheden og nøjagtigheden af de oplysninger, der er indgivet af selskabet i henhold til artikel 14, stk. 3.

2. På grundlag af de oplysninger, der er verificeret i henhold til stk. 1, skal verifikatoren:

(a) ved hjælp af metoden i bilag I beregne den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, som det pågældende skib bruger om bord

(b) ved hjælp af formlen i bilag V beregne skibets overensstemmelsesbalance

(c) beregne antallet af havneanløb, der ikke opfylder kravene, i den foregående rapporteringsperiode, herunder den tid, skibet har ligget ved kaj for hvert havneanløb, der ikke opfylder kravene

(d) beregne sanktionerne omhandlet i artikel 20, stk. 1 og 2.

3. Verifikatoren meddeler selskabet de oplysninger, der er omhandlet i stk. 2.

Artikel 16

Overensstemmelsesdatabase og -rapportering

1. Kommissionen udvikler, sikrer driften af og ajourfører en elektronisk overensstemmelsesdatabase med henblik på at overvåge overensstemmelsen med artikel 4 og 5. Overensstemmelsesdatabasen anvendes til at føre register over skibes overensstemmelsesbalance og anvendelsen af de fleksibilitetsmekanismer, der er omhandlet i artikel 17 og 18. Databasen skal være tilgængelig for selskaberne, verifikatorerne, de kompetente myndigheder og Kommissionen.

2. Kommissionen fastsætter ved hjælp af gennemførelsesretsakter reglerne for adgangsrettigheder samt de funktionelle og tekniske specifikationer for overensstemmelsesdatabasen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 27, stk. 3.

3. Senest den 30. april hvert år registrerer selskabet for hvert af dets skibe de oplysninger, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2, i overensstemmelsesdatabasen, som de er kontrolleret af verifikatoren, sammen de oplysninger, der gør det muligt at identificere skibet, selskabet samt identiteten af den verifikator, der har foretaget vurderingen.

Artikel 17

Opsparing og lån af overensstemmelsesoverskud mellem rapporteringsperioder

1. Hvis skibet har et overensstemmelsesoverskud for rapporteringsperioden, kan selskabet opspare det med henblik på det samme skibs overensstemmelsesbalance for den efterfølgende rapporteringsperiode. Selskabet skal registrere opsparingen af overensstemmelsesoverskuddet til den efterfølgende rapporteringsperiode i overensstemmelsesdatabasen efter godkendelse fra verifikatoren. Selskabet kan ikke længere opspare overensstemmelsesoverskuddet, når FuelEU-overensstemmelsescertifikatet er blevet udstedt.

2. Hvis skibet har et overensstemmelsesunderskud for rapporteringsperioden, kan selskabet låne et tilsvarende forskud af overensstemmelsesoverskuddet for den efterfølgende rapporteringsperiode. Forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet lægges til skibets balance i rapporteringsperioden og træffes fra det samme skibs balance i den efterfølgende rapporteringsperiode. Den mængde, der skal fratrækkes i den efterfølgende rapporteringsperiode, skal være lig med forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet ganget med 1,1. Forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet kan ikke lånes:

   (a) for den mængde, der overstiger grænsen på 2 %, jf. artikel 4, stk. 2, ganget med skibets energiforbrug beregnet i overensstemmelse med bilag I

   (b) i to på hinanden følgende rapporteringsperioder.

3. Senest den 30. april i året efter rapporteringsperioden skal selskabet registrere forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet efter verifikatorens godkendelse i overensstemmelsesdatabasen.

Artikel 18

Samling af overensstemmelse i puljer

1. Overensstemmelsesbalancerne for to eller flere skibe, som verificeres af den samme verifikator, kan samles i en pulje med hensyn til opfyldelse af kravene i artikel 4. Et skibs overensstemmelsesbalance kan ikke medtages i mere end én pulje i samme rapporteringsperiode.

2. Senest den 30. marts i året efter rapporteringsperioden skal selskabet meddele verifikatoren, at det har til hensigt med medtage skibets overensstemmelsesbalance i en pulje for den umiddelbart foregående rapporteringsperiode. Hvis de skibe, der er medtaget i puljen, kontrolleres af to eller flere selskaber, indgiver selskaberne en fælles meddelelse til verifikatoren.

3. Senest den 30. april i året efter rapporteringsperioden registrerer verifikatoren puljen i overensstemmelsesdatabasen. Puljens sammensætning må ikke ændres efter denne dato.

