EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.7.2021
COM(2021) 562 final

2021/0210 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG

(Text av betydelse för EES)

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Genom att bidra till omkring 75 % av EU:s utrikeshandel och 31 % av EU:s interna handel sett till volym är sjötransporter en viktig del av Europas transportsystem och spelar en avgörande roll för den europeiska ekonomin. Varje år går omkring 400 miljoner passagerare ombord eller stiger i land i EU:s hamnar, varav cirka 14 miljoner reser med kryssningsfartyg. Sjötransporter fyller en viktig funktion när det gäller att säkerställa öars och perifera maritima regioners förbindelser med resten av den inre marknaden[1]. Effektiva sjötransportförbindelser är avgörande för EU-medborgarnas rörlighet, för utvecklingen av EU:s regioner och för EU:s ekonomi som helhet.

Sjötransportsektorn verkar i en miljö präglad av öppna marknader och internationell konkurrens. Sjötransporttjänster inom EU är öppna för alla fartygsägare i EU och sjötransporttjänster mellan EU-länder och mellan EU-länder och länder utanför EU kan erbjudas av operatörer av alla nationaliteter. Lika villkor för fartygsoperatörer och rederier är avgörande för en väl fungerande EU-marknad för sjötransporter.

I september 2020 antog kommissionen ett förslag om att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030[2] och föra in EU på en ansvarsfull väg mot att bli klimatneutralt senast 2050. För att uppnå klimatneutralitet måste utsläppen från transporter minska med 90 % fram till 2050. Alla transportsätt, inklusive sjötransporter, kommer att behöva bidra till minskningarna.

För att uppnå betydande minskningar av koldioxidutsläppen från internationella sjötransporter krävs användning av både mindre energi (ökad energieffektivitet) och renare typer av energi (med användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen). I meddelandet om klimatmålsplanen för 2030[3] förklaras följande: *Både luftfarts- och sjöfartssektorn kommer att behöva trappa upp insatserna för att förbättra effektiviteten hos luftfartyg, fartyg och driften av dem och för att öka användningen av hållbart producerade förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Detta kommer att bedömas närmare i samband med ReFuelEU, luftfart, och FuelEU, sjöfart, initiativ som syftar till att öka produktionen och användningen av hållbara alternativa bränslen för dessa sektorer. Den nödvändiga utvecklingen och spridningen av teknik måste ha skett redan 2030, så att mycket snabbare förändringar kan ske därefter*

Beroende på de politiska scenarier som bedöms inom ramen för klimatmålsplanen för 2030, och som stöd för strategin för hållbar och smart mobilitet, bör förnybara och koldioxidsnåla bränslen utgöra mellan 6 % och 9 % av de internationella sjötransporternas bränslemix 2030 och mellan 86 % och 88 % senast 2050 för att bidra till EU:s mål för minskade växthusgasutsläpp i hela ekonomin[4].

I klimatmålsplanen konstateras att andelen förnybar energi i transportsektorn måste öka genom utveckling av elektrifiering, avancerade biobränslen och andra förnybara och

---

1 EU Transport in figures, Statistical pocketbook 2020 (ej översatt tilll svenska) https://ec.europa.eu/transport/media/media-corner/publications_en

2 COM(2020) 563 final.

3 COM(2020) 562 final.

4 I scenariot där man bedömer en kombination av koldioxidprissättning och regleringsåtgärder (så kallade MIX) beräknas en andel på 7,5 % för 2030 och 86 % för 2050.

koldioxidsnåla bränslen som en del av ett holistiskt och integrerat tillvägagångssätt, och att vätgasbaserade syntetiska bränslen kommer att vara avgörande för utfasningen av fossila bränslen, särskilt inom luftfarts- och sjöfartssektorn.

Arbetet för att sjötransportsektorn ska använda renare bränslen bedrivs också på internationell nivå. År 2018 antog Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) sin första strategi om minskning av utsläppen av växthusgaser från fartyg. I förteckningen över identifierade åtgärder på kort sikt inbegriper IMO främjande av alternativa koldioxidsnåla och koldioxidfria bränslen och tillhandahållande av landström.

För närvarande är bränslemixen inom sjöfartssektorn helt beroende av fossila bränslen. Detta kan förklaras med att operatörerna inte har tillräckliga incitament för att minska utsläppen och med att det saknas mogna, överkomliga och globalt användbara tekniska alternativ till fossila bränslen inom sektorn. Ett antal marknadsmisslyckanden orsakar och förstärker delvis dessa problem. Det rör sig bland annat om följande:

– Det ömsesidiga beroendet mellan tillgång, distribution och efterfrågan på bränslen.

– Brist på information om framtida lagstadgade krav.

– Tillgångarnas långa livslängd (fartyg och bunkringsinfrastruktur).

I initiativet FuelEU Maritime föreslås ett gemensamt EU-regelverk för att öka andelen förnybara och koldioxidsnåla bränslen i de internationella sjötransporternas bränslemix utan att skapa hinder för den inre marknaden.

Överväganden om eventuella hinder för den inre marknaden, snedvridning av konkurrensen mellan operatörer och omläggning av handelsrutter är särskilt relevanta för bränslekrav, eftersom bränslekostnaderna utgör en betydande del av fartygsoperatörernas kostnader. Bränslekostnadernas andel av fartygens driftskostnader kan variera från cirka 35 % av fraktsatsen för ett litet tankfartyg till cirka 53 % för containerfartyg/bulkfartyg. Variationer i priserna på marina bränslen kan därför i hög grad påverka fartygsoperatörernas ekonomiska resultat.

Samtidigt är prisskillnaden mellan konventionella marina bränslen av fossilt ursprung och förnybara koldioxidsnåla bränslen fortfarande stor. För att upprätthålla konkurrenskraften och samtidigt styra sektorn mot den bränsleomställning som den oundvikligen måste genomföra behövs tydliga och enhetliga skyldigheter i fråga om fartygens användning av förnybara bränslen med låga koldioxidutsläpp.

En ökad förutsägbarhet i regelverket förväntas stimulera teknikutveckling och bränsleproduktion och hjälpa sektorn att lösa det nuvarande ”hönan och ägget”-problemet när det gäller efterfrågan och tillgång på förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Tydliga och enhetliga skyldigheter när det gäller fartygens energianvändning är nödvändiga för att minska risken för koldioxidläckage, som sjötransporter tenderar att ge upphov till för på grund av sin internationella karaktär och möjligheten att bunkra bränsle utanför EU. På grund av sjötransporternas gränsöverskridande och globala dimension rekommenderas en gemensam sjötransportförordning framför en rättslig ram som ålägger EU:s medlemsstater att omvandla EU-lagstiftningen till nationell lagstiftning. Det senare skulle kunna leda till ett lapptäcke av nationella åtgärder med olika krav och mål.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

FuelEU Maritime är en del av det åtgärdspaket som utformats för att ta itu med utsläpp från sjötransporter och samtidigt upprätthålla lika villkor. Det är helt förenligt med andra åtgärder

som presenteras som en del av 55 %-paketet (Fit for 55) och bygger på befintliga politiska verktyg såsom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757[5], genom vilken ett EU-system inrättas för att övervaka, rapportera och verifiera koldioxidutsläpp och annan relevant information från stora fartyg som använder EU-hamnar.

Ett åtgärdspaket anses nödvändig för att ta itu med olika och tydligt märkbara marknadsmisslyckanden som hindrar genomförandet av begränsningsåtgärder inom sjöfartssektorn. Utöver initiativet FuelEU Maritime, som syftar till att öka efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla bränslen, föreslår kommissionen att EU:s utsläppshandelssystem[6] utvidgas till att omfatta sjöfartssektorn och att energiskattedirektivet[7] ses över. Dessa två initiativ torde säkerställa kostnadseffektiva utsläppsminskningar inom sektorn och att transportpriset återspeglar dess inverkan på miljö, hälsa och energitrygghet.

Dessutom kommer åtgärdspaketet att omfatta en översyn av flera andra direktiv, bland annat följande:

– Direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen (AFID)[8].

– Direktivet om förnybar energi (RED II)[9].

Utöver revidering av ovan nämnda lagstiftning kommer kommissionen att se över behovet av ytterligare forsknings- och innovationsverksamhet, särskilt genom det samprogrammerade partnerskapet för utsläppsfria vattenburna transporter som föreslagits av teknikplattformen Waterborne inom ramen för Horisont Europa[10]. Kommissionen kommer också att revidera riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi[11] i linje med de politiska målen i den europeiska gröna given, vilket bör möjliggöra tillräcklig finansiering av sektorns gröna omställning (inbegripet för utbyggnad av infrastruktur för laddning på land), samtidigt som snedvridning av konkurrensen undviks.

Om man tittar närmare på de föreslagna åtgärderna finns det för närvarande ingen mekanism, vare sig på IMO-nivå eller EU-nivå, för att korrigera förekomsten av negativa externa effekter (indirekta kostnader för utsläpp som annars inte beaktas) inom sektorn. Detta hindrar operatörerna från att i sina drifts- och investeringsval ta hänsyn till de sociala kostnaderna för sin verksamhet när det gäller klimatförändringar och luftföroreningar. I den ekonomiska litteraturen anges att prissättningsmekanismer är de instrument som föredras för att ”internalisera” externa kostnader. De viktigaste exemplen är en skatt som fastställs på nivån för de externa kostnaderna, eller ett instrument med utsläppstak och handel (cap and trade

---

5 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

6 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

7 Rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51).

8 Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

9 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

10 https://www.waterborne.eu/

11 Meddelande från Kommissionen – Riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2010

(EUT C 200, 28.6.2014, s. 1).

), t.ex. EU:s utsläppshandelssystem, som sätter en gräns för de totala utsläppen och låter marknaden bestämma ett lämpligt pris. Båda beskrivs som marknadsbaserade styrmedel.

Handeln med utsläppsrätter kan visserligen leda till minskade växthusgasutsläpp på ett kostnadseffektivt sätt och ger en enhetlig prissignal som påverkar aktörernas, investerarnas och konsumenternas beslut, men den undanröjer inte i tillräcklig utsträckning alla hinder för användningen av utsläppssnåla och utsläppsfria lösningar.

Det krävs ytterligare politiska åtgärder för att säkerställa att lika villkor upprätthålls samtidigt som hinder för investeringar i teknik och infrastruktur för ren energi undanröjs, vilket i sin tur minskar kostnaderna för utsläppsminskning och kompletterar åtgärderna i EU:s utsläppshandelssystem. Detta är särskilt relevant när det gäller att stödja begränsningsåtgärder – såsom användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjötransportsektorn – som har stor potential att minska utsläppen i framtiden men som för närvarande står inför höga kostnader för utsläppsminskning och vissa marknadshinder.

Utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till sjöfartssektorn kommer förvisso ytterligare att driva på energieffektivitetsförbättringar och minska prisskillnaden mellan konventionell och utsläppssnål teknik, men dess förmåga att stödja en snabb utbyggnad av tekniken för förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn beror i hög grad på dess faktiska prisnivå, som sannolikt inte kommer att nå en tillräcklig nivå för detta ändamål på kort till medellång sikt.

På liknande sätt har lagstiftning om bränsleförsörjning (RED II) och infrastruktur (AFID) inte haft någon betydande inverkan på användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn och behöver kompletteras med åtgärder som kan skapa en efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Dessutom skulle översynen av RED II inte kunna hantera den höga risken för bunkring av bränsle utanför EU för sjöfartssektorn.

