Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2024/3214

27.12.2024

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) 2024/3214

af 16. oktober 2024

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 for så vidt angår reglerne for overvågning af drivhusgasemissioner fra offshoreskibe og nulsats for bæredygtige brændstoffer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ([1]), særlig artikel 5, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Forordning (EU) 2015/757 fastlægger regler for præcis overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner og af andre relevante oplysninger fra skibe, som ankommer til, opholder sig i eller forlader havne i en medlemsstats jurisdiktion, med henblik på at fremme reduktionen af drivhusgasemissioner fra søtransport på omkostningseffektiv vis.

(2) Bilag I til forordning (EU) 2015/757 fastsætter metoder til overvågning af drivhusgasemissioner på grundlag af brændstofforbrug. Bilag II til forordning (EU) 2015/757 fastsætter regler om overvågning af andre relevante oplysninger.

(3) Forordning (EU) 2015/757 blev ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/957 ([2]), navnlig for at medtage drivhusgasemissioner fra offshoreskibe i anvendelsesområdet for den nævnte forordning fra den 1. januar 2025. Det er imidlertid nødvendigt at præcisere begrebet »offshoreskibe« for at sikre en ensartet anvendelse med hensyn til bestemmelsen af de drivhusgasemissioner, der er omfattet af forordningen, ud over dem, der allerede er omfattet i forbindelse med skibes bevægelser og aktiviteter med henblik på transport af gods eller passagerer i kommercielt øjemed. Der bør derfor fastsættes regler for at skabe klarhed med hensyn til de skibe og drivhusgasemissioner, der bør omfattes af en sådan medtagelse. Skibets myndighedscertifikater eller anden relevant dokumentation, herunder klassebetegnelse, bør tages i betragtning med henblik på at afgøre, om det pågældende skib er konstrueret eller certificeret til at udføre serviceaktiviteter offshore eller på offshoreanlæg.

(4) Fra den 1. januar 2027 medtages offshoreskibe på 5 000 bruttotonnage og derover i de anvendelsesområdet for de søtransportaktiviteter, der er omfattet af bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF ([3]). I henhold til nævnte direktivs artikel 3gg, stk. 5, forelægger Kommissionen senest den 31. december 2026 Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori den undersøger gennemførligheden og de økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser af at medtage emissioner fra skibe, herunder offshoreskibe, under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, i det nævnte direktivs anvendelsesområde. Rapporten bør også behandle de indbyrdes forbindelser mellem direktiv 2003/87/EF og forordning (EU) 2015/757 og trække på erfaringerne fra anvendelsen heraf. Rapporten kan, hvis det er relevant, ledsages af lovgivningsforslag på grundlag af erfaringerne fra de første år, hvor drivhusgasemissioner fra offshoreskibe er medtaget i anvendelsesområdet for forordning (EU) 2015/757.

([1]) EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/957 af 10. maj 2023 om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

(5) Reglerne i bilag II til forordning (EU) 2015/757 bør ajourføres for yderligere at tilpasse dem til de regler, der gælder for andre sektorer i emissionshandelssystemet (ETS) med hensyn til brændstoffer, der er berettiget til nulsats i henhold til direktiv 2003/87/EF, navnlig for at medtage muligheden for syntetiske kulstoffattige brændstoffer med nulsats.

(6) Forordning (EU) 2015/757 bør derfor ændres.

(7) Da drivhusgasemissionerne fra offshoreskibe medtages fra den 1. januar 2025 i henhold til forordning (EU) 2015/757, bør de relevante regler i nærværende forordning finde anvendelse i overensstemmelse hermed fra den 1. januar 2025.

(8) Drivhusgasemissioner fra søtransport har været medtaget i EU ETS siden den rapporteringsperiode, der begyndte den 1. januar 2024. De regler, der finder anvendelse på andre ETS-sektorer med hensyn til brændstoffer, der i henhold til direktiv 2003/87/EF er berettiget til nulsats, finder anvendelse i henhold til Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 ([4]) som ændret ved Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/2493 ([5]) fra den 1. januar 2024. For at sikre sammenhæng, klarhed og lige betingelser bør de i denne forordning fastsatte regler for overvågning og rapportering af emissioner fra vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse med nulsats, genanvendt kulstofbrændsel og syntetiske kulstoffattige brændstoffer derfor også finde anvendelse fra den 1. januar 2024 —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EU) 2015/757 foretages følgende ændringer:

1) I bilag I indsættes følgende del AA efter del A:

»AA. DRIVHUSGASEMISSIONER FRA OFFSHORESKIBE

Drivhusgasemissioner fra offshoreskibe skal omfatte drivhusgasemissioner, der udledes af følgende skibe, bortset fra isbrydere, der er konstrueret eller certificeret til at udføre serviceaktiviteter offshore eller på offshoreanlæg, under sejlads fra seneste anløbshavn til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til næste anløbshavn samt i anløbshavne under en medlemsstats jurisdiktion:

a) ankerhåndteringsfartøj (AHTS — Anchor Handling Tug Supply)

b) offshoreforsyningsskib

c) besætnings-/forsyningsfartøj

d) fartøj til rørtransport

e) platformsforsyningsskib

f) boreskib

g) flydende produktionsanlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FPSO), olie

h) gasbehandlingsfartøj

i) flydende anlæg med lagrings- og afskibningsfunktioner (FSO), gas

j) FSO, olie

k) indlogeringsskib

l) hjælpefartøj til dykkere

m) fartøj til offshoreanlægsarbejde

([4]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 af 19. december 2018 om overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF og om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 601/2012 (EUT L 334 af 31.12.2018, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/2066/oj).

([5]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/2493 af 23. september 2024 om ændring af gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066 for så vidt angår ajourføring af overvågning og rapportering af drivhusgasemissioner i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF (EUT L, 2024/2493, 27.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2493/oj).

n) offshoreservicefartøj

o) fartøj til rørnedgravning

p) rørlægningsfartøj

q) rørlægningsfartøj med kran

r) fartøj til produktionstest

s) beredskabsfartøj

t) støttefartøj til rendegravning

u) brøndstimuleringsfartøj

v) kabellægningsfartøj

w) kabelreparationsskib

x) minefartøj

y) vindmølleinstallationsfartøj

z) idriftsættelsesfartøj

(æ) vedligeholdelsesfartøj

(ab) arbejds-/reparationsfartøj

(ac) forskningsundersøgelsesfartøj

(ad) opmudringsfartøj

(ae) sandsugerfartøj.«

2) I bilag II, del C, punkt 1.2, affattes andet afsnit således:

»Uanset punkt 1.1 anvender selskaberne ikke de regler, der er fastsat i del A i bilag I til denne forordning, for så vidt angår bestemmelse af CO_2-emissionsfaktorer, hvis virksomheden anvender vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse (RFNBO), genanvendt kulstofbrændsel (RCF) eller syntetiske kulstoffattige brændstoffer. I sådanne tilfælde bestemmes CO_2-emissionsfaktoren i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) 2018/2066.«

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2025.

Dog finder artikel 1, nr. 2), anvendelse fra den 1. januar 2024.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. oktober 2024.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand