



DEN EUROPÆISKE UNION

EUROPA-PARLAMENTET

RÅDET

**Bruxelles, den 13. juli 2023
(OR. en)**

2021/0210 (COD)

PE-CONS 26/23

**TRANS 178
MAR 71
ENV 464
ENER 228
IND 228
COMPET 411
CODEC 789
ECO 36
RECH 168**

LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER

Vedr.: **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om
anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og
om ændring af direktiv 2009/16/EF**

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EU) 2023/...

af ...

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

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure², og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EUT C 152 af 6.4.2022, s. 145.

² Europa-Parlamentets holdning af 11.7.2023 [(EUT ...)/(endnu ikke offentliggjort i EUT)] og Rådets afgørelse af

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

- (2) Ifølge The EU Blue Economy Report 2022 skabte EU's blå økonomi i alt ca. 5,7 millioner job i 2014, hvoraf 3,2 millioner blev skabt gennem direkte beskæftigelse i de etablerede sektorer, og yderligere 2,5 millioner blev genereret via de respektive forsyningskæder. Denne rapport angiver også, at Unionens søhavne alene skabte ca. 2,5 millioner arbejdspladser (direkte og indirekte) i 2014. Af dette antal arbejdspladser er kun ca. 0,5 millioner registreret i sektorspecifikke statistikker, fordi søhavne skaber beskæftigelse og økonomiske fordele i andre sektorer såsom logistik og maritime skibsfartstjenester. De syv etablerede sektorer i EU's blå økonomi genererede en bruttoværditilvækst på 183,9 mia. EUR i 2019¹.

¹ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Maritime Anliggender og Fiskeri, Det Fælles Forskningscenter, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., m.fl., The EU Blue Economy Report 2022, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Ifølge det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden", er søtransport fortsat den mest CO₂-effektive transportform pr. ton km sammenlignet med andre transportformer. Samtidig tegner skibstrafikken til eller fra havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde sig for ca. 11 % af alle Unionens kuldioxid- (CO₂)-emissioner fra transport og 3-4 % af Unionens samlede CO₂-emissioner. CO₂-emissionerne fra søtransport forventes at stige, medmindre der træffes yderligere foranstaltninger. Alle sektorer i Unionens økonomi skal bidrage til, at nettodrivhusgasemissionerne hurtigt reduceres til nul senest i 2050 som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119¹. Det er derfor afgørende, at Unionen udstikker en passende kurs for en hurtig grøn omstilling af søtransportsektoren, hvilket også vil bidrage til at fastholde og yderligere fremme Unionens globale lederskab i forbindelse med grønne teknologier, tjenester og løsninger og til yderligere at stimulere jobskabelsen i de relaterede værdikæder, samtidig med at konkurrenceevnen bevares.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 ("den europæiske klimalov") (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1).

- (4) For at styrke Unionens klimaforpligtelse i henhold til Parisaftalen¹, der er vedtaget inden for rammerne af De Forenede Nationers rammekonvention om klimaændringer ("Parisaftalen"), sigter forordning (EU) 2021/1119 mod at reducere drivhusgasemissionerne (emissioner efter fratrækning af optag) med mindst 55 % sammenlignet med 1990-niveauerne senest i 2030 og bringer Unionen på en kurs mod klimaneutralitet senest i 2050. Desuden er der behov for forskellige supplerende politiske instrumenter for at fremme og fremskynde anvendelsen af bæredygtigt producerede vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, herunder i søtransportsektoren, samtidig med at princippet om teknologineutralitet overholdes. Den nødvendige teknologiske udvikling og ibrugtagningen heraf skal være iværksat senest i 2030 for at kunne imødegå en meget hurtigere forandring derefter. Det er også afgørende at fremme innovation og støtte forskning i ny og fremtidig innovation såsom nye alternative brændstoffer, økodesign, biobaserede materialer, vindfremdrift og vindassisteret fremdrift.

¹ EUT L 282 af 19.10.2016, s. 4.

- (5) I forbindelse med brændstofomstillingen til vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt alternative energikilder er det afgørende, at der opretholdes et velfungerende EU-marked med retfærdig konkurrence med hensyn til skibsbrændstoffer, som tegner sig for en betydelig del af selskabernes og operatørernes omkostninger. De politiske foranstaltninger bør derfor være omkostningseffektive. Forskelle i brændstofkravene i medlemsstaterne kan have stor betydning for skibsoperatørernes økonomiske resultater og kan påvirke konkurrencen på markedet negativt. Som følge af skibsfartens internationale karakter kan skibsoperatører let bunkre i tredjelande og medbringe store mængder brændstof, hvilket også kan bidrage til en risiko for, at havne i Unionen mister konkurrenceevne over for havne uden for Unionen. Denne situation kan føre til kulstoflækage og have skadelige virkninger på sektorens konkurrenceevne, hvis tilgængeligheden af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i havne under en medlemsstats jurisdiktion ikke ledsages af krav til deres anvendelse, som gælder for alle skibe, der ankommer til eller afgår fra søhavne under medlemsstaternes jurisdiktion. Der bør ved denne forordning derfor fastsættes foranstaltninger til at sikre, at udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer på markedet for skibsbrændstoffer finder sted på rimelige konkurrencevilkår på Unionens marked for søtransport.
- (6) Søtransportsektoren er udsat for stærk international konkurrence. Store forskelle på de reguleringsmæssige byrder i de forskellige flagstater har i mange tilfælde ført til uønskede fremgangsmåder såsom omflagning af skibe. Sektorens iboende globale karakter understreger vigtigheden af en flagneutral tilgang og af et gunstigt reguleringsmæssigt miljø, som vil kunne bidrage til at tiltrække nye investeringer og sikre Unionens havnes, skibsejeres og skibsoperatørers konkurrenceevne.

- (7) For at få indvirkning på alle aktiviteterne i søtransportsektoren bør denne forordning finde anvendelse på halvdelen af den energi, der bruges af et skib, der foretager sejlads til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, halvdelen af den energi, der bruges af et skib, der foretager sejlads fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion til en havn uden for en medlemsstats jurisdiktion, al den energi, der bruges af et skib, der foretager sejlads til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og den energi, der bruges i en havn under en medlemsstats jurisdiktion. En sådan anvendelsesramme vil kunne sikre effektiviteten af denne forordning, herunder ved at øge rammens positive indvirkning på miljøet. Den pågældende ramme bør begrænse risikoen for undvigende havneanløb og risikoen for, at omdirigeringsaktiviteter flyttes uden for Unionen. For at sikre en smidig afvikling af skibstrafikken og undgå konkurrencefordrejninger på det indre marked bør lige konkurrencevilkår mellem søtransportoperatører og mellem havne for så vidt angår alle sejlads, der ankommer til eller afgår fra havne under medlemsstaternes jurisdiktion, samt skibes ophold i disse havne sikres af ensartede bestemmelser som fastsat ved denne forordning.

- (8) Det er afgørende, at Kommissionen og medlemsstaternes kompetente myndigheder løbende sikrer, at deres administrative procedurer afspejler bedste praksis, og træffer foranstaltninger til at sikre overensstemmelse, undgå overlapning i sektorspecifik lovgivning og forenkle håndhævelsen af denne forordning, så den administrative byrde for skibsejere, skibsoperatører, havne og verifikatorer holdes på et minimum.
- (9) Denne forordning bør stemme overens med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/...¹⁺, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959², Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001³,

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/... af ... om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L ... af ..., s. ...).

⁺ EUT: Indsæt venligst nummer på forordningen i dokument PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) i teksten, og indsæt nævnte forordnings nummer, dato, titel og EUT-henvisning i fodnoten.

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2023/959 af 10. maj 2023 om ændring af direktiv 2003/87/EF om et system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Unionen og afgåelse (EU) 2015/1814 om oprettelse og anvendelse af en markedsstabilitetsreserve i forbindelse med Unionens system for handel med kvoter for drivhusgasemissioner (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 134).

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82).

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999¹ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF² for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652³ og Rådets direktiv om omstrukturering af EU-bestemmelserne for beskatning af energiprodukter og elektricitet (omarbejdning) for at sikre den nødvendige rets- og investeringssikkerhed. En sådan overensstemmelse vil kunne sikre en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme for søtransportsektoren, som bidrager til en betydelig forøgelse af produktionen af bæredygtige alternative brændstoffer, sikrer etableringen af den nødvendige infrastruktur og tilskynder til anvendelse af de pågældende brændstoffer i en støt stigende andel af skibe.

-
- ¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 af 11. december 2018 om forvaltning af energiunionen og klimaindsatsen, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 663/2009 og (EF) nr. 715/2009, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/22/EF, 98/70/EF, 2009/31/EF, 2009/73/EF, 2010/31/EU, 2012/27/EU og 2013/30/EU, Rådets direktiv 2009/119/EF og (EU) 2015/652 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 525/2013 (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 1).
- ² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF af 13. oktober 1998 om kvaliteten af benzin og dieselolie og om ændring af Rådets direktiv 93/12/EØF (EUT L 350 af 28.12.1998, s. 58).
- ³ Rådets direktiv (EU) 2015/652 af 20. april 2015 om fastlæggelse af beregningsmetoder og indberetningskrav i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF om kvaliteten af benzin og dieselolie (EUT L 107 af 25.4.2015, s. 26).

- (10) Der bør afholdes høringer mellem havnemyndigheden og havnebrugere og andre relevante interessenter, jf. artikel 15, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2017/352¹, for at koordinere tilgængeligheden af havnetjenester med hensyn til den forsyning af alternative brændstoffer, der er planlagt og indført i havne, samt med hensyn til den forventede efterspørgsel fra skibe, der anløber de pågældende havne.
- (11) Bestemmelserne i denne forordning bør finde anvendelse uden forskelsbehandling på skibe uanset deres flag. Af hensyn til sammenhængen med EU-regler og internationale regler på søtransportområdet og for at begrænse den administrative byrde bør denne forordning finde anvendelse på skibe med en bruttotonnage (BT) på over 5 000, men bør ikke finde anvendelse på krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, eller statsskibe, der anvendes til ikkekommercielle formål. Selv om skibe med en BT på over 5 000 kun udgør ca. 55 % af alle skibe, der anløber havne i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757², er de ansvarlige for ca. 90 % af CO₂-emissionerne fra søtransportsektoren. Kommissionen bør regelmæssigt revurdere situationen med henblik på eventuelt at udvide anvendelsesområdet for denne forordning til skibe med en BT på under 5 000.