Det finns för närvarande inget EU-regelverk som specifikt tar upp användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter. Syftet med det här initiativet är att fylla den luckan genom att öka efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter samtidigt som man upprätthåller lika villkor och en välfungerande EU-marknad för marina bränslen och sjötransporter.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta initiativ syftar till att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom EU:s sjötransporter och samtidigt upprätthålla lika villkor, både till havs och i hamn, och bidra till att uppnå EU:s och internationella klimat- och miljömål. Att säkerställa en mer diversifierad bränslemix och mer omfattande användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen är avgörande för att säkerställa sektorns bidrag till den europeiska ambitionen om klimatneutralitet senast 2050 i enlighet med den europeiska gröna given. Samtidigt är det viktigt med ett differentierat tillvägagångssätt för användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen till sjöss och i hamn för att ta hänsyn till hur luftföroreningar påverkas av strängare krav för fartyg i hamnar och skillnader i tillgången till teknik (fler alternativ för fartyg i hamnar).

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Detta initiativ syftar till att upprätthålla en hög konnektivitetsnivå och bevara industrins konkurrenskraft inom sjöfartssektorn och samtidigt öka dess hållbarhet. Artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) ger unionen befogenhet att fastställa lämpliga bestämmelser för sjötransporter.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Sjötransporter är till sin natur en internationell sektor. I Europa sker cirka 75 % av de resor som rapporteras inom ramen för övervakning, rapportering och verifiering, inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) (och kan därför vara ett mått på trafiken inom EU) och endast omkring 9 % av trafiken beräknas vara inrikes resor (mellan hamnar inom samma EU-medlemsstat). Sektorns gränsöverskridande aspekter är därför av avgörande betydelse och kräver samordnade åtgärder på EU-nivå.

Utan åtgärder på EU-nivå skulle ett lapptäcke av regionala eller nationella krav i EU:s medlemsstater riskera att leda till en utveckling av tekniska lösningar som inte nödvändigtvis är kompatibla med varandra. Flera medlemsstater håller redan på att utarbeta nationella maritima strategier som inbegriper specifika tillvägagångssätt för utsläpp från fartyg och i synnerhet användning av alternativa bränslen[12] som skulle kunna leda till oavsiktliga effekter och snedvridning av marknaden. Eftersom de problemfaktorer som identifierats i samband med detta förslag inte skiljer sig nämnvärt från en medlemsstat till en annan, och med tanke på den gränsöverskridande aspekten av sektorns verksamheter, hanteras dessa frågor bäst på EU-nivå. EU-åtgärder kan också inspirera och bana väg för utvecklingen av framtida åtgärder som påskyndar användningen av alternativa bränslen på global nivå[13].

Tidigare EU-åtgärder i frågor som rör växthusgasutsläpp har redan lett till motsvarande åtgärder från IMO:s sida; exempelvis ledde EU:s antagande av förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från fartyg till att IMO kort därefter antog ett liknande obligatoriskt globalt system för insamling av uppgifter om växthusgaser. Ett samordnat tillvägagångssätt från EU:s medlemsstaters sida som svar på IMO:s fortsatta minskningar av växthusgasutsläpp har på senare tid säkerställt att obligatoriska operativa energieffektivitetsåtgärder ingår i IMO:s kortsiktiga åtgärder för att minska utsläppen av växthusgaser. Att förmedla en gemensam ståndpunkt från ett större antal IMO-medlemsstater inom IMO-forumen innebär att EU kan få en betydande inverkan på inriktningen på och resultatet av IMO:s diskussioner.

• Proportionalitetsprincipen

Genomförandet av detta initiativ på EU-nivå är nödvändigt för att uppnå stordriftsfördelar både när det gäller användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter och för att undvika koldioxidläckage samt för att säkerställa lika villkor mellan operatörer som anlöper EU-hamnar och inbördes mellan EU-hamnar. Som exempel kan nämnas att skyldigheter som fastställts på nationell nivå när det gäller användning av förnybara och

---

[12] Detta inbegriper nationella planer som håller på att utarbetas av Nederländerna, Sverige och Italien (i form av riktlinjer för hamnmyndigheternas energi- och miljöplaneringsdokument (DEASP)). Länder utanför EU som Storbritannien och Norge har också utarbetat egna planer. Det är viktigt att nämna dem i detta avseende, eftersom deras mål kan påverka närsjöfarten till och från EU.

[13] För närvarande förtecknade i IMO:s första strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg bland de föreslagna åtgärderna på medellång sikt, dvs. åtgärder som IMO ska enas om mellan 2023 och 2030.

koldioxidsnåla bränslen kan leda till att trafiken leds om till konkurrerande hamnar i andra medlemsstater och snedvrida konkurrensen. Harmonisering på EU-nivå är därför nödvändig för att säkerställa lika villkor för alla aktörer i sjöfartsklustret (i synnerhet operatörer, hamnar och bränsleleverantörer).

- **Val av instrument**

Konsekvensbedömningen visade att bindande lagstiftningsåtgärder är nödvändiga för att uppnå målen. En förordning är det lämpligaste instrumentet för att säkerställa ett gemensamt genomförande av de planerade åtgärderna, samtidigt som risken för snedvridning på den inre marknaden minskas, vilket skulle kunna bero på skillnader i hur EU:s medlemsstater omsätter kraven i nationell lagstiftning. Eftersom övergången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen kräver betydande investeringar från bränsleleverantörer, bränsledistribution och en stark och tydlig ökad efterfrågan, är det mycket viktigt att regelverket tillhandahåller en enda, långsiktig och robust uppsättning regler för alla investerare i hela EU. Det är särskilt viktigt att undvika att skapa ett lapptäcke av olika åtgärder på nationell nivå, vilket skulle vara fallet om åtgärderna genomfördes inom ramen för ett sektorsövergripande direktiv.

Förslaget är mycket tekniskt till sin natur och det är mycket sannolikt att det kommer att behöva ändras regelbundet för att återspegla den tekniska och rättsliga utvecklingen. Av denna anledning planeras också en rad genomförandeåtgärder. Dessa kommer särskilt att inriktas på de tekniska specifikationerna för genomförandet av de funktionella kraven.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Eftersom detta är ett nytt förslag har inga utvärderingar eller kontroller av ändamålsenligheten genomförts.

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen samarbetade aktivt med berörda parter och genomförde omfattande samråd under konsekvensbedömningsprocessen. Berörda parters synpunkter började samlas in efter offentliggörandet av den inledande konsekvensbedömningen (mars och april 2020). Totalt inkom 81 svar som låg till grund för utarbetandet av förslaget och bidrog till att finslipa tillvägagångssättet och bättre identifiera hinder för den nuvarande användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn.

Som en del av utarbetandet av förslaget ingick bland annat följande samråd:

– Ett öppet offentligt samråd, organiserat av kommissionen, pågick mellan den 2 juli 2020 och den 10 september 2020. Totalt inkom 136 svar, som omfattade en rad olika intressentgrupper. Svaren kom från fartygsägare och fartygsoperatörer (40), energiproducenter och bränsleleverantörer (37), närsjöfart (25), nationella offentliga myndigheter (15), intresseorganisationer (14), hamnförvaltningar och hamnadministratörer (13), hamnterminaloperatör eller andra leverantörer av hamntjänster (13), universitet, forskning och innovation (12), sektorn för inre vattenvägar (11), varvsindustrin och tillverkare av marin utrustning (10), regionala eller lokala myndigheter (9), logistikleverantörer, befraktare och lastägare (9), organ

och sammanslutningar för teknisk standardisering och klassificering (2), investeringar och finansiering (2), och andra (17)[14].

– Ett riktat samråd med berörda parter anordnat av den konsult som ansvarade för den studie som genomfördes som underlag till konsekvensbedömningen, som pågick mellan den 18 augusti 2020 och den 18 september 2020 och som riktade sig till experter från europeiska forumet för hållbar sjöfart (ESSF, European Sustainable Shipping Forum). Konsulten genomförde också en rad intervjuer med berörda parter, däribland företrädare för industrin och nationella myndigheter, mellan den 10 juli 2020 och den 1 december 2020.

– Ett rundabordssamtal med berörda parter anordnat av kommissionen den 18 september 2020 med medlemmar av ESSF[15] och europeiska hamnforumet[16] (EPF, European Ports Forum).

– Regelbundna expertgruppsmöten inom ramen för ESSF-undergruppen för hållbar alternativ energi för sjöfart.

Den information som de berörda parterna lämnade var avgörande för att kommissionen skulle kunna förfina utformningen av de politiska alternativen och bedöma deras ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser, jämföra dem och fastställa vilket alternativ som sannolikt skulle kunna maximera förhållandet mellan fördelarna och kostnader för samhället.

Samråden visade att det råder enighet bland alla intressentgrupper om vikten av att förnybara och koldioxidsnåla bränslen används för sjötransporter samt de specifika problem som identifierats i konsekvensbedömningen.

Samråden bekräftade att alla de fem drivkrafter som identifierats inom ramen för konsekvensbedömningen av förslaget är relevanta. Resultaten tyder på att de olika berörda parterna är överens om att höga bränsle- och investeringskostnader tillsammans med osäkerhet för investerare är de största hindren. I fråga om de politiska målen förefaller ”att skapa större säkerhet när det gäller klimat- och miljökraven för fartyg i drift” vara det viktigaste för de berörda parterna.

Alla intressentgrupper uttryckte också en preferens för en målbaserad strategi snarare än en föreskrivande, vilket också överensstämmer med ett annat krav på strategin som de flesta berörda parter har uttryckt, nämligen teknikneutralitet. När det gäller politiska åtgärder la de berörda parterna största vikt vid att genom lagstiftning ange en tydlig riktning för att minska koldioxidutsläppen från det befintliga marina bränslet. När det gäller geografiskt tillämpningsområde för åtgärderna fanns det ingen uppenbar preferens. När det gäller mätning av miljöprestanda och hur utsläpp bör ingå i den politiska ramen föredrar de flesta berörda parter en ”från källa till kölvatten (well-to-wake)”-strategi eftersom den inte bara tar hänsyn till utsläpp från förbränning av bränsle ombord på fartyget, utan även utsläpp i tidigare led från produktion, transport och distribution av bränslen. När det gäller fartyg vid kaj anses kraven på användning av landströmsförsörjning vara relevanta och nödvändiga för att de flesta berörda parter ska kunna uppnå målen om utfasning av fossila bränslen.

---

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

15 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2869&lang=sv

16 https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3542&lang=sv

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

En extern konsult har genomfört en studie till stöd för den konsekvensbedömning som ligger till grund för förslaget. Studien inleddes i juli 2020 och avslutades i mars 2021. Studien gav kommissionen värdefulla insikter, särskilt när det gällde att utforma de politiska alternativen, bedöma några av de förväntade effekterna och samla in synpunkter från de berörda parter som direkt påverkas. Kommissionens avdelningar förlitade sig också på stödet från Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) när det gällde de tekniska aspekterna i samband med detta initiativ.

- **Konsekvensbedömning**

De åtgärder som ingår i detta förslag bygger på resultaten av en konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningsrapporten [SWD (2021) 635] fick ett positivt yttrande från kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll [SEC (2021) 562]. I sitt yttrande lämnade nämnden ett antal rekommendationer avseende presentationen av argumenten i konsekvensbedömningsrapporten. Dessa rekommendationer har tagits i beaktande. Bilaga 1 till konsekvensbedömningsrapporten innehåller en sammanfattning av hur detta har gjorts.

Tre politiska alternativ har övervägts i samband med konsekvensbedömningen för att uppnå de fastställda målen. Dessa tre alternativ har alla två huvuddrag, närmare bestämt

(1) de regleringsmässiga egenskaperna för att skapa rättssäkerhet, och

(2) fokus på efterfrågan för att stimulera produktion och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen, ta itu med ”hönan och ägget”-problemet och undvika koldioxidläckage.

I alternativen utformas kraven på olika sätt och de skilde sig särskilt åt avseende tillvägagångssätt när det gäller val av teknik och det sätt på vilket den erforderliga prestandan uppnås.