4. Hvis overensstemmelse er samlet i en pulje i henhold til denne artikels stk. 1, og i henhold til artikel 15, stk. 2, litra b), kan selskabet bestemme, hvordan puljens samlede overensstemmelsesbalance skal fordeles på hvert enkelt skib, såfremt den samlede overensstemmelsesbalance for puljen overholdes. Hvis de skibe, der er medtaget i puljen, kontrolleres af to eller flere selskaber, fordeles puljens samlede overensstemmelsesbalance efter den metode, der er anført i den fælles meddelelse.

5. Hvis puljens gennemsnitlige overensstemmelsesbalance resulterer i et overensstemmelsesoverskud for et enkelt skib, finder artikel 17, stk. 1, anvendelse.

6. Artikel 17, stk. 2, finder ikke anvendelse på et skib, der er medtaget i puljen.

7. Selskabet kan ikke længere medtage skibets overensstemmelsesbalance i en pulje, når FuelEU-overensstemmelsescertifikatet er blevet udstedt.

Artikel 19

FuelEU-overensstemmelsescertifikat

1. Senest den 30. juni i året efter rapporteringsperioden skal verifikatoren udstede et FuelEU-overensstemmelsescertifikat for det pågældende skib, såfremt skibet ikke har et overensstemmelsesunderskud, efter eventuel anvendelse af artikel 17 og 18, og ikke har foretaget havneanløb, der ikke opfylder kravene.

2. FuelEU-overensstemmelsescertifikatet skal indeholde følgende oplysninger:

   (a) skibets identitet (navn, IMO-identifikationsnummer og registreringshavn eller hjemhavn)

   (b) rederens navn, adresse og hovedforretningssted

   (c) verifikatorens identitet

   (d) datoen for udstedelse af dette certifikat, dets gyldighedsperiode og den rapporteringsperiode, det vedrører.

3. FuelEU-overensstemmelsescertifikatet er gyldigt i en periode på 18 måneder efter rapporteringsperiodens afslutning.

4. Verifikatoren underretter straks Kommissionen og flagstaten om udstedelsen af ethvert FuelEU-overensstemmelsescertifikat.

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastlæggelse af modeller for FuelEU-overensstemmelsescertifikater, herunder elektroniske modeller. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 27, stk. 2.

Artikel 20

Sanktioner

1. Hvis skibet den 1. maj i året efter rapporteringsperioden har et overensstemmelsesunderskud, skal selskabet betale en sanktion. Verifikatoren beregner beløbet for sanktionen på grundlag af den formel, der er angivet i bilag V.

2. Selskabet skal betale en sanktion for hvert havneanløb, der ikke opfylder kravene. Verifikatoren beregner beløbet for sanktionen ved at gange et beløb på 250 EUR med den installerede effekt om bord i megawatt og med det antal timer, skibet har ligget ved kaj.

3. Uanset artikel 19, stk. 1, udsteder verifikatoren et FuelEU-overensstemmelsescertifikat, når sanktionerne, jf. denne artikels stk. 1 og 2, er blevet betalt. De foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikel, og dokumentationen for de finansielle betalinger, jf. artikel 21, registreres i FuelEU-overensstemmelsescertifikatet.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag V for at tilpasse formlen, jf. denne artikels stk. 1, og ændre beløbet for den faste sanktion, jf. denne artikels stk. 2, under hensyntagen til udviklingen i energiomkostningerne.

Artikel 21

Tildeling af sanktioner til støtte for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren

1. De sanktioner, der er omhandlet i artikel 20, stk. 1 og 2, tildeles til støtte for fælles projekter, der tager sigte på hurtig udbredelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren. Projekter, der finansieres med midler fra sanktionerne, skal stimulere produktionen af større mængder vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til søfartssektoren, lette etableringen af passende bunkringsfaciliteter eller eltilslutningspunkter i havne og støtte udviklingen, afprøvningen og ibrugtagningen af de mest innovative europæiske teknologier i flåden med henblik på at opnå betydelige emissionsreduktioner.

2. Indtægterne fra sanktionerne, jf. stk. 1, tildeles Innovationsfonden, jf. artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF. Disse indtægter udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5, og gennemføres i overensstemmelse med reglerne for Innovationsfonden.

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning med hensyn til retningslinjer for betaling af sanktioner, jf. artikel 20, stk. 1 og 2.

Artikel 22

Forpligtelse til at medbringe et gyldigt FuelEU-overensstemmelsescertifikat om bord

1. Skibe, der anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, skal medbringe et gyldigt FuelEU-overensstemmelsescertifikat om bord.