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

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO₂-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

- (12) Medlemsstater uden søhavne på deres område, uden en akkrediteret verifikator og uden skibe, der fører deres flag, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, og som ikke er en administrerende stat som defineret i denne forordning, behøver ikke at træffe foranstaltninger vedrørende de respektive krav i denne forordning, så længe disse omstændigheder gør sig gældende.
- (13) I betragtning af de øgede omkostninger for skibe, der opfylder kravene i denne forordning, øger fraværet af en global foranstaltning risikoen for omgåelse. Undvigende anløb af havne uden for Unionen og flytning af omladningsaktiviteter til havne uden for Unionen vil ikke blot mindske de miljømæssige fordele ved at internalisere omkostningerne ved emissioner fra søtransportaktiviteter, men kan føre til yderligere emissioner på grund af den yderligere afstand, som skibe tilbagelægger for at vige uden om anvendelsen af denne forordning. Det er derfor hensigtsmæssigt at udelukke visse ophold i havne uden for Unionen fra begrebet "anløbshavn". Denne udelukkelse omfatter havne i Unionens nærhed, hvor risikoen for undvigelse er mest markant. En grænse på 300 sømil fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion udgør en forholdsmæssig reaktion på undvigende adfærd, idet den yderligere byrde og risikoen for undvigelse afvejes. Desuden bør udelukkelsen fra begrebet anløbshavn kun gælde for containerskibes ophold i visse havne uden for Unionen, hvor omladning af containere tegner sig for hovedparten af containertrafikken. For sådanne transporter består risikoen for undvigelse, hvis der mangler afbødende foranstaltninger, også i, at havneknudepunktet flyttes til havne uden for Unionen, hvilket forværrer virkningerne af undvigelsen. For at sikre den globale foranstaltnings proportionalitet og ligebehandling bør der tages hensyn til foranstaltninger i tredjelande, der svarer til denne forordning.

- (14) For at tage hensyn til den særlige situation for øområder som understreget i artikel 174 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) og behovet for at bevare konnektivitet mellem øer og perifere regioner i Unionen og centrale regioner i Unionen bør midlertidige undtagelser tillades for sejladser, der foretages af andre passagerskibe end krydstogtskibe mellem en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og en anløbshavn under samme medlemsstats jurisdiktion på en ø med færre end 200 000 fastboende.
- (15) Under hensyntagen til de særlige karakteristika og begrænsninger for regionerne i Unionens yderste periferi, særlig deres afsides beliggenhed og økarakter, bør der lægges særlig vægt på at bevare deres tilgængelighed og effektive konnektivitet gennem søtransport. For skibe, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, bør derfor kun halvdelen af den energi, der bruges under sejladser, som afgår fra eller ankommer til en anløbshavn i en region i den yderste periferi, være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde. Af samme årsager bør midlertidige undtagelser tillades for sejladser mellem en anløbshavn i en region i den yderste periferi og en anden anløbshavn i en region i den yderste periferi og med hensyn til den energi, der bruges af skibe under deres ophold i anløbshavne i den pågældende region i den yderste periferi.

- (16) Medlemsstater, der ikke deler en landgrænse med nogen anden medlemsstat, er særligt afhængige af deres søforbindelse til resten af Unionen, navnlig for at opretholde den nødvendige konnektivitet for deres borgere. Sådanne medlemsstater skal basere sig på offentlige tjenesteydelseskontrakter eller forpligtelser til offentlig tjeneste for at nå målet om at opretholde konnektiviteten gennem passagerskibe. En midlertidig undtagelse bør tillades for at sætte medlemsstaterne i stand til at imødekomme det tvingende behov for at levere en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse og sikre konnektivitet samt økonomisk, social og territorial samhørighed.
- (17) Ud over en generel mulighed for, at medlemsstaterne kan fritage sejlads med andre passagerskibe end krydstogtskibe til øer med færre end 200 000 fastboende, bør en lignende undtagelse tillades for indenlandske sejlads til øer, der foretages inden for rammerne af en offentlig tjenesteydelseskontrakt eller er omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste. Medlemsstaterne har indført sådanne kontrakter og forpligtelser for at sikre et passende niveau af konnektivitet til øområder til overkommelige priser, som ellers ikke ville være blevet opnået i kraft af markedskræfterne. Medlemsstaterne bør have ret til midlertidigt at fritage sådanne sejlads, der foretages af passagerskibe mellem deres fastland og en ø i samme medlemsstat, for at opretholde de betingelser, hvorunder de offentlige tjenesteydelseskontrakter eller forpligtelserne til offentlig tjeneste blev indgået, og sikre den pågældende øs fortsatte konnektivitet samt økonomisk, social og territorial samhørighed.

- (18) I artikel 2, nr. 1), i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92¹ fastsættes det, at havnene i Ceuta og Melilla skal behandles på samme måde som øhavne. Selv om de i sagens natur ikke er øhavne, betyder deres geografiske placering på det afrikanske fastland og manglende landforbindelser med Spanien, at disse havne i forhold til det europæiske fastland og navnlig Spanien kan sammenlignes med øhavne. Ceuta og Melilla bør derfor betragtes som øhavne i forbindelse med den midlertidige fritagelse for cabotagesejlads mellem en medlemsstats fastland og de øer, der hører under dens jurisdiktion.
- (19) Sejlads i isfyldte farvande, især i de nordlige dele af Østersøen, og isklasseskibes tekniske egenskaber medfører ekstra omkostninger for søtransporten, og sådanne omkostninger kan stige yderligere som følge af denne forordning. Sådanne ekstra omkostninger for isklasseskibe på grund af sejlads i isfyldte farvande og på grund af deres tekniske egenskaber bør begrænses for at opretholde lige konkurrencevilkår. Selskaber bør derfor midlertidigt have mulighed for at anvende en begrænset justeret mængde energi, der bruges om bord af isklasseskibe. Desuden bør denne forordning i en begrænset periode gøre det muligt at fritage en andel af den ekstra energi, der bruges under sejlads i isfyldte farvande, i de specifikke perioder, hvor isklasseskibe udsættes for sejlads i isfyldte farvande. Med henblik herpå bør der fastlægges en kontrollerbar metode for at muliggøre sammenhæng mellem den andel af energi, der er fritaget, og de faktiske forhold ved sejlads i isfyldte farvande. Kommissionen bør revurdere den pågældende metode, særlig i lyset af robustheden af overvågningen af de data, der er nødvendige for at indberette afstanden og den yderligere energi ved sejlads i isfyldte farvande, med henblik på eventuelt at forlænge den pågældende foranstaltning.

¹ Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

- (20) Den enhed, der er ansvarlig for at sikre overensstemmelsen med denne forordning, bør være det selskab, der defineres som skibsejeren eller en anden organisation eller person, såsom forvalteren eller bareboatbefragteren, som har overtaget ansvaret for skibets drift fra skibsejeren, og som ved denne ansvarsoverdragelse har påtaget sig alle pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening som gennemført i Unionen ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006¹. Denne definition er i overensstemmelse med det globale system til indsamling af data etableret i 2016 af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).
- (21) Udviklingen og udbredelsen af nye brændstoffer og energiløsninger kræver en koordineret tilgang for at matche udbud, efterspørgsel og tilvejebringelse af passende distributionsinfrastruktur. Unionens nuværende lovgivningsmæssige ramme omhandler allerede til dels brændstofproduktion gennem direktiv (EU) 2018/2001 og brændstofdistribution gennem Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU², men der er også behov for et værktøj, der skaber øget efterspørgsel efter vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006 af 15. februar 2006 om gennemførelse af den internationale kode for sikker skibsdrift i Fællesskabet og ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 3051/95 (EUT L 64 af 4.3.2006, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer (EUT L 307 af 28.10.2014, s. 1).

- (22) Selv om instrumenter såsom CO₂-prissætning eller mål for CO₂-intensiteten for aktiviteter fremmer forbedringer af energieffektiviteten, kan de ikke føre til et væsentligt skift i retning af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer på kort og mellemlang sigt. Der er behov for en særlig reguleringsmæssig tilgang til anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer og alternative energikilder såsom vind eller elektricitet.
- (23) Politiske indgreb, der skal stimulere efterspørgslen efter vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer, bør derfor være målbaserede og overholde princippet om teknologineutralitet. Der bør derfor fastsættes grænser for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, uden at der stilles krav om anvendelse af bestemt brændstof eller teknologi. Sådanne grænser bør fastsættes i forhold til en referenceværdi, der svarer til den gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af skibe i flåden i 2020 fastsat på grundlag af de data, der overvåges og rapporteres inden for rammerne af forordning (EU) 2015/757, den metode og de standardværdier, der er fastsat i bilag I og II til nærværende forordning.

- (24) Udviklingen og udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer med et stort potentiale for bæredygtighed, kommerciel modenhed og et stort potentiale for innovation og vækst med henblik på at opfylde fremtidige behov bør fremmes. Dette vil støtte etableringen af innovative og konkurrencedygtige brændstofmarkeder og sikre tilstrækkelig forsyning af bæredygtige skibsbrændstoffer på kort og lang sigt med henblik på at bidrage til Unionens ambitioner om dekarbonisering af transportsektoren, samtidig med at Unionens indsats for et højt miljøbeskyttelsesniveau styrkes. Til dette formål bør bæredygtige skibsbrændstoffer produceret af råprodukter, der er opført i del A og B i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001, samt syntetiske skibsbrændstoffer være omfattet af bestemmelserne. Bæredygtige skibsbrændstoffer produceret af råprodukter opført i del B i bilag IX til direktiv (EU) 2018/2001 er særligt vigtige, da den kommercielt mest modne teknologi til produktion af sådanne skibsbrændstoffer med henblik på dekarbonisering af søtransporten allerede vil være tilgængelig på kort sigt.

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

- (26) For at skabe en klar og forudsigelig retlig ramme og derved tilskynde til tidlig markedsudvikling og anvendelse af de mest bæredygtige og innovative brændstofteknologier med vækstopportuniteter for at opfylde fremtidige behov er det nødvendigt med et særligt incitament for anvendelse af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO). Dette incitament er begrundet i, at disse typer af brændstoffer rummer et stort potentiale for at indføre vedvarende energi i skibsfartens brændstofmiks, deres betydelige dekarboniseringspotentiale samt deres anslåede produktionsomkostninger på kort og mellemlang sigt. Når syntetiske brændstoffer fremstilles af elektricitet fra vedvarende energikilder og CO₂, der opsamles direkte fra luften, kan de opnå emissionsbesparelser på op til 100 % sammenlignet med fossile brændstoffer. De har også betydelige fordele i forhold til andre typer bæredygtige brændstoffer med hensyn til ressourceeffektivitet i fremstillingsprocessen, navnlig for så vidt angår vandforbrug. Fremstillingsomkostningerne ved RFNBO er imidlertid i øjeblikket meget højere end markedsprisen på konventionelt brændstof, og dette forventes fortsat at være tilfældet på mellemlang sigt. Denne forordning bør derfor indeholde bestemmelser om en kombination af foranstaltninger for at sikre støtte til udbredelsen af bæredygtige RFNBO, herunder muligheden for at anvende en "multiplikator" indtil udgangen af 2033, således at energi fra RFNBO kan medregnes to gange. Desuden bør der fra 2034 gælde et delmål på 2 % for RFNBO, hvis Kommissionen i forlængelse af overvågningen af markedet rapporterer, at andelen af RFNBO i de skibsbunkerbrændstoffer, som anvendes af skibe, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, er mindre end 1 % senest i 2031. Denne kombination af foranstaltninger til støtte for vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, har til formål at give skibsoperatører og brændstofleverandører et signal om, at der er mulighed for at investere i udbredelsen af denne type vedvarende, skalerbart og bæredygtigt brændstof, da det både fastsætter et slutmål, der giver brændstofleverandørerne sikkerhed med hensyn til den fremtidige minimumsefterspørgsel, og at give markedet mulighed for at finde den mest effektive måde at tilpasse sig i overensstemmelse hermed. Da der endnu ikke er udviklet et marked for RFNBO, omfatter denne forordning sikkerhedsforanstaltninger og fleksibilitet i forhold til forskellige mulige scenarier for markedsudbredelse.