Alternativ 1 är utformat som ett föreskrivande tillvägagångssätt där det krävs att en andel av specifika bränslen/bränsletyper används. Det innebär att tillsynsmyndigheten väljer teknik. Både alternativ 2 och alternativ 3 är målbaserade tillvägagångssätt, där det krävs att den energi som används ombord uppfyller ett gränsvärde för den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten. Detta överlåter åt marknadsaktörerna att välja teknik. Alternativ 3 innehåller också mekanismer för att belöna en efterlevnad utöver det som krävs. Syftet är att uppmuntra utvecklingen av mer avancerad utsläppsfri teknik (poolning och multiplikatorer för utsläppsfri teknik) som minskar både luftföroreningar och växthusgaser. Alla alternativ kräver att de mest förorenande fartygen i hamnarna (containerfartyg och passagerarfartyg) använder landströmsförsörjning (eller motsvarande utsläppsfri teknik).

Efter bedömningen har alternativ 3 identifierats som det alternativ som rekommenderas eftersom det ger den bästa balansen mellan målen och de totala genomförandekostnaderna. Det tillgodoser inte bara behovet av flexibilitet, vilket betonades av berörda parter under samrådet (i synnerhet operatörer och hamnar), utan minskar också risken för teknikinlåsning [och stimulerar ett tidigt införande av de mest avancerade tekniska lösningarna].

Den ökade användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i den maritima bränslemixen kommer att leda till en betydande minskning av växthusgasutsläpp och luftföroreningar. De externa kostnadsbesparingarna har uppskattats till 10 miljarder euro för luftföroreningar och 138,6 miljarder euro för klimatförändringar, jämfört med referensscenariot och uttryckt i nuvärde för perioden 2021–2050. Dessa har beräknats i konsekvensbedömningen på grundval av en modell för förväntad spridning av förnybara och

koldioxidsnåla bränslen. Fartygsoperatörerna förväntas göra besparingar i storleksordningen 2,3 miljarder euro tack vare minskade driftskostnader (underhåll, besättning osv.). Denna minskning kommer att drivas av en något lägre sjötransportverksamhet i förhållande till referensscenariot. Ytterligare en märkbar effekt gällde användningen av avancerade bränslen och olika typer av framdrivningsteknik, och indirekt dess inverkan på innovation. Initiativet förväntas öka andelen bränslecellsdrivna fartyg (18,9 %) i flottan och även andelen elektrisk framdrivning (5,4 %) fram till 2050 (jämfört med ingen andel alls i referensscenariot).

Den största kostnaden för den föreslagna åtgärden bärs av fartygsoperatörer och uppgår till 89,7 miljarder euro. Det beror på ökade kapitalkostnader (25,8 miljarder euro) och bränslekostnader (63,9 miljarder euro). De indirekta kostnaderna för hamnarna kommer att avse tillhandahållande av nödvändig bunkringsinfrastruktur och uppskattas till 5,7 miljarder euro. De administrativa kostnaderna för fartygsoperatörer uppskattas till 521,7 miljoner euro till följd av datainsamling, inlämning och verifiering av överensstämmelseplanerna och den årliga energirapporten, samarbete under revisioner och inspektioner samt utbildning av besättning. Ytterligare 1,8 miljoner euro har avsatts för att utarbeta riktlinjer för hamnarna för att garantera säker hantering av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Särskilda kostnader i samband med certifiering av bränsle kunde inte kvantifieras. De offentliga myndigheternas kostnader för efterlevnadskontroll förväntas bli begränsade (1,5 miljoner euro) och avse tillhandahållande av nödvändiga it-rapporteringsverktyg. Det alternativ som rekommenderas ger således nettovinster på 58,4 miljarder euro under initiativets tidsspann.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget får inga konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Det alternativ som rekommenderas kommer att få budgetkonsekvenser för kommissionen. De förväntade kostnaderna för it-tjänster och utveckling av IT-system uppgår till 0,5 miljoner euro. Detta grundar sig på kostnaden för Thetis MRV och erfarenheterna av befintliga Thetis-EU-moduler som stödjer olika delar av EU-lagstiftningen. Sådana it-utvecklingskostnader beräknas uppgå till 300,000 euro. Det alternativ som rekommenderas skulle också behöva en ytterligare funktion för att stödja poolningen av fartyg för överensstämmelse. Detta ytterligare verktyg beräknas kosta 200,000 euro. Beslut om it-utveckling och upphandling måste godkännas på förhand av Europeiska kommissionens styrelse för informationsteknik och cybersäkerhet.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer, med hjälp av ett antal övervaknings- och utvärderingsmekanismer, att följa utvecklingen, effekterna och resultaten av detta förslag. Kommissionen kommer att mäta framstegen när det gäller att uppnå förslagets specifika mål, särskilt genom de uppgifter som årligen samlas in som en del av EU:s system för övervakning, rapportering och utvärdering.

Begäran om uppgifter (rapporter och enkätsvar) kommer att analyseras noga för att inte skapa ytterligare arbetsbördor för berörda parter genom införande av oproportionerliga nya rapporteringskrav.

Fem år efter dagen för lagstiftningsförslagets genomförande kommer kommissionen att utvärdera reglerna för att kontrollera huruvida initiativets mål har uppnåtts. Utvärderingen kommer att ligga till grund för framtida beslutsprocesser i syfte att säkerställa nödvändiga justeringar för att uppnå de fastställda målen.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

I artikel 1 beskrivs syftet med den föreslagna förordningen, i vilken regler fastställs för att minska växthusgasintensiteten hos energi som används ombord av fartyg som ankommer till, ligger i eller avgår från hamnar inom en EU-medlemsstats jurisdiktion, för att främja en harmoniserad utveckling och konsekvent användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i hela unionen, utan att hinder skapas för den inre marknaden och för att främja en minskning av växthusgasutsläppen från sjötransporter.

I artikel 2 fastställs tillämpningsområdet.

I artikel 3 fastställs ett antal definitioner.

I artikel 4 fastställs gränsvärdet avseende den årliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg.

I artikel 5 fastställs krav för användning av landströmsförsörjning eller utsläppsfri energi vid kaj för särskilda fartygstyper och möjliga undantag.

I artikel 6 fastställs de gemensamma principerna för övervakning av efterlevnaden.

I artikel 7 fastställs vad som ska ingå i övervakningsplanerna.

I artikel 8 förtecknas de situationer i vilka övervakningsplanen bör ändras.

I artikel 9 fastställs principerna för certifiering av biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen.

I artikel 10 fastställs omfattningen av den verifieringsverksamhet som ska utföras av kontrollörerna.

I artikel 11 fastställs allmänna skyldigheter och principer för kontrollörer.

I artikel 12 fastställs de grundläggande principer som ska följas under verifieringsförfarandena.

I artikel 13 fastställs regler för ackreditering av kontrollörer för de arbetsuppgifter som ska utföras inom ramen för denna förordning.

I artikel 14 fastställs de parametrar som företagen bör övervaka och registrera för att visa att de uppfyller kraven för överensstämmelse.

I artikel 15 fastställs kontrollörernas uppgift när det gäller den information som företagen lämnar.

I artikel 16 fastställs överensstämmelsedatabasen och de viktigaste parametrarna för rapportering.

I artikel 17 fastställs bestämmelser om flexibilitet som gör det möjligt för operatörer att inom en viss gräns sätta in eller låna ett överensstämmelseöverskott för att möjliggöra överensstämmelse.

I artikel 18 fastställs de viktigaste principerna och förfarandena för poolning av överensstämmelsesaldon.

I artikel 19 fastställs villkoren för utfärdande av ett FuelEU-intyg om överensstämmelse.

I artikel 20 fastställs de straffavgifter som ska påföras om kraven inte har uppfyllts.

I artikel 21 fastställs principerna för allokering av straffavgifter för att stödja förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn.

I artikel 22 fastställs skyldigheten för fartyg att medföra ett giltigt FuelEU-certifikat om överensstämmelse.

I artikel 23 fastställs regler för fartygsinspektioner.

I artikel 24 fastställs rätten att ompröva beslut som berör företag.

Enligt artikel 25 ska de behöriga myndigheter som ansvarar för tillämpningen och efterlevnaden av denna förordning utses.

I artikel 26 fastställs villkoren för de delegerade befogenheter som ges till kommissionen i enlighet med denna förordning.

I artikel 27 fastställs kommittéförfarandet för kommissionens utövande av befogenheten att anta genomförandeakter.

Enligt artikel 28 ska kommissionen minst vart femte år rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen av denna förordning.

Genom artikel 29 ändras direktiv 2009/16/EG så att FuelEU-intyget om överensstämmelse läggs till i bilaga IV till det direktivet.

I artikel 30 anges ikraftträdandet och tillämpningen av denna förordning.

I bilaga I anges formler och metoder för fastställande av gränsvärdet avseende den årliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg.

Bilaga II innehåller en förteckning över normalvärden som kan användas för att fastställa de emissionsfaktorer som avses i formeln i bilaga I.

Bilaga III innehåller en förteckning över utsläppsfri teknik som kan användas som alternativ till anslutning till landströmsförsörjning vid kaj, samt särskilda kriterier för användning av dessa.

I bilaga IV anges den information som minst ska ingå i de intyg som ska utfärdas av hamnledningen i de fall då fartyg av motiverade skäl inte kan använda kraftförsörjning på land.

I bilaga V anges formler för att beräkna fartygets överensstämmelsesaldo och straffavgifter vid bristande överensstämmelse.

2021/0210 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[17],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[18],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Sjötransporter står för omkring 75 % av EU:s utrikeshandel och 31 % av EU:s interna handel sett till volym. Samtidigt står fartygstrafiken till och från hamnar i EES för cirka 11 % av alla koldioxidutsläpp från transporter i EU och 3–4 % av de totala koldioxidutsläppen i EU. 400 miljoner passagerare går ombord eller stiger i land varje år i medlemsstaternas hamnar, varav cirka 14 miljoner på kryssningsfartyg. Sjötransporter är därför en viktig del av Europas transportsystem och spelar en avgörande roll för den europeiska ekonomin. Marknaden för sjötransporter är utsatt för hård konkurrens mellan ekonomiska aktörer i unionen och utanför den, och för dessa är lika villkor absolut nödvändigt. Stabiliteten och välståndet på marknaden för sjötransporter och dess ekonomiska aktörer är beroende av en tydlig och harmoniserad politisk ram där sjötransportoperatörer, hamnar och andra aktörer inom sektorn kan verka på grundval av lika möjligheter. Om marknaden snedvrids riskerar detta att missgynna fartygsoperatörer eller hamnar jämfört med konkurrenter inom sjötransportsektorn eller inom andra transportsektorer. Detta kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för sjötransportindustrin och sämre konnektivitet för människor och företag.

(2) För att stärka unionens klimatåtagande enligt Parisavtalet och fastställa de åtgärder som ska vidtas för att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och för att omsätta det politiska åtagandet i en rättslig skyldighet, antog kommissionen (det ändrade) förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordning (EU) 2018/1999 (Europeisk

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

klimatlag)[19] samt meddelandet Höjning av Europas klimatambitioner för 2030[20]. Detta inbegriper också målet att minska utsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030. Det behövs därför olika kompletterande politiska instrument för att motivera användningen av hållbart producerade förnybara och koldioxidsnåla bränslen, även inom sjötransportsektorn. Den nödvändiga utvecklingen och spridning av teknik måste ha skett redan 2030, så att mycket snabbare förändringar kan ske därefter.