2. FuelEU-overensstemmelsescertifikatet, som er udstedt for det pågældende skib i henhold til artikel 19, udgør dokumentation for overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 23

Håndhævelse

1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, forholdsmæssige og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne anmelder disse sanktionsbestemmelser til Kommissionen senest den [dd. mm 20xx] og giver den omgående besked om enhver ændring af dem.

2. Hver medlemsstat sikrer, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion, der udføres i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF, omfatter kontrol af, at der medbringes et gyldigt FuelEU-overensstemmelsescertifikat om bord.

3. Hvis et skib ikke har fremlagt et gyldigt FuelEU-overensstemmelsescertifikat i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvis andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har sikret overensstemmelse, kan den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor anløbshavnen er beliggende, udstede en afgørelse om bortvisning efter at have givet det pågældende selskab mulighed for at indgive dets bemærkninger. Den kompetente myndighed i medlemsstaten underretter Kommissionen, de andre medlemsstater og den berørte flagstat om afgørelsen om bortvisning. Enhver medlemsstat, bortset fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører, skal nægte det skib, som er genstand for afgørelsen om bortvisning, at anløbe sine havne, indtil selskabet opfylder sine forpligtelser. Hvis skibet fører en medlemsstats flag, skal den pågældende medlemsstat efter at have givet det pågældende selskab mulighed for at indgive dets bemærkninger udstede en afgørelse om tilbageholdelse af flag, indtil selskabet opfylder sine forpligtelser.

4. Opfyldelsen af disse forpligtelser bekræftes ved meddelelsen af et gyldigt FuelEU-overensstemmelsescertifikat til den kompetente nationale myndighed, der har udstedt afgørelsen om bortvisning. Dette stykke berører ikke de folkeretlige bestemmelser, som finder anvendelse på nødstedte skibe.

5. Enhver medlemsstat underretter Kommissionen, de øvrige medlemsstater og den berørte flagstat om sanktioner over for et bestemt skib.

Artikel 24

Ret til revision

1. Selskaberne har ret til at anmode om en revision af de beregninger og foranstaltninger, som verifikatoren har rettet til dem i henhold til denne forordning, herunder afslaget på et udstede et FuelEU-overensstemmelsescertifikat i henhold til artikel 19, stk. 1.

2. Ansøgningen om revision indgives senest en måned efter verifikatorens meddelelse af resultatet af beregningen eller foranstaltningen til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor verifikatoren er akkrediteret. Den kompetente myndigheds afgørelse kan prøves ved en domstol.

3. De beslutninger, der træffes af havnemyndigheden i medfør af denne forordning, er underlagt domstolsprøvelse.

Artikel 25

Kompetente myndigheder

Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder som ansvarlige for anvendelsen og håndhævelsen af denne forordning ("de kompetente myndigheder"). De meddeler Kommissionen deres navne og kontaktoplysninger. Kommissionen offentliggør listen over kompetente myndigheder på sit websted.

KAPITEL VI

DELEGEREDE BEFØJELSER OG GENNEMFØRELSESBEFØJELSER SAMT ENDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 26

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage de delegerede retsakter i artikel 4, stk. 6, artikel 5, stk. 4, artikel 9, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, for en ubegrænset periode fra den [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

3. Den i artikel 4, stk. 7, artikel 5, stk. 4, artikel 9, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.

5. Så snart Kommissionen har vedtaget en delegeret retsakt, underretter den Europa-Parlamentet og Rådet samtidigt herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 7, artikel 5, stk. 4, artikel 9, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på tre måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 27

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002[29]. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

[29] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) og om ændring af forordningerne om sikkerhed til søs og om forebyggelse af forurening fra skibe (EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011. Når udvalgets udtalelse indhentes efter en skriftlig procedure, afsluttes proceduren uden noget resultat, hvis formanden for udvalget træffer beslutning herom inden for tidsfristen for afgivelse af udtalelsen.

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendes.

Artikel 28

Rapport og revision

1. Kommissionen aflægger senest den 1. januar 2030 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af en evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, og af udviklingen i teknologierne og på markedet for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport og dens indvirkning på søfartssektoren i Unionen. Kommissionen overvejer eventuelle ændringer af:

   (a) den grænse, der er anført i artikel 4, stk. 2

   (b) de typer skibe, som artikel 5, stk. 1, finder anvendelse på

   (c) de undtagelser, der er nævnt i artikel 5, stk. 3.

Artikel 29

Ændringer af direktiv 2009/16/EF

Følgende punkt føjes til listen i bilag IV til direktiv 2009/16/EF: "51. FuelEU-overensstemmelsescertifikatet udstedt i henhold til forordning (EU) xxxx om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport".

Artikel 30

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*. Den anvendes fra den 1. januar 2025.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*