- (27) Selv om RFNBO har et stort potentiale til at opfylde dekarboniseringsbehovene i søfartssektoren, er det muligt, at andre brændstoffer også vil frembyde et sammenligneligt dekarboniseringspotentiale. Faktorer såsom teknologisk modenhed eller tilgængelighed for søfartssektoren kan påvirke udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i forskellige havne. Det er derfor vigtigt at sikre teknologineutralitet og undgå unødige forskelsbehandling af andre brændstoffer, der opnår lignende reduktioner af drivhusgasintensiteten som RFNBO, samt at undgå at straffe skibe, der anvender sådanne brændstoffer. Med henblik herpå er det vigtigt at bemærke tærsklen for drivhusgasbesparelser på 70 %, der kræves for RFNBO, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1999 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv (EU) 2015/652. En sådan tærskel kan også opfyldes af andre brændstoffer end RFNBO, af biologisk eller syntetisk oprindelse.

- (28) Der er i øjeblikket en ubetydelig efterspørgsel efter fødevare- og foderafgrødebaserede biobrændstoffer, flydende biobrændstoffer og biomassebrændstoffer i søtransportsektoren, da mere end 99 % af de skibsbrændstoffer, der anvendes i dag, er af fossil oprindelse. Fødevare- og foderafgrødebaserede brændstoffer kan ikke anvendes til at bidrage til at nå målene i denne forordning, hvilket også minimerer risikoen for at bremse dekarboniseringen af transportsektoren, som ellers kunne opstå, hvis afgrødebaserede biobrændstoffer flyttes fra vejtransport til søtransport. Det er vigtigt at minimere en sådan flytning, da vejtransporten i dag er langt den mest forurenende transportsektor, og søtransporten i øjeblikket primært anvender brændstoffer af fossil oprindelse. Derfor bør en potentielt stor efterspørgsel efter fødevare- og foderafgrødebaserede biobrændstoffer, flydende biobrændstoffer og biomassebrændstoffer ved at fremme deres anvendelse i henhold til denne forordning undgås. Følgelig kræver de yderligere drivhusgasemissioner og tab af biodiversitet, der forårsages af alle typer fødevare- og foderafgrødebaserede brændstoffer, at disse brændstoffer anses for at have de samme emissionsfaktorer som den mindst gunstige produktionsvej.

- (29) De lange udviklings- og udbredelsesfaser for nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport, såvel som den lange gennemsnitlige levetid for skibe, der typisk ligger på mellem 25 og 30 år, kræver en hurtig indsats og etablering af en klar og forudsigelig langsigtet lovramme, som kan fremme de berørte interessenters planlægning og investeringer. En sådan lovramme vil fremme udviklingen og udbredelsen af nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport og tilskynde interessenterne til at investere. Inden for en sådan lovramme bør der også fastsættes grænser for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, frem til 2050. Disse grænser bør med tiden blive mere ambitiøse for at afspejle den forventede teknologiske udvikling og den øgede produktion af vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer.
- (30) Ved denne forordning bør metoden og formlen til beregning af den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib, fastlægges. Formlen bør baseres på det brændstofforbrug, der indberettes af skibene, og tage hensyn til de relevante emissionsfaktorer for de brændstoffer, der forbruges. Anvendelsen af alternative energikilder, f.eks. vind eller elektricitet, bør også afspejles i metoden.
- (31) For at få et mere fuldstændigt billede af de forskellige energikilders miljøpræstationer bør brændstoffers drivhusgasværdi vurderes på well-to-wake-grundlag under hensyntagen til virkningerne af energiproduktion, -transport og -distribution samt brug om bord. Dette har til formål at give incitamenter med hensyn til teknologier og produktionsveje, der giver et mindre drivhusgasfodaftryk og reelle fordele sammenlignet med de eksisterende konventionelle brændstoffer.

- (32) Vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffers well-to-wake-ydeevne bør fastlægges ved hjælp af standardemissionsfaktorer eller faktiske og certificerede emissionsfaktorer, som dækker well-to-tank- og tank-to-wake-emissionerne. Med henblik på denne forordning bør der kun anvendes standard well-to-tank-emissionsfaktorer og tank-to-wake-CO₂-emissionsfaktorer for fossile brændstoffer.
- (33) I tilfælde af teknologiske fremskridt vedrørende nye teknologier til reduktion af drivhusgasemissioner, såsom CO₂-opsamling om bord, bør Kommissionen vurdere muligheden for i drivhusgasintensitets- og overensstemmelsesbalanceformlerne i henholdsvis bilag I og IV at afspejle de pågældende teknologiers bidrag til at reducere de direkte drivhusgasemissioner om bord på skibe.
- (34) En samlet tilgang til de mest relevante drivhusgasemissioner (CO₂, CH₄ og N₂O) er nødvendig for at fremme anvendelsen af energikilder, der samlet set giver et mindre drivhusgasfodaftryk. For at afspejle det globale opvarmningspotentiale for methan og dinitrogenoxider bør den grænseværdi, der fastsættes ved denne forordning, udtrykkes som "CO₂-ækvivalenter".
- (35) Brugen af vedvarende energikilder og alternative fremdriftssystemer, f.eks. vind- og solenergi, reducerer drivhusgasintensiteten af skibes samlede energiforbrug betydeligt. Vanskeligheden ved nøjagtigt at måle og kvantificere disse energikilder (det periodiske energiforbrug, direkte overførsel som fremdriftssystem osv.) bør ikke være til hinder for, at de medregnes i skibenes samlede energiforbrug ved hjælp af tilnærmelser af deres bidrag til skibets overensstemmelsesbalance.

- (36) Luftforurening fra skibe (svovloxider, nitrogenoxider og partikler) i havne er et stort problem for kystområder og havnebyer. Der bør derfor fastlægges specifikke og strenge forpligtelser til at reducere emissioner fra skibe fortøjet ved kaj.
- (37) Havnenes forpligtelse til at levere landstrøm, jf. forordning (EU) 2023/...⁺, bør modsvares af en tilsvarende forpligtelse i nærværende forordning for skibe til at tilslutte sig infrastrukturen for landstrøm, når de er fortøjet ved kaj, for at sikre effektiviteten af denne infrastruktur og undgå risikoen for strandede aktiver.
- (38) Brugen af landstrøm mindsker luftforureningen fra skibe og reducerer mængden af drivhusgasemissioner fra søtransport. Landstrøm er en stadig mere miljøvenlig energiforsyning, der kan anvendes af skibe, i medfør af de stigende andele af vedvarende energikilder og fossilfrie energikilder i Unionens elektricitetsmiks. Mens kun leveringen af tilslutningspunkter for landstrøm er omhandlet i direktiv 2014/94/EU, har efterspørgslen efter og følgelig udbredelsen af denne teknologi været begrænset. Der bør derfor fastsættes særlige regler med krav om anvendelse af landstrøm for containerskibe og passagerskibe, eftersom det er de skibskategorier, der frembringer den største mængde emissioner pr. skib, når de er fortøjet ved kaj, ifølge de data, der blev indsamlet inden for rammerne af forordning (EU) 2015/757 i 2018.

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen i dokument PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) i teksten.

- (39) Ud over landstrøm kan andre teknologier skabe tilsvarende miljøfordele i havn. Hvis det påvises, at anvendelsen af alternativ teknologi er ækvivalent med brugen af landstrøm, bør et skib fritages fra forpligtelsen til at anvende landstrøm.
- (40) Forskellige landstrømsprojekter og -løsninger er blevet afprøvet for skibe på ankerplads, men der findes i øjeblikket ingen fuldt udviklet og skalerbar teknisk løsning. Derfor bør forpligtelsen til at anvende landstrøm i princippet begrænses til skibe fortøjet ved kaj. Ikke desto mindre bør Kommissionen regelmæssigt revurdere situationen med henblik på at udvide denne forpligtelse til at omfatte skibe på ankerplads, når de nødvendige teknologier er tilstrækkeligt udviklet. I mellemtiden bør medlemsstaterne have mulighed for i visse tilfælde at pålægge skibe på ankerplads en forpligtelse til at anvende landstrøm, f.eks. i havne, der allerede er udstyret med en sådan teknologi eller ligger i områder, hvor forurening bør undgås.
- (41) Der bør også fastsættes undtagelser fra forpligtelsen til at anvende landstrøm af en række objektive grunde, med forbehold af verifikation foretaget af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor anløbshavnen ligger, eller enhver behørigt bemyndiget enhed, eventuelt efter høring af relevante enheder. Sådanne undtagelser bør begrænses til uplanlagte havneanløb, som ikke foretages systematisk, af hensyn til sikkerheden eller for at redde liv til søs, til korte ophold for skibe fortøjet ved kaj på mindre end to timer, da dette er den minimumstid, der kræves til tilslutning, til situationer, hvor landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, til brug af energi produceret om bord i nødsituationer og til vedligeholdelses- og funktionstest.

- (42) I havne, der er omfattet af kravene i artikel 9 i forordning (EU) 2023/...⁺, bør undtagelser, hvis landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, begrænses, efter at skibsejerne og havneoperatører har haft tilstrækkelig tid til at foretage de nødvendige investeringer, for at skabe de nødvendige incitamenters til at foretage disse investeringer og undgå uretfærdig konkurrence. Skibsoperatører bør omhyggeligt planlægge deres havneanløb for at sikre, at de, når de er fortøjet ved kaj, kan udføre deres aktiviteter uden at udlede luftforurenende stoffer og drivhusgasser for at beskytte miljøet i kystområder og havnebyer. Der bør fastsættes et begrænset antal undtagelser, der finder anvendelse, hvis landstrøm ikke er til rådighed eller kompatibel, for at tage højde for situationer, hvor der ikke blev stillet landstrøm til rådighed af årsager, der ligger uden for skibsoperatørens kontrol. Der bør hyppigt holdes konsulerende møder mellem relevante interessenter for at drøfte og træffe beslutninger om krav og fremtidige planer med henblik på at modvirke risikoen for strandede aktiver, manglende kompatibilitet ved infrastruktur for landstrøm ombord og ved kaj samt ubalancer i efterspørgslen efter og udbuddet af alternative brændstoffer.
- (43) Kravet om, at havne skal levere landstrøm, jf. forordning (EU) 2023/...⁺, tager hensyn til de typer skibe, der betjenes, og de respektive trafikmængder for søhavne. Kravene til skibe om at tilslutte sig landstrøm bør ikke finde anvendelse på skibe, når de anløber havne, der ikke er omfattet af kravet om landstrøm i nævnte forordning, medmindre havnen har landstrøm installeret, og det er til rådighed ved den pågældende kaj; i så fald bør skibet være forpligtet til at tilslutte sig landstrøm fra den 1. januar 2035.