(3) I samband med övergången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi är det viktigt att säkerställa en välfungerande och rättvis konkurrens på EU:s marknad för sjötransporter när det gäller marina bränslen som står för en betydande andel av fartygsoperatörernas kostnader. Skillnader i bränslekrav mellan unionens medlemsstater kan i hög grad påverka fartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. På grund av sjöfartens internationella karaktär kan fartygsoperatörer lätt bunkra i tredjeländer och transportera stora mängder bränsle. Detta kan leda till koldioxidläckage och skadliga effekter på sektorns konkurrenskraft om tillgången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen i kusthamnar inom en medlemsstats jurisdiktion inte åtföljs av krav på dessa bränslens användning som gäller för alla fartygsoperatörer som ankommer till och avgår från hamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion. I denna förordning bör det fastställas åtgärder för att säkerställa att spridningen av förnybara koldioxidsnåla bränslen på marknaden för marina bränslen sker under rättvisa konkurrensvillkor på EU:s marknad för sjötransporter.

(4) För att få effekt på all verksamhet inom sjötransportsektorn är det lämpligt att denna förordning omfattar en andel av de resor som genomförs mellan en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en hamn inom ett tredjelands jurisdiktion. Denna förordning bör således tillämpas på hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hela den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion samt den energi som används i en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion. Det faktum att en andel av den energi som ett fartyg använder vid både inkommande och utgående resor mellan unionen och tredjeländer omfattas av förordningen säkerställer förordningens effektivitet, bland annat genom att öka de positiva miljöeffekterna av en sådan ram. Samtidigt minskar en sådan ram risken för hamnanlöp i syfte att kringgå kraven i denna förordning och risken för utflyttning av omlastningsverksamhet utanför unionen. För att säkerställa en välfungerande sjötrafik och lika villkor för sjötransportoperatörer och mellan hamnar, samt för att undvika snedvridningar på den inre marknaden, bör alla resor som ankommer till eller avgår från hamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion samt fartygens vistelse i dessa hamnar omfattas av enhetliga regler i denna förordning.

(5) De regler som fastställs i den här förordningen bör tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fartyg, oberoende av flagg. För att skapa samstämmighet med unionens regler och internationella regler på området för sjötransport bör denna

[19] COM(2020) 563 final.
[20] COM(2020) 562 final.

förordning inte tillämpas på örlogsfartyg, stödfartyg, fiskefartyg eller fiskberedningsfartyg eller statsfartyg som används inte används kommersiellt ändamål.

(6) Den person eller organisation som ansvarar för efterlevnaden av denna förordning bör vara rederiet, definierat som fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla de skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening. Denna definition bygger på definitionen av *företag* i artikel 3 d i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757[21] och är i linje med det globala system för insamling av uppgifter som inrättades 2016 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). I enlighet med principen att förorenaren betalar kan rederiet, genom ett avtal, hålla den enhet som är direkt ansvarig för de beslut som påverkar växthusgasintensiteten i den energi som används av fartyget ansvarig för efterlevnadskostnaderna enligt denna förordning. Denna enhet är normalt den enhet som ansvarar för val av bränsle, rutt och hastighet för fartyget.

(7) För att begränsa den administrativa bördan, särskilt för mindre operatörer, bör denna förordning inte tillämpas på primitivt konstruerade träfartyg eller fartyg som inte har mekanisk framdrivning utan fokusera på fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 ton. Även om sistnämnda fartyg endast står för omkring 55 % av alla fartyg som anlöper hamnar som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757, står de för 90 % av koldioxidutsläppen från sjöfartssektorn.

(8) Utvecklingen och spridningen av nya bränslen och energilösningar kräver ett samordnat tillvägagångssätt för att matcha utbud, efterfrågan och tillhandahållande av lämplig distributionsinfrastruktur. Det nuvarande europeiska regelverket omfattar redan delvis bränsleproduktion genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001[22] och distribution genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU[23], men det finns också ett behov av ett verktyg för att fastställa en ökad efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen.

(9) Även om instrument som t.ex. koldioxidprissättning eller mål för verksamhetens koldioxidintensitet främjar förbättringar av energieffektiviteten är de inte lämpliga för att åstadkomma en betydande övergång till förnybara och koldioxidsnåla bränslen på kort och medellång sikt. Det behövs därför en särskild regleringsstrategi för användning av förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen och ersättningskällor för energi, såsom vindkraft eller el.

(10) Politiska åtgärder för att stimulera efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen bör vara målbaserade och respektera principen om teknikneutralitet. Det bör därför fastställas gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av fartyg, utan att det föreskrivs att något visst bränsle eller en viss teknik ska användas.

---

21 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

22 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EGT L 328, 21.12.2001, s. 82).

23 Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

(11) Man bör främja utveckling och spridning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad, innovation och tillväxt för att tillgodose framtida behov. Detta kommer att stödja skapandet av innovativa och konkurrenskraftiga bränslemarknader och säkerställa tillräcklig tillgång till hållbara marina bränslen på kort och lång sikt för att bidra till ambitionerna att minska koldioxidutsläppen från unionens transporter, samtidigt som unionens insatser för en hög miljöskyddsnivå stärks. Därför bör hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i delarna A och B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 samt syntetiska marina bränslen omfattas av bestämmelserna. I synnerhet är hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 avgörande, eftersom de för närvarande utgör den mest kommersiellt mogna tekniken för att minska koldioxidutsläppen från sjötransporter redan på kort sikt.

(12) Indirekt ändring av markanvändning inträffar när odling av grödor för biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen tränger undan traditionell produktion av livsmedels- och fodergrödor. Denna ökade efterfrågan ökar trycket på marken och kan leda till att områden med stora kollager, som skogar, våtmarker och torvmark omvandlas till jordbruksmark, vilket leder till ytterligare växthusgasutsläpp och förlust av biologisk mångfald. Forskning har visat att effekternas omfattning beror på en rad olika faktorer, bland annat vilken typ av råvara som används för bränsleproduktion, den ytterligare efterfrågan på råvaror till följd av användningen av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen, och i vilken utsträckning mark med stora kollager är skyddad i hela världen. Nivån på växthusgasutsläppen till följd av indirekt ändring av markanvändning kan inte entydigt fastställas med den noggrannhet som krävs för att fastställa de emissionsfaktorer som krävs för tillämpningen av denna förordning. Det finns dock belägg för att alla bränslen som produceras från råvaror orsakar indirekt ändring av markanvändning i olika grad. Förutom de växthusgasutsläpp som är kopplade till indirekt ändring av markanvändning – som kan omintetgöra en del eller alla minskningar av växthusgasutsläpp för enskilda biodrivmedel, flytande biobränslen eller biomassabränslen – så utgör indirekt ändring av markanvändningen en risk för den biologiska mångfalden. Denna risk är särskilt allvarlig i samband med en potentiellt stor produktionsökning som följd av en betydande ökning av efterfrågan. Bränslen från foder- och livsmedelsgrödor bör därför inte främjas. Direktiv (EU) 2018/2001 begränsar redan och fastställer ett tak för bidraget från sådana biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa till målen för minskade växthusgasutsläpp inom väg- och järnvägstransportsektorn med tanke på deras lägre miljöfördelar, lägre prestanda i fråga om växthusgasminskningspotential och bredare hållbarhetsproblem.

(13) Detta tillvägagångssätt måste dock vara mer rigoröst inom sjöfartssektorn. I dagsläget är efterfrågan på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen som baseras på livsmedels- och fodergrödor obetydlig inom sjöfartssektorn, eftersom mer än 99 % av de marina bränslen som för närvarande används är fossila. Därför minimerar det faktum att biodrivmedel baserade på livsmedels- och fodergrödor inte omfattas av denna förordning också risken att bromsa utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn, vilket annars skulle kunna bli följden om användningen av grödobaserade biodrivmedel flyttas från vägtransporter till sjöfartssektorn. Det är viktigt att minimera en sådan omställning, eftersom vägtransporter för närvarande fortfarande är den överlägset mest förorenande transportsektorn och sjötransporterna just nu huvudsakligen använder fossila bränslen. Det är därför lämpligt att undvika att skapa en potentiellt stor efterfrågan på biodrivmedel, flytande biobränslen och

biomassabränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor genom att främja deras användning genom denna förordning. De ytterligare utsläpp av växthusgaser och förlust av biologisk mångfald som orsakas av alla typer av bränslen baserade på foder- och livsmedelsgrödor kräver därför att dessa bränslen anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan.

(14) De långa ledtiderna för utveckling och spridning av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter kräver snabba åtgärder och inrättande av ett tydligt och förutsägbart regelverk på lång sikt som underlättar planering och investeringar från alla berörda parter. Ett tydligt och stabilt regelverk på lång sikt kommer att underlätta utvecklingen och spridningen av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter och uppmuntra till investeringar från berörda parter. Ett sådant regelverk bör fastställa gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av fartyg fram till 2050. Dessa gränsvärden bör med tiden bli mer ambitiösa för att återspegla den förväntade tekniska utvecklingen och den ökade produktionen av marina förnybara och koldioxidsnåla bränslen.

(15) Denna förordning bör fastställa den metod och formel som bör tillämpas för att beräkna den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg. Denna formel bör baseras på den bränsleförbrukning som rapporterats av fartyg och beakta de relevanta emissionsfaktorerna för dessa bränslen. Användningen av ersättningskällor för energi, såsom vindkraft eller el, bör också återspeglas i metoden.

(16) För att ge en mer fullständig bild av de olika energikällornas miljöprestanda bör bränslenas växthusgasprestanda bedömas från källa till kölvatten (well-to-wake), med beaktande av effekterna av energins produktion, transport, distribution och användning ombord. Syftet är att skapa incitament för teknik och produktionskedjor som ger ett lägre växthusgasavtryck och verkliga fördelar jämfört med befintliga konventionella bränslen.

(17) Prestanda från källa till kölvatten (well-to-wake) för förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen bör fastställas med hjälp av normalvärden för emissionsfaktorer eller faktiska och certifierade emissionsfaktorer som omfattar utsläpp från källa till tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake). Prestanda för fossila bränslen bör dock endast bedömas med hjälp av normalvärden för utsläppsfaktorer i enlighet med denna förordning.

(18) Det är nödvändigt med ett övergripande tillvägagångssätt för alla de mest relevanta växthusgasutsläppen (koldioxid, metan och dikväveoxid) för att främja användningen av energikällor som generellt ger ett lägre växthusgasavtryck. För att avspegla potentialen till global uppvärmning för metan och dikväveoxid bör det gränsvärde som fastställs i denna förordning därför uttryckas som ”koldioxidekvivalent”.

(19) Användningen av förnybara energikällor och alternativ framdrivning, såsom vind- och solenergi, minskar kraftigt växthusgasintensiteten i fartygens totala energianvändning. Svårigheten att på ett korrekt sätt mäta och kvantifiera dessa energikällor (intermittent energianvändning, direktöverföring för framdrivning osv.) bör inte hindra att de räknas in i fartygets totala energianvändning genom approximationer av deras bidrag till fartygets energibalans.

(20) Luftföroreningar från fartyg (svaveloxider, kväveoxider och partiklar) i hamn är ett stort problem för kustområden och hamnstäder. Specifika och stränga krav bör därför införas för att minska utsläppen i hamn från fartyg som använder el från sina motorer

under vistelsen i hamn. Enligt de uppgifter som samlades in inom ramen för förordning (EU) 2015/757 under 2018 är passagerarfartyg och containerfartyg de fartygskategorier som ger störst utsläpp per fartyg i hamn. Utsläppen från dessa fartygskategorier bör därför prioriteras.

(21) Användningen av landströmsförsörjning minskar luftföroreningarna från fartyg och minskar utsläppen av växthusgaser från sjötransporter. Landströmsförsörjning innebär en allt renare energiförsörjning för fartyg i hamn, med tanke på den ökande andelen förnybar energi i EU:s elmix. Medan endast tillhandahållande av anslutningspunkter för landströmsförsörjning omfattas av direktiv 2014/94/EU (direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen) har efterfrågan på och, som ett resultat av detta, användningen av denna teknik varit fortsatt begränsad. Därför bör särskilda regler fastställas med krav på att de mest förorenande fartygen använder landströmsförsörjning.