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen i dokument PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) i teksten.

- (44) I betragtning af de positive virkninger, som anvendelsen af landstrøm har på den lokale luftforurening, og behovet for at tilskynde til udbredelsen af denne teknologi på kort sigt, bør CO₂-intensiteten af produktionen af den elektricitet, der leveres ved kaj, sættes til nul. Kommissionen bør overveje muligheden for på et senere tidspunkt at tage drivhusgasemissioner i forbindelse med elektricitet leveret gennem landstrøm, i betragtning.
- (45) Gennemførelsen af denne forordning bør tage behørigt hensyn til de forskellige forvaltningsmodeller for havne i hele Unionen, navnlig hvad angår ansvaret for udstedelse af et certifikat, der fritager et skib fra forpligtelsen til at tilslutte sig landstrøm.
- (46) Koordineringen mellem havne og skibsoperatører er afgørende for at sikre gnidningsfrie procedurer for tilslutning til landstrøm i havnene. Skibsoperatørerne bør informere de havne, de anløber, om, at de agter at tilslutte sig landstrøm, og om mængden af den strøm, de har brug for under det pågældende ophold i havnen, navnlig når den overstiger det anslåede behov for den pågældende skibskategori.

- (47) Fra 2035 bør antallet af undtagelser, der bevilges i henhold til denne forordning fra forpligtelsen til at tilslutte sig landstrøm, og som finder anvendelse i visse tilfælde, hvor skibet ikke kan tilslutte sig landstrøm, begrænses pr. skib i en rapporteringsperiode. For at sikre en retfærdig behandling af skibe og afspejle forskellene i deres driftsprofiler bør antallet af undtagelser afspejle hyppigheden af deres havneanløb, men bør aldrig udgøre mere end ti havneanløb pr. rapporteringsperiode. Et skib bør dog ikke pålægges sanktion, og havneanløb bør ikke fratrækkes det maksimale antal undtagelser, hvis skibet forud for ankomsten til en havn har anmodet om tilslutning til landstrøm, og denne anmodning er blevet accepteret af havnen eller den behørigt bemyndigede enhed, men skibet er ude af stand til at tilslutte sig landstrøm, og det kan påvise, at det ikke med rimelighed kunne have vidst, at det ville være ude af stand til at tilslutte sig landstrøm.
- (48) Der bør indføres et robust og gennemsigtigt overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem ved denne forordning for at spore, at forordningens bestemmelser overholdes. Et sådant system bør finde anvendelse uden forskelsbehandling på alle skibe og kræve tredjepartsverifikation for at sikre nøjagtigheden af de data, der indgives i systemet. For at gøre det lettere at nå denne forordnings mål bør alle data, der allerede er indberettet med henblik på forordning (EU) 2015/757, anvendes, hvor det er nødvendigt, for at verificere overensstemmelsen med denne forordning med henblik på at begrænse den administrative byrde, der pålægges selskaber, verifikatorer og kompetente myndigheder.

- (49) Selskaberne bør være ansvarlige for at overvåge og rapportere mængden og typen af energi, der bruges om bord af skibe under sejlads og ved kaj, samt andre relevante oplysninger, f.eks. oplysninger om motortype om bord eller tilstedeværelse af vindassisterede fremdriftsteknologier, med henblik på at påvise overensstemmelse med den grænse for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, som er fastsat i denne forordning. For at lette verifikatorernes opfyldelse af disse overvågnings- og rapporteringsforpligtelser og gennemførelsen af verifikationsaktiviteterne bør selskaberne, som det også er fastsat i forordning (EU) 2015/757, dokumentere den planlagte overvågningsmetode og fremlægge yderligere oplysninger om anvendelsen af denne forordning i en overvågningsplan. Overvågningsplanen og eventuelle efterfølgende ændringer heraf bør indgives til og vurderes af verifikatoren.
- (50) For at begrænse den administrative byrde bør der etableres et unikt overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem for selskaber med henblik på gennemførelse af EU-retsakter om reduktion af drivhusgasemissioner fra søtransport. Med henblik herpå bør Kommissionen kort efter offentliggørelsen af denne forordning undersøge denne forordnings sammenhæng med forordning (EU) 2015/757 og mulige overlapning mellem disse to forordninger og, hvis det er relevant, udarbejde et lovgivningsforslag om ændring af nærværende forordning eller forordning (EU) 2015/757.

- (51) En robust certificering og overvågning af brændstoffer er afgørende for at nå målene i denne forordning og garantere den miljømæssige integritet af den vedvarende energi og de kulstoffattige brændstoffer, der forventes at blive anvendt i søfartssektoren. En sådan certificering bør gennemføres ved hjælp af en gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure. Med henblik på at lette certificeringen og begrænse den administrative byrde bør certificeringen af brændstoffer som defineret i overensstemmelse med direktiv (EU) 2018/2001 eller, hvis det er relevant, de relevante bestemmelser i en EU-retsakt vedrørende det indre marked for vedvarende gas, naturgas og brint baseres på de regler, der er fastsat ved disse EU-retsakter, med henblik på certificering. Denne certificeringsmetode bør også gælde for brændstoffer, der bunkres uden for Unionen, og som bør betragtes som importerede brændstoffer, som det også er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001. Hvis selskaberne har til hensigt at afvige fra de standardværdier, der er fastsat ved disse EU-retsakter eller ved denne nye ramme, bør dette kun ske, hvis værdierne kan certificeres ved brug af en af de frivillige ordninger, der er anerkendt i henhold til direktiv (EU) 2018/2001 eller, hvis det er relevant, i henhold til en EU-retsakt, der vedrører det indre marked for vedvarende gas, naturgas og brint, og som fastsætter visse drivhusgasemissionsbesparelsetærskler samt metoderne til at beregne dem (for well-to-tank-værdier).

- (52) Selskaberne bør have mulighed for at beregne faktiske tank-to-wake-emissionsfaktorer, der afviger fra dem, der er defineret i bilag II, forudsat at den pågældende beregning fastlægges i overensstemmelse med og understøttes af anerkendte internationale standarder, der er relevante for genstanden. En sådan beregning af tank-to-wake-emissionsfaktorer bør primært være begrænset til laboratorietest eller målinger af direkte emissioner i form af emissionsudslip fra energiomformere, herunder motorer med intern forbrænding, brændselsceller og tilhørende omformningsenheder, gasturbiner eller kedler. Da faktiske tank-to-wake-CO₂-emissionsfaktor snarere vedrører brændstofsammensætningen end energiomformeren, bør de ikke afvige fra standardværdierne i bilag II. Disse tank-to-wake-emissionsfaktorer bør kun genberegnes, navnlig for syntetiske brændstoffer eller biobrændstoffer, hvis der udvikles relevante internationale standarder med henblik herpå. Det bør ikke være muligt at fravige standardværdierne for CO₂-forbrændingsemissionsfaktorer for fossile brændstoffer.

- (53) Verifikationsaktiviteter udføres af verifikatorer. For at sikre uvildighed og effektivitet bør verifikatorer være uafhængige og kompetente juridiske enheder og bør akkrediteres af nationale akkrediteringsorganer, der er etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008¹. Verifikatorer bør være udstyret med midler og personale, der står i et rimeligt forhold til størrelsen af den flåde, som de udfører verifikationsaktiviteter for i henhold til denne forordning. Verifikationen bør sikre, at selskabernes overvågning og rapportering er nøjagtig og fuldstændig og er i overensstemmelse med denne forordning.
- (54) På grundlag af de data og oplysninger, som selskaberne overvåger og rapporterer, bør verifikatorerne beregne og fastsætte den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib, og skibets balance med hensyn til grænsen, herunder et eventuelt overensstemmelsesoverskud eller -underskud, samt afgøre, om skibet har opfyldt forpligtelsen til at anvende landstrøm. Verifikatoren bør meddele det berørte selskab disse oplysninger. Hvis verifikatoren er den samme enhed som verifikatoren i henhold til forordning (EU) 2015/757, kan en sådan meddelelse ske sammen med verifikationsrapporten omhandlet i nævnte forordning.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

- (55) Kommissionen bør oprette og sikre driften af en elektronisk database, hvor hvert enkelt skibs ydeevne registreres, og dets overensstemmelse med denne forordning ("FuelEU-databasen") sikres. FuelEU-databasen bør anvendes til alle de vigtigste foranstaltninger, der er nødvendige for at opfylde forpligtelserne i denne forordning. For at gøre rapporteringen lettere og begrænse den administrative byrde for selskaber, verifikatorer og andre brugere bør FuelEU-databasen bygge på det eksisterende THETIS-MRV-modul eller bør så vidt muligt udvikles som en opgraderet version heraf. FuelEU-databasen bør også gøre det muligt at anvende oplysninger og data, der er indsamlet med henblik på forordning (EU) 2015/757.
- (56) Overensstemmelsen med denne forordning vil afhænge af elementer, der kan ligge uden for selskabets kontrol, f.eks. spørgsmål vedrørende brændstoftilgængelighed eller brændstofkvalitet. Selskaberne bør derfor have mulighed for at overføre et overensstemmelsesoverskud fra det ene år til det andet eller for på forhånd at låne et forskud af overensstemmelsesoverskuddet for det efterfølgende år inden for visse grænser. Brugen af landstrøm ved kaj, som har stor indflydelse på den lokale luftkvalitet i havnebyer og kystområder, bør ikke være omfattet af lignende fleksibilitetsbestemmelser.

- (57) Med henblik på at undgå teknologisk fastlåsnings og fortsat støtte udbredelsen af de mest effektive løsninger bør selskaberne have mulighed for at samle de forskellige skibes præstationer i en pulje. Med henblik herpå bør det være muligt at anvende et skibs overpræstation til at kompensere for andre skibes dårlige præstationer, forudsat at den samlede opfyldelse af kravene er positiv. Dette skaber en mulighed for at belønne overensstemmelse, der overstiger de fastsatte krav, og giver incitamenter til investeringer i mere avancerede teknologier. Muligheden for at vælge overensstemmelse i pulje bør være frivillig og bør kræve de berørte selskabers accept.
- (58) Et overensstemmelsesdokument ("FuelEU-overensstemmelsesdokumentet") udstedt af en verifikator eller, hvis det er relevant, den administrerende stats kompetente myndighed efter de procedurer, der er fastsat ved denne forordning, bør opbevares af skibe som dokumentation for overensstemmelsen med grænserne for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, og med forpligtelsen til anvendelse af landstrøm. Verifikatorerne eller, hvis det er relevant, den administrerende stats kompetente myndighed bør i FuelEU-databasen registrere udstedelsen af FuelEU-overensstemmelsesdokumentet.

- (59) Verifikatorerne bør bestemme antallet af havneanløb, der ikke opfylder kravene, ved brug af et sæt klare og objektive kriterier, hvor der tages hensyn til alle relevante oplysninger, herunder opholdets varighed, mængden og typen af energi, der er forbrugt, og anvendelsen af eventuelle undtagelser, for hvert havneanløb, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde. Selskaberne bør stille disse oplysninger til rådighed for verifikatorerne, så de kan fastslå, om kravene er opfyldt.
- (60) Uden at det berører muligheden for at sikre overholdelse ved hjælp af fleksibilitets- og puljebestemmelserne, bør skibe, der ikke overholder grænserne for den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord, pålægges en sanktion, der har afskrækkende virkning, står i et rimeligt forhold til omfanget af den manglende overholdelse og fjerner enhver økonomisk fordel ved manglende overensstemmelse, så der fortsat er lige konkurrencevilkår i sektoren ("FuelEU-sanktionen"). FuelEU-sanktionen bør baseres på mængden af og omkostningerne til vedvarende og kulstoffattigt brændstof, som skibene burde have anvendt til at opfylde denne forordnings krav.

- (61) Der bør også pålægges en FuelEU-sanktion for ethvert havneanløb, der ikke opfylder kravene. Denne FuelEU-sanktion bør stå i et rimeligt forhold til omkostningerne ved at bruge elektricitet på et tilstrækkeligt niveau, bør have en afskrækkende virkning på anvendelsen af mere forurenende energikilder og bør udtrykkes i et fast beløb i euro ganget med skibets fastsatte samlede efterspørgsel efter eleffekt ved kaj og med det samlede antal timer, rundet op til nærmeste hele tal, som skibet har ligget ved kaj i strid med kravene om landstrøm. Da der ikke foreligger nøjagtige tal for de omkostninger, der er forbundet med leveringen af landstrøm i Unionen, bør beløbets størrelse baseres på den gennemsnitlige elpris i Unionen for erhvervsforbrugere ganget med en faktor på to for at tage højde for andre afgifter i forbindelse med leveringen af tjenesten, herunder bl.a. tilslutningsomkostninger og investeringsafkast.
- (62) De indtægter i form af betalinger af FuelEU-sanktioner, der genereres og opkræves af de administrerende stater, bør anvendes til at fremme distributionen og anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransportsektoren og hjælpe søtransportoperatørerne med at opfylde deres klima- og miljømål.

- (63) Selv om selskabet fortsat bør være ansvarligt for at opfylde overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i henhold til denne forordning samt for at betale FuelEU-sanktionerne i overensstemmelse med "forureneren betaler"-princippet og for at fremme udbredelsen af renere brændstoffer, kan den enhed, der er ansvarlig for at købe brændstoffet eller for at træffe operationelle beslutninger, der påvirker drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges af skibet, gennem kontraktlige aftaler med selskabet i tilfælde af overensstemmelsesunderskud blive forpligtet til at godtgøre eller på anden måde kompensere selskabet for omkostningerne ved de FuelEU-sanktioner, der følger af skibets drift. Dette selskab bør på kontraktlig basis kunne anmode verifikatoren om at beregne beløbet for de FuelEU-sanktioner, der svarer til den anden enheds drift af skibet i rapporteringsperioden. I denne forbindelse bør skibets drift forstås som beslutninger om fragten, skibets rute og hastighed. Selv om selskabet fortsat bør være ansvarligt for at opfylde overvågnings- og rapporteringsforpligtelserne i henhold til denne forordning samt for at betale FuelEU-sanktionerne, bør selskaber og brændstofleverandører på samme måde ved hjælp af kontraktlige aftaler kunne indgå gensidige forpligtelser til at producere, levere og købe på forhånd fastsatte mængder af visse brændstoffer. Sådanne kontraktlige aftaler kan indeholde bestemmelser om brændstofleverandørers ansvar for at kompensere selskabet for betalingen af sanktioner i tilfælde, hvor brændstoffer ikke blev gjort tilgængelige for selskabet som aftalt.

- (64) Håndhævelsen af de forpligtelser, der følger af denne forordning, bør baseres på eksisterende instrumenter, herunder instrumenterne oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF¹ og 2009/21/EF². Desuden bør medlemsstaterne fastsætte regler om sanktioner, som finder anvendelse på overtrædelser af denne forordning. Sanktionerne bør være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelserne og have afskrækkende virkning. For at undgå unødigt eller dobbelt straf for de samme overtrædelser bør sådanne sanktioner ikke overlappe de FuelEU-sanktioner, der anvendes, hvis et skib har et overensstemmelsesunderskud eller har foretaget havneanløb, der ikke opfylder kravene. Det dokument, der bekræfter, at skibet opfylder denne forordnings krav, bør føjes til listen over certifikater og dokumenter, jf. bilag IV til direktiv 2009/16/EF.
- (65) For at mindske den administrative byrde for selskaberne bør der for hvert selskab kun være én medlemsstat, der er ansvarlig for at føre tilsyn med håndhævelsen af denne forordning. De relevante bestemmelser i direktiv (EU) 2003/87/EF bør anvendes til at fastlægge den administrerende stat for hvert selskab. Den administrerende stat bør have mulighed for at foretage yderligere kontrol af et bestemt skibs overensstemmelse med denne forordning for de to foregående rapporteringsperioder og bør også sikre, at FuelEU-sanktioner betales rettidigt.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/21/EF af 23. april 2009 om opfyldelse af kravene til flagstater (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 132).

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

- (67) For at opretholde lige konkurrencevilkår gennem effektiv anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF for så vidt angår ændring af listen over well-to-wake-emissionsfaktorer, oplysninger om delmålet for RFNBO, ændring af den eksisterende tabel i bilag III ved at tilføje andre nulemissionsteknologier, fastlæggelse af yderligere metoder og kriterier for akkreditering af verifikatorer, tilpasning af en FuelEU-sanktionsfaktor baseret på udviklingen i energiomkostningerne og ændring af det numeriske faktorbeløb for FuelEU-sanktionen baseret på indekseringen af de gennemsnitlige elomkostninger i Unionen. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelsen af delegerede retsakter.

¹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1.

- (68) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹. Kommissionen bør tage hensyn til muligheden for at genanvende oplysninger og data, der er indsamlet med henblik på forordning (EU) 2015/757, når den ved hjælp af gennemførelsesretsakter fastlægger listen over nærliggende containeromladningshavne, der ikke er omfattet af definitionen af anløbshavne, kriterierne for vurdering af produktionskapaciteten for og tilgængeligheden af RFNBO i søtransportsektoren og metoden til at beregne faktoren for prisforskellen mellem RFNBO og fossile brændstoffer, præciseringen af reglerne for anvendelsen af delmålet for RFNBO, hvis det er relevant, de detaljerede kriterier for godkendelse af teknologierne og den måde, de anvendes på med henblik på at blive betragtet som nulemissionsteknologier, oplysningerne fra skibe, der agter at tilslutte sig landstrøm eller anvende en nulemissionsteknologi i havne, og proceduren for meddelelse af disse oplysninger, modellerne for standardovervågningsplaner, herunder de tekniske regler for ensartet anvendelse heraf, listen over internationale standarder og certificeringsreferencer til at godtgøre de faktiske tank-to-wake-emissionsfaktorer, yderligere præciseringer af reglerne for verifikationsaktiviteter omhandlet i denne forordning, regler for adgangsrettigheder til og de funktionelle og tekniske specifikationer for FuelEU-databasen og modeller for FuelEU-overensstemmelsesdokumentet.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

- (69) I betragtning af søtransportsektorens internationale karakter foretrækkes en global tilgang til begrænsning af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges af skibe, da en sådan tilgang vil være betydeligt mere effektiv som følge af det bredere anvendelsesområde. I denne sammenhæng og med henblik på at lette udviklingen af internationale regler inden for IMO bør Kommissionen dele relevante oplysninger om gennemførelsen af denne forordning med IMO og andre relevante internationale organer, og der bør indgives relevante oplysninger til IMO som led i Unionens fortsatte indsats for at fremme ambitiøse maritime dekarboniseringsmål på internationalt plan. Hvis der opnås enighed om en global tilgang i forbindelse med forhold, som er relevante for denne forordning, bør Kommissionen revidere denne forordning med henblik på, hvor det er relevant, at tilpasse den til de internationale regler.
- (70) Kommissionen bør sikre implementeringen og tilgængeligheden af redskaber for samarbejde og udveksling af bedste praksis for søtransportsektoren, som fastlagt i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om retningslinjerne for bedre regulering.

- (71) Da denne forordning vil medføre yderligere tilpasningsomkostninger og administrative omkostninger, bør den samlede regelbyrde for søtransportsektoren overvåges nøje. Med henblik herpå bør Kommissionen forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport med en evaluering af, hvordan denne forordning fungerer. Kommissionen bør i denne rapport vurdere, i hvilket omfang målene i denne forordning er blevet opfyldt, og i hvilket omfang den har påvirket sektorens konkurrenceevne. Rapporten bør også omfatte samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter, herunder mulige tiltag og foranstaltninger, der er blevet iværksat eller kan iværksættes for at mindske det samlede omkostningspres på søtransportsektoren.

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

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Kapitel I

Almindelige bestemmelser

Artikel 1

Genstand og formål

Ved denne forordning fastsættes ensartede regler, som pålægger:

- a) en grænse for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, der ankommer til, opholder sig i eller afgår fra havne under en medlemsstats jurisdiktion, og
- b) en forpligtelse til at anvende landstrøm eller nulemissionsteknologi i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Formålet hermed er at øge den konsistente anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt alternative energikilder inden for søtransport i hele Unionen i overensstemmelse med målsætningen om klimaneutralitet i Unionen senest i 2050 og samtidig sikre, at skibstrafikken kan fungere gnidningsløst, skabe reguleringsmæssig sikkerhed for udbredelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og bæredygtige teknologier og undgå forvridninger på det indre marked.

Artikel 2
Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på alle skibe med en bruttotonnage på over 5 000, der har som formål at transportere passagerer eller fragt til kommercielle formål, uanset hvilket flag de fører, med hensyn til:
 - a) den energi, der bruges under opholdet i en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion
 - b) al den energi, der bruges på sejlads fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion
 - c) uanset litra b), halvdelen af den energi, der bruges på sejlads, der ankommer til eller afgår fra en anløbshavn i en region i den yderste periferi under en medlemsstats jurisdiktion, og
 - d) halvdelen af den energi, der bruges på sejlads, der ankommer til eller afgår fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, hvis den sidste eller den næste anløbshavn er under et tredjelands jurisdiktion.
2. Senest den 31. december 2025 vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter, der opstiller en liste over nærliggende containeromladningshavne. Kommissionen ajourfører listen senest den 31. december hvert andet år.

De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i første afsnit, skal opliste en havn som en nærliggende containeromladningshavn, hvis andelen af omladning af containere, målt i tyvefodscontainere, overstiger 65 % af den samlede containertrafik i den pågældende havn i den seneste tolv måneders periode, for hvilken relevante data foreligger, og hvor den pågældende havn er beliggende uden for Unionen, men mindre end 300 sømil fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion.