(22) Utöver landströmsförsörjning skulle andra tekniska lösningar kunna erbjuda likvärdiga miljöfördelar i hamnar. När det kan påvisas att användningen av en alternativ teknisk lösning är likvärdig med användningen av landströmsförsörjning bör fartyget undantas från kravet på användning av landströmsförsörjning.

(23) Undantag från kravet på användning av landströmsförsörjning bör också kunna ges av ett antal objektiva skäl, certifierade av hamnledningen och begränsade till oplanerade hamnanlöp som görs av säkerhetsskäl eller för att rädda liv till sjöss, för kortare vistelser i hamn på mindre än två timmar eftersom detta är den minimitid som krävs för anslutning, och för användning av energigenerering ombord i nödsituationer.

(24) Undantag i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller inkompatibel bör begränsas efter det att fartyg och hamnoperatörer har haft tillräckligt med tid för att göra de nödvändiga investeringarna. Detta i syfte att ge nödvändiga incitament för sådana investeringar och undvika illojal konkurrens. Från och med 2035 bör fartygsoperatörer noggrant planera sina hamnanlöp för att se till att de kan genomföra sin verksamhet utan att släppa ut luftföroreningar och växthusgaser i hamn och äventyra miljön i kustområden och hamnstäder. Ett begränsat antal undantag i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller inkompatibel bör bibehållas för att ge möjlighet till tillfälliga ändringar i sista minuten av planerade hamnanlöp och anlöp i hamnar med inkompatibel utrustning.

(25) Ett robust övervaknings-, rapporterings- och verifieringssystem bör inrättas genom denna förordning för att spåra efterlevnaden av dess bestämmelser. Ett sådant system bör tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fartyg och kräva verifiering som utförs av tredje part för att säkerställa att de uppgifter som lämnas i systemet är korrekta. För att underlätta att denna förordnings mål uppnås bör alla uppgifter som redan rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2015/757 vid behov användas för att kontrollera efterlevnaden av denna förordning. Syftet är att begränsa den administrativa bördan för företag, kontrollörer och sjöfartsmyndigheter.

(26) Företagen bör ansvara för att övervaka och rapportera mängden och typen av energi som används ombord av fartyg till sjöss och i hamn samt annan relevant information, såsom information om typen av motor ombord eller förekomsten av vindbaserad teknik som stöd. Syftet är att visa att de gränsvärden för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg och som fastställs i denna förordning efterlevs. För att göra det lättare att uppfylla dessa övervaknings- och rapporteringsskyldigheter samt verifieringsprocessen för kontrollörerna, i likhet med förordning (EU) 2015/757, bör företagen dokumentera den planerade övervakningsmetoden och lämna ytterligare uppgifter om tillämpningen av

bestämmelserna i denna förordning i en övervakningsplan. Övervakningsplanen, och eventuella senare ändringar av den, bör lämnas in till kontrollören.

(27) Certifiering av bränslen är avgörande för att uppnå målen i denna förordning och garantera miljöintegriteten hos de förnybara och koldioxidsnåla bränslen som förväntas användas inom sjöfartssektorn. Sådan certifiering bör ske genom ett öppet och icke-diskriminerande förfarande. För att underlätta certifiering och begränsa den administrativa bördan bör certifieringen av biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen bygga på de regler som fastställs i direktiv (EU) 2018/2001. Denna certifieringsmetod bör också tillämpas på bränslen som bunkras utanför unionen, vilka bör betraktas som importerade bränslen, på ett liknande sätt som i direktiv 2018/2001/EU. När företag avser att avvika från de normalvärden som föreskrivs i det direktivet eller i detta nya regelverk bör detta endast göras när värdena kan certifieras genom ett av de frivilliga system som erkänns enligt direktiv (EU) 2018/2001 (för värden från källa till tank) eller genom laboratorietester eller direkta utsläppsmätningar (från tank till kölvatten).

(28) Verifiering som utförs av ackrediterade kontrollörer bör säkerställa att företagens övervakning och rapportering är korrekt och fullständig och att denna förordning efterlevs. För att säkerställa opartiskhet bör kontrollörerna vara oberoende och behöriga rättsliga enheter bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008[24].

(29) Baserat på de uppgifter och den information som övervakas och inrapporteras av företagen bör kontrollörerna beräkna och fastställa den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i energi som används ombord av ett fartyg och fartygets saldo i förhållande till gränsvärdet, inklusive eventuella överensstämmelseöverskott eller överensstämmelseunderskott, samt efterlevnaden av kraven på att använda landströmsförsörjning i hamn. Kontrollören ska underrätta det berörda företaget om denna information. Om kontrollören är samma enhet som den kontrollör som avses i förordning (EU) 2015/757 kan en sådan anmälan göras tillsammans med verifieringsrapporten enligt den förordningen. Dessa uppgifter bör sedan rapporteras av det berörda företaget till kommissionen.

(30) Kommissionen bör inrätta och säkerställa driften av en elektronisk databas som registrerar varje fartygs prestanda och säkerställer dess efterlevnad av denna förordning. För att underlätta rapporteringen och begränsa den administrativa bördan för företag, kontrollörer och andra användare bör denna elektroniska databas bygga på den befintliga Thetis-MRV-modulen och beakta möjligheten att återanvända information och data som samlats in i enlighet med förordning (EU) 2015/757.

(31) Efterlevnaden av denna förordning skulle bero på faktorer som företaget inte kan råda över, t.ex. frågor som rör bränsletillgång eller bränslekvalitet. Företagen bör därför ges flexibilitet när det gäller att föra över ett överensstämmelseöverskott från ett år till ett annat eller i förskott låna överensstämmelseöverskott, inom vissa gränser, från påföljande år. Användningen av landströmsförsörjning i hamn, som är av stor betydelse för den lokala luftkvaliteten i hamnstäder och kustområden, bör inte omfattas av liknande flexibilitet.

---

[24] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008).

(32) För att undvika teknologisk inlåsning och fortsätta att stödja användning av de mest effektiva lösningarna bör företag tillåtas att i en pool slå samman olika fartygs prestanda och använda ett fartygs eventuella prestanda utöver det som krävs för att kompensera för ett annat fartyg som inte når upp till kraven. Detta skapar en möjlighet att belöna en överensstämmelse utöver det som krävs och uppmuntrar till investeringar i mer avancerad teknik. Möjligheten att välja sammanslagen överensstämmelse bör förbli frivillig och godkännas av de berörda företagen.

(33) Ett dokument om överensstämmelse (FuelEU intyg om överensstämmelse) som utfärdats av en kontrollör i enlighet med de förfaranden som fastställs i denna förordning bör förvaras ombord på fartygen som bevis på att gränsvärdena för växthusgasintensiteten i den energi som används ombord av ett fartyg är förenliga med kraven på användning av landströmsförsörjning i hamn. Kontrollörer bör informera kommissionen om utfärdande av sådana dokument.

(34) Antalet regelvidriga hamnanlöp bör fastställas av kontrollörer i enlighet med en uppsättning tydliga och objektiva kriterier som tar hänsyn till all relevant information, inbegripet uppehållstid, mängden av den bränsletyp och mängden energi som förbrukas samt tillämpningen av eventuella undantag för varje hamnanlöp i unionen. Företagen bör göra denna information tillgänglig för kontrollörerna i syfte att fastställa överensstämmelsen.

(35) Utan att det påverkar möjligheten till överensstämmelse med hjälp av bestämmelserna om flexibilitet och poolning ska de fartyg som inte uppfyller gränsvärdena för den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i den energi som används ombord bli föremål för en straffavgift som har en avskräckande effekt. Straffavgiften bör stå i proportion till den bristande överensstämmelsens omfattning och undanröja eventuella ekonomiska fördelar med bristande överensstämmelse, för att på så sätt bevara lika villkor inom sektorn. Den bör baseras på mängden och kostnaderna för förnybara och koldioxidsnåla bränslen som fartygen borde ha använt för att uppfylla kraven i förordningen.

(36) Den straffavgift som åläggs för varje regelvidrigt hamnanlöp bör stå i proportion till kostnaden för att använda elen och vara på en sådan nivå att det avskräcker från att använda mer förorenande energikällor. Straffavgiften bör baseras på den effekt som installerats ombord på fartyget, uttryckt i megawatt, multiplicerad med en fast straffavgift i euro per timme som fartyget uppehåller sig i hamn. Eftersom det saknas exakta uppgifter om kostnaden för att tillhandahålla landströmsförsörjning i unionen bör denna tariff baseras på det genomsnittliga elpriset i EU för företagskunder multiplicerat med en faktor 2 för att ta hänsyn till andra avgifter i samband med tillhandahållandet av tjänsten, inbegripet bland annat anslutningskostnader och påslag för återvinning av investeringar.

(37) Inkomsterna från betalningarna av straffavgifter bör användas för att främja distributionen och användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn och hjälpa sjöfartsoperatörer att uppfylla sina klimat- och miljömål. Inkomsterna från dessa straffavgifter bör allokeras till den innovationsfond som avses i artikel 10a.8 i direktiv 2003/87/EG.

(38) Kontroll av efterlevnaden av skyldigheterna i den här förordningen bör baseras på befintliga instrument, närmare bestämt de som har inrättats genom Europaparlamentets

och rådets direktiv 2009/16/EG[25] och Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG[26]. Det dokument som bekräftar fartygets efterlevnad av kraven i den här förordningen bör läggas till i den förteckning över certifikat och dokument som avses i bilaga IV till direktiv 2009/16/EG.

(39) Med tanke på de konsekvenser som de åtgärder som kontrollörerna vidtar enligt denna förordning kan få för de berörda företagen, särskilt när det gäller fastställande av regelvidriga hamnanlöp, beräkning av straffavgifterna och nekande att utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse, bör dessa företag ha rätt att ansöka om prövning av sådana åtgärder hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören har ackrediterats. Mot bakgrund av den grundläggande rätten till ett effektivt rättsmedel, som fastställs i artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, bör beslut som fattas av de behöriga myndigheterna och hamnledningen enligt denna förordning kunna bli föremål för rättslig prövning i enlighet med den berörda medlemsstatens nationella lagstiftning.

(40) I syfte att upprätthålla lika villkor genom en effektiv tillämpning av den här förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på ändring av förteckningen över emissionsfaktorer från källa till kölvatten, ändring av förteckningen över tillämplig utsläppsfri teknik eller kriterier för dess användning, för att fastställa regler för utförande av laboratorieprovning och direkta utsläppsmätningar, ackreditering av kontrollörer, anpassning av straffavgiften samt villkor för betalning av påföljder. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inbegripet på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(41) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011[27]. När kommissionen genom genomförandeakter fastställer mallarna för standardiserade övervakningsplaner, inbegripet tekniska regler för en enhetlig tillämpning av dessa, bör hänsyn tas till möjligheten att återanvända information och uppgifter som samlats in i enlighet med förordning (EU) 2015/757.

(42) Med tanke på sjöfartssektorns internationella dimension är ett globalt tillvägagångssätt för att begränsa växthusgasintensiteten hos den energi som används av fartyg att föredra. En sådan kan anses vara mer effektiv eftersom den har ett bredare tillämpningsområde. I syfte att underlätta utarbetandet av internationella regler inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bör kommissionen därför dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta

---

25 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

26 Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132).

27 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

internationella organ och relevanta handlingar bör lämnas till IMO. Om en överenskommelse om en global strategi nås i frågor av betydelse för denna förordning bör kommissionen se över denna förordning i syfte att vid behov anpassa den till de internationella reglerna.