Med henblik på disse gennemførelsesretsakter anses containere for at være omladet, når de losses fra et skib til en havn alene med det formål at blive lastet på et andet skib.

Listen over nærliggende containeromladningshavne, som Kommissionen har opstillet, skal ikke omfatte havne i et tredjeland, for hvilke det pågældende tredjeland effektivt anvender foranstaltninger svarende til denne forordning.

De gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i første afsnit, vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 29, stk. 3.

3. Medlemsstaterne kan fritage bestemte ruter og havne fra anvendelsen af stk. 1, litra a) og b), for så vidt angår energiforbruget under sejlads, der foretages af andre passagerskibe end krydstogtskibe mellem en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og en anløbshavn under samme medlemsstats jurisdiktion på en ø med færre end 200 000 fastboende, og for så vidt angår energiforbruget under skibenes ophold i en anløbshavn på den pågældende ø. Sådanne fritagelser finder ikke anvendelse efter den 31. december 2029. Inden disse fritagelser træder i kraft, underretter medlemsstaterne Kommissionen herom. Kommissionen offentliggør disse fritagelser i *Den Europæiske Unions Tidende*.
4. Medlemsstaterne kan fritage bestemte ruter og havne fra anvendelsen af stk. 1, litra a) og c), for så vidt angår energiforbruget for skibe under sejlads mellem en anløbshavn i en region i den yderste periferi og en anden anløbshavn i en region i den yderste periferi og for så vidt angår energiforbruget under opholdet i anløbshavnene i de pågældende regioner i den yderste periferi. Sådanne fritagelser finder ikke anvendelse efter den 31. december 2029. Inden disse fritagelser træder i kraft, underretter medlemsstaterne Kommissionen herom. Kommissionen offentliggør disse fritagelser i *Den Europæiske Unions Tidende*.

5. Medlemsstater, der ikke deler en landgrænse med nogen anden medlemsstat, kan fritage passagerskibe, der foretager transnationale sejladser i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste eller offentlige tjenesteydelseskontrakter til anløbshavne i andre medlemsstater, fra anvendelsen af stk. 1. Sådanne fritagelser finder ikke anvendelse efter den 31. december 2029. Inden disse fritagelser træder i kraft, underretter medlemsstaterne Kommissionen herom. Kommissionen offentliggør disse fritagelser i *Den Europæiske Unions Tidende*.
6. Medlemsstater kan fritage passagerskibe, der udfører tjenesteydelser inden for søtransport som defineret i forordning (EØF) nr. 3577/92, i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste eller offentlige tjenesteydelseskontrakter, og som er i drift før den ... [datoen for denne forordnings ikrafttræden], fra anvendelsen af stk. 1, for så vidt angår bestemte ruter mellem deres anløbshavne på fastlandet og anløbshavne under deres jurisdiktion, der er beliggende på en ø eller i byerne Ceuta og Melilla. Sådanne fritagelser finder ikke anvendelse efter den 31. december 2029. Inden disse fritagelser træder i kraft, underretter medlemsstaterne Kommissionen herom. Kommissionen offentliggør disse fritagelser i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Med henblik på anvendelse af dette stykke betragtes byerne Ceuta og Melilla som anløbshavne på en ø.

7. Denne forordning gælder ikke krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, eller skibe, der ejes eller opereres af en stat, og som udelukkende anvendes til ikkekommercielle formål.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "drivhusgasemissioner": udledning af kuldioxid (CO₂), methan (CH₄) og dinitrogenoxid (N₂O) i atmosfæren
- 2) "biobrændstoffer": biobrændstoffer som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 33), i direktiv (EU) 2018/2001
- 3) "biogas": biogas som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 28), i direktiv (EU) 2018/2001
- 4) "genanvendt kulstofbrændsel": genanvendt kulstofbrændsel som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 35), i direktiv (EU) 2018/2001
- 5) "vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse" (RFNBO): vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 36), i direktiv (EU) 2018/2001

- 6) "fødevare- og foderafgrøder": fødevare- og foderafgrøder som defineret i artikel 2, stk. 2, nr. 40), i direktiv (EU) 2018/2001
- 7) "nulemissionsteknologi": en teknologi, som, når den anvendes til at levere energi, ikke resulterer i, at følgende drivhusgasser og luftforurenende stoffer udledes i atmosfæren af skibe: kuldioxid (CO₂), metan (CH₄), dinitrogenoxid (N₂O), svovloxid (SO_x), nitrogenoxid (NO_x) og partikler (PM)
- 8) "alternative energikilder": vedvarende energi, der produceres om bord, eller elektricitet, der leveres fra landstrøm
- 9) "vindassisteret fremdrift": hel eller delvis fremdrift af et skib med vindenergi, som udnyttes ved hjælp af vindassisterede fremdriftssystemer såsom rotorsejl, drager, hårde eller stive sejl, bløde sejl, sugevinger eller turbiner
- 10) "anløbshavn": en havn, hvor skibe tager ophold for at laste eller losse fragt eller for at ind- eller udskibe passagerer, med undtagelse af ophold udelukkende med henblik på at påfylde brændstof, proviantere, skifte besætning, sejle i tørdok eller foretage reparationer på skibet, dets udstyr eller begge dele; ophold i en havn, fordi skibet har behov for hjælp eller er i nød; skibsoverførsler uden for havne; ophold udelukkende for at søge ly i forbindelse med ugunstige vejrforhold eller af nødvendighed på grund af eftersøgnings- og redningsaktiviteter samt containerskibes ophold i en nærliggende containeromladningshavn, der er opført i den gennemførelsesretsakt, der er vedtaget i henhold til artikel 2, stk. 2
- 11) "sejlads": sejlads som defineret i artikel 3, litra c), i forordning (EU) 2015/757

- 12) "region i den yderste periferi": et territorium som omhandlet i artikel 349 i TEUF
- 13) "selskab": skibsejeren eller en anden organisation eller person som f.eks. forvalteren eller bareboatbefragteren, som har påtaget sig ansvaret for driften af skibet for skibsejeren og har påtaget sig alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved den internationale kode for sikker skibsdrift og forebyggelse af forurening
- 14) "bruttotonnage" (BT): bruttotonnage som defineret i artikel 3, litra e), i forordning (EU) 2015/757
- 15) "skib ved kaj": et skib ved kaj som defineret i artikel 3, litra n), i forordning (EU) 2015/757
- 16) "skib på ankerplads": et skib ved kaj, som ikke er fortøjet ved kaj
- 17) "energi, der bruges om bord": den mængde energi målt i megajoule (MJ), som et skib anvender til fremdrift og drift af udstyr om bord til søs eller ved kaj
- 18) "well-to-wake": en metode til beregning af emissioner, som tager hensyn til drivhusgaseffekten af energiproduktion, -transport og -distribution samt brug om bord, herunder ved forbrænding

- 19) "drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord": mængden af drivhusgasemissioner udtrykt i gram CO₂-ækvivalenter fastsat på well-to-wake-grundlag pr. MJ energi, der bruges om bord
- 20) "emissionsfaktor": den gennemsnitlige emission af en drivhusgas i forhold til aktivitetsdata for en kildestrøm, hvor der antages en fuldstændig oxidation i forbindelse med forbrændingen og en komplet omdannelse i forbindelse med alle andre kemiske reaktioner
- 21) "isklasse": den vurdering, skibet har fået af de kompetente nationale myndigheder i flagstaten eller af en organisation, som er anerkendt af denne stat, og som attesterer, at skibet er konstrueret til sejlads i farvande med havis
- 22) "iskant": en afgrænsning på et givet tidspunkt mellem åbent hav og havis af enhver art, hvad enten den er fast eller drivende, som defineret i punkt 4.4.8 i Den Meteorologiske Verdensorganisations havisnomenklatur fra marts 2014
- 23) "sejlads i isfyldte farvande": et isklasseskibs sejlads i et havområde inden for iskanten
- 24) "landstrøm": det system, der leverer elektricitet til skibe, der ligger ved kaj, ved lav eller høj spænding, vekselstrøm eller jævnstrøm, herunder anlæg på skibssiden og i havnen, når skibets hovedfordelingstavle forsynes direkte med henblik på strømforsyning af hotel- eller servicefaciliteter eller opladning af sekundære batterier

- 25) "efterspørgsel efter eleffekt ved kaj": den mængde elektricitet, som et skib ved kaj har brug for med henblik på strømforsyning til alle energibehov, der er baseret på elektricitet om bord
- 26) "skibets fastsatte samlede efterspørgsel efter eleffekt ved kaj": den højeste værdi, udtrykt i kilowatt, af den mængde elektricitet, som et skib ved kaj har brug for, inklusive hotel- og fragthåndteringsfaciliteter
- 27) "verifikator": en juridisk enhed, der udfører verifikationsaktiviteter, som er akkrediteret af et nationalt akkrediteringsorgan i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 765/2008 og nærværende forordning
- 28) "FuelEU-overensstemmelsesdokument": et skibsspecifikt dokument, der udstedes til et selskab af en verifikator, der bekræfter, at det pågældende skib har opfyldt kravene i denne forordning i en bestemt rapporteringsperiode
- 29) "passagerskib": et passagerskib som defineret i artikel 2, litra i), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802¹
- 30) "krydstogtskib": et passagerskib, der ikke har et lastdæk, og som udelukkende er beregnet til erhvervsmæssig transport af passagerer med indkvartering på en sørejse
- 31) "containerskib": et skib, der udelukkende er beregnet til transport af containere i lastrum og på dæk

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/802 af 11. maj 2016 om begrænsning af svovlindholdet i visse flydende brændstoffer (EUT L 132 af 21.5.2016, s. 58).

- 32) "havneanløb, der ikke opfylder kravene": et havneanløb, hvor skibet ikke opfylder det krav, der er fastsat i artikel 6, stk. 1, og for hvilket ingen af undtagelserne i artikel 6, stk. 5, finder anvendelse
- 33) "mindst gunstig produktionsvej": den mest kulstofintensive produktionsvej for et brændstof
- 34) "CO₂-ækvivalent": den metriske måling, der bruges til at beregne emissionerne af CO₂, CH₄ og N₂O på grundlag af deres globale opvarmningspotentiale ved at omregne mængder af CH₄ og N₂O til den tilsvarende mængde CO₂ med det samme globale opvarmningspotentiale
- 35) "overensstemmelsesbalance": målingen af et skibs over- eller underopfyldelse med hensyn til grænserne for den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib, eller delmålet for RFNBO, beregnet i overensstemmelse med bilag IV, del A
- 36) "overensstemmelsesoverskud": en overensstemmelsesbalance med en positiv værdi
- 37) "overensstemmelsesunderskud": en overensstemmelsesbalance med en negativ værdi
- 38) "samlet overensstemmelsesbalance i pulje": summen af overensstemmelsesbalancerne for alle skibe, der er medtaget i en pulje

- 39) "havnemyndighed": en havnemyndighed som defineret i artikel 2, nr. 5), i forordning (EU) 2017/352
- 40) "administrerende stat": en medlemsstat fastlagt ved anvendelse af artikel 3gf, stk. 1, i direktiv 2003/87/EF, uden at dette berører valget af ansvarlige kompetente myndigheder i den pågældende medlemsstat
- 41) "rapporteringsperiode": en periode, som begynder den 1. januar og slutter den 31. december i det år, hvor de i denne forordning omhandlede oplysninger overvåges og registreres, og hvor data for sejlads, der starter og slutter i to forskellige kalenderår, registreres i det pågældende kalenderår
- 42) "verifikationsperiode": det kalenderår, der følger umiddelbart efter rapporteringsperioden.