(43) Användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi av fartyg som ankommer till, ligger i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i hela unionen är inte ett mål som i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan att riskera att skapa hinder för den inre marknaden och snedvridning av konkurrensen mellan hamnar och mellan sjöfartsoperatörer. Detta mål kan uppnås bättre genom att man på unionsnivå inför enhetliga regler som skapar ekonomiska incitament för sjöfartsoperatörer så att de obehindrat kan fortsätta sin verksamhet samtidigt som de uppfyller kraven på användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen. Unionen kan därmed vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Mål och syfte

I denna förordning fastställs enhetliga regler för

a) gränsvärdet för växthusgasintensiteten i energi som används ombord av ett fartyg som ankommer till, uppehåller sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion,

b) skyldigheten att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Syftet är att öka en konsekvent användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättningskällor för energi i hela unionen, samtidigt som man säkerställer en välfungerande sjöfart och undviker snedvridningar på den inre marknaden.

Artikel 2

Tillämpningsområde

Denna förordning ska tillämpas på alla fartyg över en bruttodräktighet på 5 000 ton, oberoende av flagg, när det gäller följande:

a) Den energi som används under vistelsen i en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion.

b) All den energi som används under resor från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion.

c) Hälften av den energi som används under resor som avgår från eller ankommer till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om den senaste anlöpshamnen eller den följande anlöpshamnen ligger inom ett tredjelands jurisdiktion.

Denna förordning är inte tillämplig på örlogsfartyg, stödfartyg, fiskefartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller statsfartyg som inte används kommersiellt.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

(a) *växthusgasutsläpp*: utsläpp av koldioxid (CO_2), metan (CH_4) och dikväveoxid (N_2O) i atmosfären.

(b) *biodrivmedel*: biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001.

(c) *biogas*: biogas enligt definitionen i artikel 2.28 i direktiv (EU) 2018/2001.

(d) *återvunna kolbaserade bränslen*: återvunna kolbaserade bränslen enligt definitionen i artikel 2.35 i direktiv (EU) 2018/2001.

(e) *förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung*: förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001.

(f) *livsmedels- och fodergrödor*: livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2.40 i direktiv (EU) 2018/2001.

(g) *utsläppsfri teknik*: teknik som uppfyller kraven i bilaga III och som inte innebär utsläpp i atmosfären av följande växthusgaser och luftföroreningar från fartyg: koldioxid (CO_2), metan (CH_4), dikväveoxid (N_2O), svaveloxider (SO_x), kväveoxider (NO_x) och partiklar (PM).

(h) *ersättningskällor för energi*: förnybar vind- eller solenergi som produceras ombord eller el som levereras genom landströmsförsörjning.

(i) *anlöpshamn*: anlöpshamn enligt definitionen i artikel 3 b i förordning (EU) 2015/757.

(j) *resa*: resa enligt definitionen i artikel 3 c i direktiv (EU) 2015/757.

(k) *företag*: företag enligt definitionen i artikel 3 d i direktiv (EU) 2015/757.

(l) *bruttodräktighet*: bruttodräktighet enligt definitionen i artikel 3 e i direktiv (EU) 2015/757.

(m) *fartyg i hamn*: fartyg i hamn enligt definitionen i artikel 3 n i förordning (EU) nr 2015/757.

(n) *energianvändning ombord*: den energimängd, uttryckt i megajoule (MJ), som ett fartyg använder för framdrivning och för användning av utrustning ombord, till sjöss eller i hamn.

(o) *växthusgasintensitet i energianvändning ombord*: mängden växthusgasutsläpp, uttryckt i gram koldioxidekvivalenter, fastställd från källa till kölvatten (well-to-wake), per MJ energi som används ombord.

(p) *från källa till kölvatten* (well-to-wake): utsläppsberäkningsmetod som tar hänsyn till växthusgaspåverkan från energins produktion, transport, distribution och användning ombord, inbegripet under förbränning.

(q) *emissionsfaktor*: en växthusgas genomsnittliga utsläppstal i förhållande till aktivitetsdata för bränsle-/materialflöde, givet en fullständig oxidation vid förbränning och en fullständig omvandling vid alla andra kemiska reaktioner.

(r) *landströmsförsörjning*: system för att leverera el till fartyg i hamn, med låg- eller högspänning, växelström eller likström, inbegripet installationer på fartyg och på land, när fartygets huvudeltavla matas direkt, för annan verksamhet än lastning och lossning, t.ex. servicearbeten eller laddning av sekundärbatterier.

(s) *kontrollör*: en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 och den här förordningen.

(t) *rapporteringsperiod*: rapporteringsperiod enligt definitionen i artikel 3 m i förordning (EU) nr 2015/757.

(u) *FuelEU-intyg om överensstämmelse*: ett fartygsspecifikt intyg, utfärdat till ett företag av en kontrollör, vilket bekräftar att fartyget i fråga har uppfyllt kraven i denna förordning under en viss rapporteringsperiod.

(v) *passagerarfartyg*: ett fartyg som medför fler än tolv passagerare, inklusive kryssningsfartyg, höghastighetspassagerarfartyg och fartyg med anordningar som gör det möjligt för väg- eller järnvägsfordon att rulla på och av fartyget.

(w) *containerfartyg*: fartyg som uteslutande är avsett för transport av containrar i lastrum och på däck.

(x) *regelvidrigt hamnanlöp*: ett hamnanlöp under vilket fartyget inte uppfyller kraven i artikel 5.1, och inget av de undantag som anges i artikel 5.3 är tillämpligt.

(y) *minst gynnsamma produktionskedja*: den mest koldioxidintensiva produktionskedja som används för ett visst bränsle.

(z) *koldioxidekvivalent*: ett mått som används för att beräkna utsläppen av koldioxid, metan och dikväveoxid utifrån deras potential till global uppvärmning genom att en viss mängd metan och dikväveoxid omvandlas till den motsvarande mängden koldioxid med samma potential till global uppvärmning.

(aa) *överensstämmelsesaldo*: ett mått på ett fartygs överensstämmelse med avseende på gränsvärdena för den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i ett fartygs energianvändning ombord, beräknat i enlighet med bilaga V.

(bb) *överensstämmelseöverskott*: ett överensstämmelsesaldo med ett positivt värde.

(cc) *överensstämmelseunderskott*: ett överensstämmelsesaldo med ett negativt värde.

(dd) *poolat överensstämmelsesaldo*: summan av överensstämmelsesaldona för samtliga fartyg som ingår i poolen.

(ee) *hamnledning*: offentligt eller privat organ enligt definitionen i artikel 2.5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352[28].

[28] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

KAPITEL II

KRAV AVSEENDE FARTYGS ENERGIANVÄNDNING OMBORD

Artikel 4

Gränsvärde för växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord

1. Den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord under en rapporteringsperiod får inte överskrida det gränsvärde som anges i punkt 2.

2. Det gränsvärde som avses i punkt 1 ska beräknas genom att referensvärdet på [X gram koldioxidekvivalenter per MJ] * minskas med följande procentsats:

   – - 2 % från och med den 1 januari 2025.

   – - 6 % från och med den 1 januari 2030.

   – - 13 % från och med den 1 januari 2035.

   – - 26 % från och med den 1 januari 2040.

   – - 59 % från och med den 1 januari 2045.

   – - 75 % från och med den 1 januari 2050.

   [Asterisk: Referensvärdet, som kommer att beräknas i ett senare skede i lagstiftningsförfarandet, motsvarar fartygsflottans genomsnittliga växthusgasintensitet från fartygs energianvändning ombord under 2020, fastställd på grundval av data som övervakas och rapporteras inom ramen för förordning (EU) 2015/757 och med användning av den metod och de standardvärden som anges i bilaga I till den förordningen.]

3. Växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord ska beräknas som mängden växthusgasutsläpp per energienhet enligt den metod som anges i bilaga I.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga II i syfte att inkludera emissionsfaktorer från källa till kölvatten för nya energikällor eller anpassa befintliga emissionsfaktorer för att säkerställa överensstämmelse med framtida internationella standarder eller unionens lagstiftning på energiområdet.

Artikel 5

Ytterligare krav på utsläppsfri energi som används i hamn

1. Från och med den 1 januari 2030 ska ett fartyg i en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion ansluta till landströmförsörjning och använda den för hela sitt energibehov när fartyget ligger i hamn.

2. Punkt 1 skall tillämpas på

   (a) containerfartyg,

   (b) passagerarfartyg.

3. Punkt 1 ska inte tillämpas på fartyg som

(a) ligger i hamn mindre än två timmar, beräknat på grundval av avgångs- och ankomsttid som övervakas i enlighet med artikel 14,

(b) använder utsläppsfri teknik, enligt specifikationerna i bilaga III,

(c) måste göra ett oplanerat hamnanlöp av säkerhetsskäl eller för att rädda människoliv till sjöss,

(d) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att det inte finns anslutningspunkter att tillgå i en hamn,

(e) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att installationen i hamnen inte är kompatibel med fartygets utrustning för landströmförsörjning,

(f) under en begränsad tid behöver alstra energin ombord, i nödsituationer som innebär omedelbar risk för liv, fartyget, miljön eller på grund av force majeure.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga III i syfte att införa hänvisningar till ny teknik i förteckningen över tillämplig utsläppsfri teknik eller kriterier för användning av sådan teknik, om denna nya teknik anses vara likvärdig med den teknik som förtecknas i den bilagan mot bakgrund av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.

5. Hamnledningen ska avgöra om de undantag som anges i punkt 3 är tillämpliga och utfärda eller neka att utfärda intyg i enlighet med kraven i bilaga IV.

6. Från och med den 1 januari 2035 får de undantag som anges i punkt 3 d och e inte tillämpas på ett enskilt fartyg mer än fem gånger under ett rapporteringsår. Om företaget kan påvisa att det rimligtvis inte kunde ha vetat att fartyget inte skulle kunna ansluta sig av skäl som avses i punkt 3 d och e, ska hamnanlöpet inte räknas in när det gäller efterlevnaden av denna bestämmelse.

7. Nödsituationer som innebär att generatorer ombord behöver användas enligt punkt 3 f ska dokumenteras och rapporteras av fartyget till hamnledningen.

KAPITEL III

GEMENSAMMA PRINCIPER OCH CERTIFIERING

Artikel 6

Gemensamma principer för övervakning och rapportering

1. I enlighet med artiklarna 7–9 ska företag, för vart och ett av sina fartyg, övervaka och rapportera relevanta uppgifter under en rapporteringsperiod. De ska utföra den övervakningen och rapporteringen i alla hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och för alla resor till eller från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion.

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara fullständig och omfatta fartygens energianvändning ombord, till sjöss såväl som i hamn. Företagen ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella luckor i uppgifterna inom rapporteringsperioden.

3. Övervakningen och rapporteringen ska vara konsekvent och jämförbar över tid. För detta ändamål ska företagen använda samma övervakningsmetoder och datamängd, med förbehåll för ändringar som har utvärderats av kontrollören. Företagen ska

säkerställa att det är möjligt att med rimlig säkerhet fastställa integriteten hos den data som ska övervakas och rapporteras.

4. Företagen ska på ett öppet och korrekt sätt erhålla, registrera, sammanställa, analysera och dokumentera övervakningsdata, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer och aktivitetsdata, så att kontrollören kan fastställa växthusgasintensiteten från fartygens energianvändning ombord.

5. Vid genomförandet av den övervaknings- och rapporteringsverksamhet som anges i artiklarna 7–9 och 14 i denna förordning ska information och data som samlats in i enlighet med förordning (EU) 2015/757 användas där så är lämpligt.

Artikel 7

Övervakningsplan

1. Senast den 31 augusti 2024 ska företagen till kontrollörerna lämna in en övervakningsplan för vart och ett av sina fartyg och ange den metod som valts bland dem som anges i bilaga I för att övervaka och rapportera mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord samt annan relevant information.

2. För fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 31 augusti 2024 ska företagen utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter varje fartygs första anlöp till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.

3. Övervakningsplanen ska bestå av fullständig och överblickbar dokumentation och minst omfatta följande uppgifter:

   (a) Identifiering och typ av fartyg, inbegripet dess namn, IMO-identifieringsnummer, registreringshamn eller hemmahamn och fartygsägarens namn.