Kapitel II

Krav vedrørende energi, der bruges om bord af skibe

Artikel 4

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

1. Den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af et skib i løbet af en rapporteringsperiode, må ikke overstige den grænse, der er fastsat i stk. 2.
2. Den grænse, der er omhandlet i stk. 1, beregnes ved at nedsætte referenceværdien 91,16 g CO₂-ækvivalent pr. MJ med følgende procentdel:
 - 2 % fra den 1. januar 2025
 - 6 % fra den 1. januar 2030
 - 14,5 % fra den 1. januar 2035
 - 31 % fra den 1. januar 2040
 - 62 % fra den 1. januar 2045
 - 80 % fra den 1. januar 2050.

3. Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed i overensstemmelse med metoden i bilag I.
4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28 med henblik på at ændre bilag II for at tilføje well-to-wake-emissionsfaktorer i tilknytning til eventuelle nye energikilder eller tilpasse de eksisterende emissionsfaktorer med henblik på at sikre overensstemmelse med fremtidige internationale standarder eller EU-retsakter på energiområdet i henhold til den bedste tilgængelige videnskabelige og tekniske viden.

Artikel 5

Brug af vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse

1. Til beregning af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, kan der fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2033 anvendes en multiplikator på "2" for at belønne skibet for brugen af RFNBO. Metoden til denne beregning er fastsat i bilag I.
2. Kommissionen overvåger, beregner og offentliggør årligt på grundlag af de data, der er registreret i FuelEU-databasen, jf. artikel 19, og senest 18 måneder efter udgangen af hver rapporteringsperiode den andel af RFNBO af den årlige energi, der bruges om bord af skibe, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

3. Hvis andelen af RFNBO, jf. stk. 2, er mindre end 1 % for rapporteringsperioden 2031, finder et delmål på 2 % anvendelse for sådanne brændstoffer for den årlige energi, der bruges om bord af et skib fra den 1. januar 2034, jf. dog stk. 5.
4. Stk. 3 finder ikke anvendelse, hvis de overvågningsresultater, der er omhandlet i stk. 2, og som er tilgængelige inden den 1. januar 2033, viser, at andelen i stk. 2 er på over 2 %.
5. Hvis der på grundlag af de overvågningsaktiviteter, der er omhandlet i stk. 2, og efter Kommissionens vurdering er dokumentation for utilstrækkelig produktionskapacitet for og tilgængelighed af RFNBO i søfartssektoren, ulige geografisk fordeling eller en for høj pris på disse brændstoffer, finder delmålet i stk. 3 ikke anvendelse.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der præciserer kriterierne for den vurdering, der er omhandlet i stk. 5, og metoden til at beregne faktoren for prisforskellen mellem RFNBO og fossile brændstoffer, der anvendes i celle 14 i tabellen i bilag IV, del B. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.
7. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28 med henblik på at:
 - a) supplere denne artikels stk. 5 med yderligere elementer
 - b) informere om, at det delmål, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, ikke finder anvendelse som følge af den overvågning, der er omhandlet i denne artikels stk. 2, eller den vurdering, der er omhandlet i denne artikels stk. 5.

8. Hvis det delmål, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, finder anvendelse, vedtager Kommissionen senest den 31. december 2033 gennemførelsesretsakter for yderligere at præcisere reglerne for anvendelsen af denne artikels stk. 3 for så vidt angår:

- a) verifikation og beregning, jf. artikel 16
- b) gældende fleksibilitetsmekanismer, jf. artikel 20 og 21
- c) gældende FuelEU-sanktioner, jf. artikel 23 og bilag IV.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.

9. Det delmål, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, finder, hvis det er relevant, ikke anvendelse på et skib, der påviser, at den samme andel af den årlige energi, der bruges om bord, opfyldes af andre brændstoffer, der giver tilsvarende drivhusgasemissionsbesparelser og er certificeret i henhold til denne forordnings artikel 10, bortset fra biobrændstoffer, der er omhandlet i bilag IX, del B, til direktiv (EU) 2018/2001.

10. Denne artikel finder ikke anvendelse på andelen af den årlige energi, der bruges om bord af skibe, fra landstrøm.

Artikel 6

Yderligere nulemissionskrav for energi, der bruges ved kaj

1. Fra den 1. januar 2030 skal et skib, der er fortøjet ved kaj i en anløbshavn, som er omfattet af artikel 9 i forordning (EU) 2023/...⁺, og som er under en medlemsstats jurisdiktion, tilsluttes landstrøm og bruge den til hele sin efterspørgsel efter eleffekt ved kaj.
2. Fra den 1. januar 2035 skal et skib, der er fortøjet ved kaj i en anløbshavn, som ikke er omfattet af artikel 9 i forordning (EU) 2023/...⁺, og som er under en medlemsstats jurisdiktion, tilsluttes landstrøm, hvis kajen er udstyret med tilgængelig landstrøm, og bruge den til hele sin efterspørgsel efter eleffekt ved kaj.
3. Fra den 1. januar 2030 og indtil den 31. december 2034 og efter høring af relevante interessenter, herunder, hvor det er relevant, havnemyndigheden, kan en medlemsstat beslutte, at et skib, der er fortøjet ved kaj i en anløbshavn under dens jurisdiktion, som ikke er omfattet af artikel 9 i forordning (EU) 2023/...⁺, eller i visse dele af en sådan havn, skal tilsluttes landstrøm og bruge det til hele sin efterspørgsel efter eleffekt ved kaj.
Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning om at pålægge et sådant krav et år forud for anvendelsen heraf. En sådan beslutning skal finde anvendelse fra begyndelsen af rapporteringsperioden. Kommissionen offentliggør oplysningerne i *Den Europæiske Unions Tidende* og offentliggør en ajourført liste over de pågældende havne. Denne liste skal være let tilgængelig.

⁺ EUT: indsæt venligst nummeret på forordningen i dokument PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) i teksten.

4. Stk. 1, 2 og 3 finder anvendelse på:
- a) containerskibe
 - b) passagerskibe.
5. Stk. 1, 2 og 3 finder ikke anvendelse på skibe, der:
- a) er fortøjet ved kaj i mindre end to timer, beregnet på grundlag af det ankomsttidspunkt og det afsejlingstidspunkt, der overvåges og registreres i overensstemmelse med artikel 15
 - b) anvender nulemissionsteknologier, som opfylder de generelle krav til sådanne teknologier i bilag III, og som er opført og specificeret i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i overensstemmelse med denne artikels stk. 6 og 7, til hele deres efterspørgsel efter eleffekt ved kaj, mens de er fortøjet ved kaj
 - c) på grund af uforudsete omstændigheder, der ligger uden for skibets kontrol, er nødt til at foretage et uplanlagt og ikke systematisk havneanløb af hensyn til sikkerheden eller for at redde menneskeliv på havet, bortset fra dem, der allerede er udelukket i henhold til artikel 3, nr. 10)
 - d) ikke kan tilsluttes landstrøm på grund af manglende tilgængelighed af tilslutningspunkter for landstrøm i en havn
 - e) ikke kan tilsluttes landstrøm, fordi der undtagelsesvis er risiko for elnettets stabilitet som følge af utilstrækkelig tilgængelig landstrøm til at dække skibets påkrævede efterspørgsel efter eleffekt ved kaj

- f) ikke kan tilsluttes landstrøm, fordi landanlægget ved havnen ikke er kompatibelt med landstrømsanlægget om bord, forudsat at anlægget om bord på skibet til landtilslutning er certificeret efter de tekniske specifikationer i bilag II til forordning (EU) 2023/...⁺ for landforbindelsessystemer til søgående skibe
 - g) i en begrænset periode kræver brug af energi produceret om bord i nødsituationer, hvor der er overhængende risiko for liv, skibet eller miljøet eller andre grunde til force majeure
 - h) mens de stadig er tilsluttet til landstrøm, i en periode, der er begrænset til det strengt nødvendige, kræver brug af energi produceret om bord til vedligeholdelsestest eller funktionstest, der udføres efter anmodning fra en embedsmand fra en kompetent myndighed eller en repræsentant for en anerkendt organisation, der foretager et syn eller en inspektion.
6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage og regelmæssigt ajourføre delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28 med henblik på at ændre den ikkeudtømmende tabel i bilag III ved at tilføje andre nulemissionsteknologier som defineret i artikel 3, nr. 7).
7. Kommissionen kan vedtage gennemførelsesretsakter med henblik på at fastlægge de detaljerede kriterier for godkendelse, herunder definitionen af systemgrænser og certificeringskrav, der skal anses for at opfylde de generelle krav til nulemissionsteknologier i bilag III, herunder fremtidige ajourføringer heraf.

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen i dokument PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) i teksten.

For så vidt angår den liste over eksisterende teknologier, der er omhandlet i bilag III, vedtages disse gennemførelsesretsakter senest den 30. juni 2024, hvor det er relevant. For alle nye teknologier vedtages disse gennemførelsesretsakter, hvis andre teknologier som omhandlet i bilag III bliver tilgængelige, uden unødigt forsinkelse.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.

8. Skibe underretter på forhånd den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor anløbshavnen er beliggende, eller enhver behørigt bemyndiget enhed forud for anløb af havne om deres hensigt om at tilslutte sig landstrøm eller om deres hensigt om at anvende en nulemissionsteknologi i henhold til stk. 5, litra b). Skibe, der har til hensigt at tilslutte sig landstrøm, skal også angive den mængde strøm, de forventer at få brug for under det pågældende havneanløb.

Ved modtagelsen fra et skib af de oplysninger vedrørende tilslutning til landstrøm, der er omhandlet i første afsnit, bekræfter den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor anløbshavnen er beliggende, eller enhver behørigt bemyndiget enhed over for skibet, om der er forbindelse til landstrøm.

Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, der præciserer, hvilke oplysninger der skal gives i overensstemmelse med første og andet afsnit, samt proceduren for at give disse oplysninger. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.

9. Den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor anløbshavnen er beliggende, eller enhver behørigt bemyndiget enhed, bestemmer og registrerer efter at have konsulteret havnemyndigheden, hvis det er relevant, straks følgende oplysninger i FuelEU-databasen:
- a) anvendelse af en undtagelse fastsat i stk. 5
 - b) et skibs manglende opfyldelse af kravet i stk. 1, 2 og 3, hvis ingen af undtagelserne fastsat i stk. 5 finder anvendelse.
10. Fra den 1. januar 2035 er det i havne, der er omfattet af kravene i artikel 9 i forordning (EU) 2023/...⁺, kun muligt at anvende undtagelserne fastsat i stk. 5, litra d), e) og f), på et maksimalt antal havneanløb svarende til 10 % af et skibs samlede antal havneanløb, der fandt sted i en rapporteringsperiode, rundet op til nærmeste hele tal, hvor det er relevant, eller til højst 10 havneanløb i den relevante rapporteringsperiode, alt efter hvad der er lavest.