   (b) Företagets namn samt adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson.

   (c) En beskrivning av de energiomvandlingssystem som installerats ombord och tillhörande effektkapacitet uttryckt i megawatt (MW).

   (d) En redogörelse för att fartyget har installerad och certifierad utrustning för att möjliggöra anslutning till landströmsförsörjning, med en specificerad spänning och frekvens, inbegripet den utrustning som anges i IEC/IEEE 80005-1 (högspänning) och IEC/IEEE 80005-3 (lågspänning) eller är utrustat med ersättningskällor för energi eller utsläppsfri teknik enligt bilaga III.

   (e) En beskrivning av den eller de energikällor som är avsedda att användas ombord under gång och i hamn för att uppfylla kraven i artiklarna 4 och 5.

   (f) En redogörelse av förfarandena för övervakning av fartygets bränsleförbrukning samt energi från ersättningskällor för energi eller utsläppsfri teknik i enlighet med bilaga III.

   (g) De emissionsfaktorer från källa till kölvatten som avses i bilaga II.

   (h) En beskrivning av de förfaranden som används för att kontrollera att förteckningen över resor är fullständig.

(i) En beskrivning av de förfaranden som används för att fastställa aktivitetsdata per resa, inbegripet förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor för att fastställa och registrera den tid som tillbringas till sjöss mellan avgångshamnen och ankomsthamnen och den tid som tillbringas i hamn.

(j) En beskrivning av de förfaranden, system och ansvarsområden som används vid uppdateringen av data i övervakningsplanen under rapporteringsperioden.

(k) En beskrivning av den metod som ska användas för att fastställa ersättningsdata för att komma tillrätta med luckor i uppgifterna.

(l) Ett besiktningsregister i vilket alla uppgifter i besiktningshistoriken ska registreras.

4. Företagen ska använda standardiserade övervakningsplaner som baseras på mallar. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa dessa mallar, inbegripet tekniska bestämmelser för en enhetlig tillämpning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

Artikel 8

Ändringar av övervakningsplanen

1. Företagen ska regelbundet och minst en gång per år kontrollera om fartygets övervakningsplan återspeglar fartygets art och sätt att fungera och om några data som den innehåller kan förbättras.

2. Företagen ska ändra övervakningsplanen om någon av följande situationer föreligger:

(a) När ett företagsbyte sker.

(b) När nya energiomvandlingssystem, nya typer av energi, inbegripet ersättningskällor för energi, eller utsläppsfri teknik enligt bilaga III används.

(c) När tillgången till uppgifter ändras på grund av att nya typer av mätutrustning eller nya provtagnings- eller analysmetoder används, eller av andra skäl, och detta kan påverka noggrannheten hos den data som samlas in.

(d) När uppgifter som tagits fram genom den övervakningsmetod som tillämpats har befunnits vara felaktiga.

(e) När någon del av övervakningsplanen inte uppfyller kraven i denna förordning och kontrollören kräver att företaget reviderar den.

3. Företagen ska utan onödigt dröjsmål meddela kontrollörerna eventuella förslag till ändringar av övervakningsplanen.

4. Ändringar av den övervakningsplan som avses i punkt 2 b, c och d i den här artikeln ska bedömas av kontrollören. Efter bedömningen ska kontrollören meddela det berörda företaget om huruvida ändringarna uppfyller kraven i artikel 6.

Artikel 9

Certifiering av biodrivmedel, biogas, förnybara flytande och gasformiga drivmedel av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen

1. När biodrivmedel, biogas, förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen, enligt definitionerna i direktiv (EU) 2018/2001, ska

beaktas för de syften som avses i artikel 4.1 i denna förordning ska följande regler gälla:

(a) Emissionsfaktorer för växthusgaser från biodrivmedel och biogas som uppfyller de hållbarhetskriterier och kriterier för minskade växthusgasutsläpp som anges i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001 ska fastställas i enlighet med de metoder som anges i det direktivet.

(b) Emissionsfaktorer för växthusgaser från förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen som uppfyller de tröskelvärden för minskade växthusgasutsläpp som anges i artikel 27.3 i direktiv (EU) 2018/2001 ska fastställas i enlighet med de metoder som anges i det direktivet.

(c) Biodrivmedel och biogas som inte uppfyller kraven i led a eller som produceras från livsmedels- och fodergrödor ska anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan för fossila bränslen för denna typ av bränsle.

(d) Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen som inte uppfyller kraven i led b ska anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan för fossila bränslen för denna typ av bränslen.

2. Företagen ska tillhandahålla korrekta och tillförlitliga uppgifter om växthusgasintensiteten och hållbarhetsegenskaperna för biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen, verifierade genom ett system som erkänns av kommissionen i enlighet med artikel 30.5 och 30.6 i direktiv (EU) 2018/2001.

3. Företagen ska ha rätt att avvika från de fastställda normalvärdena för emissionsfaktorerna från tank till kölvatten (tank-to-wake), förutsatt att de faktiska värdena certifieras genom laboratorietester eller direkta utsläppsmätningar. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att fastställa regler för utförande av laboratorietester och direkta utsläppsmätningar.

KAPITEL IV

VERIFIERING OCH ACKREDITERING

Artikel 10

Verifieringsverksamhet

1. Kontrollören ska bedöma huruvida övervakningsplanen överensstämmer med de krav som fastställs i artiklarna 6–9. Om kontrollörens bedömning påvisar avvikelser från dessa krav, ska det berörda företaget revidera sin övervakningsplan i enlighet med detta och lämna in den reviderade planen för kontrollörens slutliga bedömning innan rapporteringsperioden inleds. Det berörda företaget ska komma överens med kontrollören om vilken tidsram som behövs för att införa dessa revideringar. Den tidsramen får under inga omständigheter sträcka sig förbi rapporteringsperiodens början.

2. Kontrollören ska bedöma om de rapporterade uppgifterna uppfyller kraven i artiklarna 6–9 och bilagorna I, II och III innan de åtgärder som anges i artikel 15.2 genomförs.

3. Om bedömningen i samband med kontrollen identifierar felaktiga uppgifter eller avvikelser från kraven i denna förordning ska kontrollören informera det berörda företaget om detta i god tid. Företaget ska då ändra de felaktiga uppgifterna eller åtgärda avvikelserna så att verifieringsprocessen kan slutföras i tid.

Artikel 11

Allmänna skyldigheter och principer för kontrollörer

1. Kontrollören ska vara oberoende i förhållande till företaget eller fartygsoperatören och ska bedriva den verksamhet som krävs enligt denna förordning i allmänhetens intresse. Varken kontrollören eller någon annan del av samma rättsliga enhet får därför vara ett företag eller en fartygsoperatör, ägare av ett företag, eller vara ägd av dessa, och kontrollören får inte heller ha förbindelser med företaget som kan inverka på dennes oberoende och opartiskhet.

2. Kontrollören ska bedöma tillförlitligheten, trovärdigheten och noggrannheten hos data och information avseende mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord, särskilt

   (a) registrering av bränsleförbrukning och användning av ersättningskällor för energi för specifika resor,

   (b) rapporterade uppgifter om bränsleförbrukning samt mätningar och beräkningar kopplade till dessa,

   (c) val och tillämpning av emissionsfaktorer,

   (d) användning av landströmsförsörjning eller förekomst av undantag som certifierats i enlighet med artikel 5.5.

3. Den bedömning som avses i punkt 2 ska grunda sig på följande överväganden:

   (a) De rapporterade uppgifterna överensstämmer med uppskattade uppgifter som är baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka.

   (b) De rapporterade uppgifterna innehåller inte några inkonsekvenser, särskilt inte vid jämförelse av den totala volym bränsle som köps årligen av varje fartyg och den sammanlagda bränsleförbrukningen under resor.

   (c) Sammanställningen av uppgifter har utförts i enlighet med tillämpliga regler.

   (d) Fartygets relevanta register är fullständiga och konsekventa.

Artikel 12

Verifieringsförfaranden

1. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till övervaknings- och rapporteringsprocessen genom att jämföra rapporterad mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spårningsuppgifter och egenskaper, t.ex. fartygets

maskinstyrka. Om betydande avvikelser konstateras, ska kontrollören genomföra ytterligare analyser.

2. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till de olika beräkningsstegen genom att se över alla datakällor och metoder som företaget använder.

3. Kontrollören ska beakta eventuella effektiva riskkontrollmetoder som det berörda företaget tillämpar för att minska graden av osäkerhet förknippad med den noggrannhet som är specifik för de övervakningsmetoder som används.

4. Det berörda företaget ska förse kontrollören med all ytterligare information som gör det möjligt att genomföra verifieringsförfarandena. Under verifieringsprocessen kan kontrollören göra kontroller för att fastställa tillförlitligheten hos rapporterade uppgifter och information.

Artikel 13

Ackreditering av kontrollörer

1. Kontrollörer ska ackrediteras för verksamhet som omfattas av denna förordning av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

2. Om inga särskilda bestämmelser om ackrediteringen av kontrollörer föreskrivs i den här förordningen, ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 765/2008 gälla.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning genom att fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av kontrollörer. De metoder som fastställs i dessa delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artiklarna 10 och 11 och relevanta internationellt vedertagna normer.

KAPITEL V

REGISTRERING, VERIFIERING, RAPPORTERING OCH BEDÖMNING AV ÖVERENSSTÄMMELSE

Artikel 14

Övervakning och registrering

1. På grundval av den övervakningsplan som avses i artikel 7 och efter kontrollörens bedömning av planen ska företagen för varje fartyg som ankommer till eller avgår från och för varje resa till eller från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion registrera följande information:

   (a) Avresehamn och ankomsthamn, inbegripet datum och klockslag för avresa och ankomst samt den tid som tillbringas i hamn.

   (b) Anslutning till och användning av landström eller förekomsten av något av de undantag som anges i artikel 5.3, för varje fartyg som omfattas av kravet i artikel 5.1.

   (c) Mängden av varje typ av bränsle som förbrukas i hamn och till sjöss.

   (d) Emissionsfaktorerna från källa till kölvatten (well-to-wake) för varje typ av bränsle som förbrukas i hamn och till sjöss, uppdelade på utsläpp från källa till

tank (well-to-tank) och från tank till kölvatten (tank-to-wake) och flyktiga utsläpp, omfattande alla relevanta växthusgaser.

(e) Mängden av varje typ av energi från ersättningskälla som förbrukas i hamn och till sjöss.

2. Företagen ska årligen och på ett transparent sätt registrera den information och de uppgifter som anges i punkt 1, vilket gör det möjligt för kontrollören att verifiera efterlevnaden av denna förordning.

3. Senast den 30 mars varje år ska företagen förse kontrollören med den information som avses i punkt 1.

Artikel 15

Verifiering och beräkning

1. Efter den verifiering som föreskrivs i artiklarna 10–12 ska kontrollören bedöma kvaliteten, fullständigheten och riktigheten hos den information som företaget lämnar i enlighet med artikel 14.3.

2. På grundval av den information som verifierats enligt punkt 1 ska kontrollören

(a) beräkna, med hjälp av den metod som anges i bilaga I, den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten i det berörda fartygets energianvändning ombord,

(b) beräkna fartygets överensstämmelsesaldo med hjälp av den formel som anges i bilaga V,

(c) beräkna antalet regelvidriga hamnanlöp under föregående rapporteringsperiod, inbegripet den tid som tillbringats i hamn för varje regelvidrigt hamnanlöp,

(d) beräkna beloppet för de straffavgifter som avses i artikel 20.1 och 2.

3. Kontrollören ska meddela företaget den information som avses i punkt 2.

Artikel 16

Överensstämmelsedatabas och rapportering

1. Kommissionen ska utveckla en elektronisk överensstämmelsedatabas för övervakning av överensstämmelsen med artiklarna 4 och 5, och säkerställa dess funktion och uppdatering. Överensstämmelsedatabasen ska användas för att registrera fartygens överensstämmelsesaldo och användningen av de flexibilitetsmekanismer som anges i artiklarna 17 och 18. Den ska vara tillgänglig för företagen, kontrollörerna, de behöriga myndigheterna och kommissionen.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter fastställa regler för tillträdesrättigheter samt funktionella och tekniska specifikationer för överensstämmelsedatabasen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.3.

3. Senast den 30 april varje år ska företaget i överensstämmelsedatabasen för vart och ett av sina fartyg registrera den information som avses i artikel 15.2 och som kontrollören fastställt, tillsammans med information som gör det möjligt att identifiera fartyget, företaget och identiteten på den kontrollör som utförde bedömningen.

Artikel 17

Insättning och lån av överensstämmelseöverskott mellan rapporteringsperioderna

1. Om fartyget har ett överensstämmelseöverskott för rapporteringsperioden får företaget sätta in det på samma fartygs överensstämmelsesaldo för nästa rapporteringsperiod. Företaget ska registrera insättningen av överensstämmelseöverskottet på nästa rapporteringsperiod i överensstämmelsedatabasen, med förbehåll för kontrollörens godkännande. Företaget får inte längre sätta in överensstämmelseöverskottet när FuelEU-intyget om överensstämmelse har utfärdats.

2. Om fartyget har ett överensstämmelseunderskott för rapporteringsperioden får företaget låna motsvarande summa i förskott från nästa rapporteringsperiod. Förskottet på överensstämmelseöverskottet ska läggas till fartygets saldo för rapporteringsperioden och dras av från samma fartygs saldo för nästa rapporteringsperiod. Den mängd som ska dras av för nästa rapporteringsperiod ska vara lika stor som förskottet på överensstämmelseöverskottet multiplicerat med 1,1. Förskottet på överensstämmelseöverskottet får inte utlånas

   (a) för den mängd som överstiger det gränsvärde som anges i artikel 4.2 med mer än 2 % multiplicerat med fartygets energianvändning beräknad i enlighet med bilaga I,

   (b) under två på varandra följande rapporteringsperioder.

3. Senast den 30 april året efter rapporteringsperioden ska företaget, efter godkännande av sin kontrollör, registrera förskottet på överensstämmelseöverskottet i överensstämmelsedatabasen.

Artikel 18

Poolning av överensstämmelse

1. Överensstämmelsesaldona för två eller flera fartyg som verifieras av samma kontrollör får slås samman i en pool i syfte att uppfylla kraven i artikel 4. Ett fartygs överensstämmelsesaldo får inte ingå i mer än en pool under samma rapporteringsperiod.

2. Senast den 30 mars året efter rapporteringsperioden ska företaget till kontrollören anmäla avsikten att inkludera fartygets överensstämmelsesaldo i en pool för den omedelbart föregående rapporteringsperioden. Om de fartyg som ingår i poolen kontrolleras av två eller flera företag ska företagen göra en gemensam anmälan till kontrollören.

3. Senast den 30 april året efter rapporteringsperioden ska kontrollören registrera poolen i överensstämmelsedatabasen. Poolens sammansättning får inte ändras efter detta datum.

4. Vid sammanslagning av överensstämmelser i en pool enligt punkt 1 i denna artikel, och vid tillämpning av artikel 15.2 b, får företaget besluta hur poolens totala överensstämmelsesaldo ska fördelas mellan de enskilda fartygen, förutsatt att poolens totala överensstämmelsesaldo respekteras. Om de fartyg som ingår i poolen kontrolleras av två eller flera företag ska poolens totala överensstämmelsesaldo fördelas i enlighet med den metod som anges i den gemensamma anmälan.

5. Om poolens genomsnittliga överensstämmelsesaldo leder till att ett enskilt fartyg får ett överensstämmelseöverskott ska artikel 17.1 tillämpas.

6. Artikel 17.2 är inte tillämplig på ett fartyg som deltar i poolen.

7. Företaget får inte längre inkludera fartygets överensstämmelsesaldo i en pool när FuelEU-intyget om överensstämmelse har utfärdats.

Artikel 19

FuelEU-intyg om överensstämmelse

1. Senast den 30 juni året efter rapporteringsperioden ska kontrollören utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse för det berörda fartyget förutsatt att fartyget inte har ett överensstämmelseunderskott, efter en eventuell tillämpning av artiklarna 17 och 18, och inte några regelvidriga hamnanlöp.

2. FuelEU-intyg om överensstämmelse ska innehålla följande information:

   (a) Fartygets identitet (namn, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).

   (b) Namn, adress och huvudsaklig verksamhetsort för fartygsägaren.

   (c) Kontrollörens identitet.

   (d) Datum för utfärdande av detta intyg, dess giltighetstid och den rapporteringsperiod som det avser.

3. FuelEU-intyget om överensstämmelse ska vara giltigt under 18 månader från rapporteringsperiodens slut.

4. Kontrollören ska utan dröjsmål informera kommissionen och flaggstaten om utfärdandet av alla FuelEU-intyg om överensstämmelse.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter om fastställande av förlagor för FuelEU-intyget om överensstämmelse, inbegripet elektroniska förlagor. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 27.2.

Artikel 20

Straffavgifter

1. Om fartyget den 1 maj året efter rapporteringsperioden har ett överensstämmelseunderskott ska företaget betala en straffavgift. Kontrollören ska beräkna straffavgiftens belopp på grundval av den formel som anges i bilaga V.

2. Företaget ska betala en straffavgift för varje regelvidrigt hamnanlöp. Kontrollören ska beräkna straffavgiftens belopp genom att multiplicera ett belopp på 250 EUR med antalet megawatt installerade ombord och med antalet hela timmar som tillbringats i hamn.

3. Trots vad som sägs i artikel 19.1 ska kontrollören utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse så snart de straffavgifter som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln har betalats. De åtgärder som avses i denna artikel och bevis på betalningarna i enlighet med artikel 21 ska registreras i FuelEU-intyget om överensstämmelse.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att ändra bilaga V i syfte att anpassa den formel som avses i punkt 1 i den här artikeln och för att ändra beloppet för den fasta straffavgift som fastställs i punkt 2 i den här artikeln, med beaktande av utvecklingen av energikostnaderna.

Artikel 21

Allokering av straffavgifter för att stödja förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn

1. De straffavgifter som avses i artikel 20.1 och 20.2 ska allokeras till stöd för gemensamma projekt som syftar till ett snabbt införande av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn. Projekt som finansieras med medel från straffavgifterna ska stimulera produktionen av större mängder förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfartssektorn, underlätta byggandet av lämpliga bunkringsanläggningar eller elanslutningspunkter i hamnar samt stödja utveckling, testning och införande av den mest innovativa europeiska tekniken i fartygsflottan för att få till stånd betydande utsläppsminskningar.
2. Inkomsterna från de straffavgifter som avses i punkt 1 ska allokeras till den innovationsfond som avses i artikel 10a.8 i direktiv 2003/87/EG. Dessa inkomster ska utgöra externa inkomster avsatta för särskilda ändamål i enlighet med artikel 21.5 i budgetförordningen och ska användas i enlighet med de regler som gäller för innovationsfonden.
3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 26 för att komplettera denna förordning med avseende på villkoren för betalning av de straffavgifter som avses i artikel 20.1 och 20.2.

Artikel 22

Skyldighet att medföra ett giltigt FuelEU-intyg om överensstämmelse ombord

1. Fartyg som anlöper en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion ska medföra ett giltigt FuelEU-intyg om överensstämmelse ombord.
2. FuelEU-intyget om överensstämmelse som utfärdats för det berörda fartyget i enlighet med artikel 19 ska utgöra bevis på överensstämmelse med denna förordning.

Artikel 23

Kontroll av efterlevnad

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen senast den [dd/mm/20xx], och utan dröjsmål anmäla eventuella ändringar till kommissionen.
2. Varje medlemsstat ska säkerställa att varje inspektion av ett fartyg i en hamn inom dess jurisdiktion, som utförs i enlighet med direktiv 2009/16/EG, inbegriper en kontroll av att ett giltigt FuelEU-intyg om överensstämmelse medförs ombord.
3. Om ett fartyg har underlåtit att uppvisa ett giltigt FuelEU-intyg om överensstämmelse under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder

och om andra verkställighetsåtgärder inte har kunnat säkerställa efterlevnaden, får den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen ligger, efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att lämna synpunkter, utfärda et avvisningsbeslut. Den behöriga myndigheten i medlemsstaten ska underrätta kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten om utvisningsordern. Varje medlemsstat, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, ska neka det fartyg som är föremål för utvisningsordern tillträde till sina hamnar till dess att företaget uppfyller sina skyldigheter. Om fartyget för en medlemsstats flagg ska den berörda medlemsstaten, efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att lämna synpunkter, i egenskap av flaggstat besluta om kvarhållande av fartyget tills företaget fullgör sina skyldigheter.

4. Fullgörandet av dessa skyldigheter ska intygas genom att ett giltigt FuelEU-intyg om överensstämmelse delges den behöriga nationella myndighet som utfärdade utvisningsordern. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av de bestämmelser i internationell rätt som är tillämpliga på fartyg i nöd.

5. Sanktioner mot ett visst fartyg från en medlemsstats sida ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten.

Artikel 24

Rätt till prövning

1. Företagen ska ha rätt att ansöka om en prövning av de beräkningar och åtgärder som kontrollören meddelat dem enligt denna förordning, inbegripet nekande att utfärda ett FuelEU-intyg om överensstämmelse i enlighet med artikel 19.1.

2. Ansökan om prövning ska lämnas in till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören har ackrediterats inom en månad från det att kontrollören meddelat resultatet av beräkningen eller åtgärden. Den behöriga myndighetens beslut ska vara föremål för rättslig prövning.

3. De beslut som hamnledningen fattar enligt denna förordning ska vara föremål för rättslig prövning.

Artikel 25

Behöriga myndigheter

Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för tillämpningen och kontrollen av efterlevnaden av denna förordning (*behöriga myndigheter*). De ska meddela kommissionen namn och kontaktuppgifter. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra förteckningen över behöriga myndigheter.

KAPITEL VI

DELEGERADE BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBEFOGENHETER SAMT SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 26

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.4, 5.4, 9.3, 13.3, 20.4 och 21.3 ska ges till kommissionen tills vidare från och med [den dag då denna förordning träder i kraft].

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.4, 5.4, 9.3, 13.3, 20.4 och 21.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.4, 5.4, 9.3, 13.3, 20.4 och 21.3 ska träda i kraft endast om vare sig Europaparlamentet eller rådet har några invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 27

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002[29]. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommitténs yttrande ska erhållas genom skriftligt förfarande, ska det förfarandet avslutas utan resultat om kommitténs ordförande inom tidsfristen för att avge yttrandet så beslutar.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

[29] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).

Artikel 28

Rapport och översyn

1. Kommissionen ska senast den 1 januari 2030 rapportera till Europaparlamentet och rådet om resultaten av en utvärdering av denna förordnings funktion och utvecklingen av tekniken och marknaden för förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter och dess inverkan på sjöfartssektorn i unionen. Kommissionen ska överväga eventuella ändringar av

   (a) det gränsvärde som avses i artikel 4.2,

   (b) de fartygstyper som omfattas av artikel 5.1,

   (c) de undantag som anges i artikel 5.3.

Artikel 29

Ändringar av direktiv 2009/16/EG

Följande punkt ska läggas till i förteckningen i bilaga IV till direktiv 2009/16/EG: ”51. Det FuelEU-intyg om överensstämmelse utfärdat enligt förordning (EU) xxxx om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransporter.”.

Artikel 30

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2025.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*