Et havneanløb medregnes ikke med henblik på overensstemmelse med denne bestemmelse, hvis selskabet på grundlag af den udveksling af oplysninger, der er omhandlet i stk. 8, påviser, at det ikke med rimelighed kunne have vidst, at skibet ikke kunne tilsluttes til landstrøm af en af de årsager, der er nævnt i stk. 5, litra d), e) eller f).

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret på forordningen i dokument PE-CONS 25/23 (2021/0223(COD)) i teksten.

11. En medlemsstat kan beslutte, at containerskibe eller passagerskibe på ankerplads i en havn eller visse dele af en havn under dens jurisdiktion er omfattet af de samme forpligtelser, der er fastsat i denne forordning, og som gælder for skibe fortøjet ved kaj. Medlemsstaten underretter Kommissionen om sin beslutning om at pålægge et sådant krav et år forud for anvendelsen heraf. En sådan beslutning skal finde anvendelse fra begyndelsen af rapporteringsperioden. Kommissionen offentliggør oplysningerne i *Den Europæiske Unions Tidende* og offentliggør en ajourført liste over de pågældende havne. Denne liste skal være let tilgængelig.

Kapitel III

Fælles principper og certificering

Artikel 7

Fælles principper for overvågning og rapportering

1. I overensstemmelse med artikel 8, 9 og 10 skal selskaber for hvert af deres skibe overvåge og rapportere de relevante data i en rapporteringsperiode. De skal foretage overvågningen og rapporteringen for alle havne under en medlemsstats jurisdiktion og for alle sejlads, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1.

2. Overvågningen og rapporteringen skal være fuldstændig og omfatte den energi, der til enhver tid bruges om bord af skibe, uanset om de befinder sig på havet eller ved kaj. Selskaberne skal træffe passende foranstaltninger for at forebygge datamangler i rapporteringsperioden.
3. Overvågningen og rapporteringen skal være ensartet og sammenlignelig over tid. Selskaberne skal med henblik herpå anvende samme overvågningsmetoder og datasæt med forbehold af de ændringer, som verifikatoren har vurderet. Selskaberne skal give rimelig sikkerhed for integriteten af de data, der skal overvåges og rapporteres.
4. Selskaberne skal indhente, analysere og opbevare alle overvågningsdata og al dokumentation i mindst fem år, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer, bunkerleveringsattester for brændstof som suppleret i overensstemmelse med bilag I og aktivitetsdata samt alle andre oplysninger, der er nødvendige for at verificere overensstemmelsen med denne forordning, på en gennemsigtig og nøjagtig måde i papirform eller elektronisk form, som sætter verifikatoren i stand til at bestemme drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe.
5. Ved udførelsen af de overvågnings- og rapporteringsaktiviteter, der er omhandlet i denne forordnings artikel 8, 9, 10 og 15, anvendes oplysninger og data, der er indsamlet med henblik på forordning (EU) 2015/757, hvor det er relevant.

Artikel 8
Overvågningsplan

1. Senest den 31. august 2024 forelægger selskaberne verifikatorerne en overvågningsplan for hvert af deres skibe med angivelse af den metode, de har valgt blandt metoderne i bilag I til at overvåge og rapportere mængden, typen og emissionsfaktoren for den energi, der bruges om bord af skibe, og andre relevante oplysninger.
2. For skibe, der første gang omfattes af denne forordnings anvendelsesområde efter den 31. august 2024, forelægger selskaberne uden unødigt ophold og senest to måneder efter hvert skibs første anløb af en havn under en medlemsstats jurisdiktion en overvågningsplan for verifikatoren.
3. Overvågningsplanen skal bestå af en fuldstændig og gennemsigtig dokumentation og skal mindst indeholde følgende elementer:
 - a) skibets identifikation og type, herunder dets navn, identifikationsnummer i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), registreringshavn eller hjemhavn og rederens navn
 - b) selskabets navn og adresse, telefonnummer og e-mailadresse på en kontaktperson

- c) en beskrivelse af de energikonverteringsanlæg, der er installeret om bord, og den tilhørende effekt udtrykt i megawatt (MW)
- d) for skibe som omhandlet i artikel 6, stk. 4, litra b), en beskrivelse af standarder og karakteristika for det udstyr, der muliggør tilslutning til landstrøm, eller en nulemissionsteknologi
- e) værdien af skibets fastsatte samlede efterspørgsel efter eleffekt ved kaj, jf. dets elektriske belastningsopgørelse eller elektriske belastningsundersøgelse, der anvendes til at påvise overensstemmelse med regel 40 og 41 i kapitel II-1 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS-konventionen) som godkendt af flagstatens myndigheder eller en anerkendt organisation som defineret i IMO-koden for anerkendte organisationer vedtaget ved resolution MEPC.237(65) og MSC.349(92). Hvis et skib ikke er i stand til at angive denne reference, fastsættes værdien som 25 % af den samlede maksimale kontinuerlige belastning for skibets hovedmotorer som angivet i deres EIAPP-certifikat, der er udstedt i medfør af den internationale konvention om forebyggelse af forurening fra skibe (MARPOL-konventionen), eller, hvis motorerne ikke skal have et EIAPP-certifikat, på motorenes mærkeplade
- f) en beskrivelse af de påtænkte energikilder, der skal bruges om bord under sejlads og ved kaj for at opfylde kravene i artikel 4 og 6

- g) en beskrivelse af procedurene for overvågning af skibets brændstofforbrug samt den energi, der leveres af alternative energikilder eller nulemissionsteknologi
- h) en beskrivelse af procedurene for overvågning og rapportering af well-to-tank- og tank-to-wake-emissionsfaktorerne for den energi, der skal bruges om bord, i overensstemmelse med de metoder, der er angivet i artikel 10 og bilag I og II
- i) en beskrivelse af de procedurer, der anvendes til at overvåge, at listen over sejlads er fuldstændig
- j) en beskrivelse af de procedurer, der anvendes til at bestemme aktivitetsdata pr. sejlads, herunder procedurer, ansvarsområder, formler og datakilder til bestemmelse og registrering af den tid, der er tilbragt på havet mellem afsejlingshavnen og ankomsthavnen, og den tid, skibet har ligget ved kaj
- k) en beskrivelse af de procedurer, systemer og ansvarsområder, der er anvendt til at ajourføre data i overvågningsplanen i rapporteringsperioden
- l) en beskrivelse af den anvendte metode til bestemmelse af surrogatdata, der kan anvendes til lukning af datahuller eller til at identificere og rette datafejl
- m) en revisionsjournal for at registrere alle detaljer om revisionshistorikken

- n) hvis selskabet anmoder om, at den yderligere energi, der bruges som følge af skibets isklasse, ikke medregnes i overensstemmelsesbalancen i bilag IV, oplysninger om skibets isklasse
- o) hvis selskabet anmoder om, at den yderligere energi, der bruges som følge af sejlads i isfyldte farvande, ikke medregnes i overensstemmelsesbalancen i bilag IV, oplysninger om skibets isklasse og en beskrivelse af en verificerbar procedure for overvågning af den tilbagelagte afstand for hele sejladsen samt den tilbagelagte afstand ved sejlads i isfyldte farvande, dato, tidspunkt og position for indsejling i og udsejling af isfyldte farvande og brændstofforbrug ved sejlads i isfyldte farvande
- p) for et skib, der er udstyret med vindassisteret fremdrift, en beskrivelse af det installerede vindfremdriftsudstyr om bord og værdierne for P_{Wind} og P_{Prop} som defineret i bilag I.

4. Selskaberne skal anvende standardiserede overvågningsplaner baseret på skabeloner. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for at fastlægge disse skabeloner, herunder de tekniske regler for ensartet anvendelse heraf. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.

Artikel 9

Ændringer af overvågningsplanen

1. Selskaberne skal regelmæssigt og mindst én gang om året kontrollere, om et skibs overvågningsplan afspejler skibets art og funktion, og om nogle af dataene i overvågningsplanen kan forbedres, rettes eller ajourføres.
2. Selskaber skal ændre overvågningsplanen uden unødigt forsinkelse, hvis en af de følgende situationer opstår:
 - a) et selskabsskifte
 - b) der anvendes nye energikonverteringssystemer, nye typer energi, nye systemer til tilslutning til landstrøm eller nye alternative energikilder, eller nye nulemissionsteknologier
 - c) en ændring i tilgængeligheden af data som følge af anvendelsen af nye typer måleudstyr, nye prøveudtagningsmetoder eller analysemetoder eller andre årsager kan påvirke nøjagtigheden af de indsamlede data
 - d) virksomheder, verifikatorer eller kompetente myndigheder har konstateret, at data fra den anvendte overvågningsmetode er ukorrekte

- e) verifikatorer har konstateret, at en del af overvågningsplanen ikke er i overensstemmelse med kravene i denne forordning, og verifikatoren kræver, at selskabet reviderer den i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1.
 - f) virksomheder, verifikatorer eller kompetente myndigheder har konstateret, at metoderne til at forebygge datahuller og identificere datafejl er utilstrækkelige til at sikre dataenes nøjagtighed, fuldstændighed og gennemsigtighed.
3. Selskaberne skal uden unødigt ophold underrette verifikatorerne om alle forslag til ændring af overvågningsplanen.

Artikel 10

Certificering af brændstoffer og emissionsfaktorer

1. Når biobrændstoffer, biogas, RFNBO og genanvendt kulstofbrændsel som defineret i direktiv (EU) 2018/2001, medregnes med henblik på de formål, der er omhandlet i denne forordnings artikel 4, stk. 1, finder følgende regler anvendelse:
- a) biobrændstoffer og biogas, der ikke opfylder bæredygtighedskriterierne og kriterierne for besparelse af drivhusgasemissioner i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001, eller som er produceret af fødevare- og foderafgrøder, anses for at have de samme emissionsfaktorer som den mindst gunstige produktionsvej for fossile brændstoffer for denne type brændstof

- b) RFNBO og genanvendt kulstofbrændsel, der ikke opfylder drivhusgasemissionsbesparelsetærsklen i artikel 25, stk. 2, i direktiv (EU) 2018/2001, anses for at have de samme emissionsfaktorer som den mindst gunstige produktionsvej for fossile brændstoffer for denne type brændstof.
2. Brændstoffer, der ikke er omfattet af stk. 1, anses for at have de samme emissionsfaktorer som den mindst gunstige produktionsvej for fossile brændstoffer for den pågældende type brændstof, medmindre de er blevet certificeret i overensstemmelse med EU-retsakter vedrørende de indre markeder for vedvarende gas, naturgas og brint, der fastsætter en drivhusgasemissionsbesparelsetærskel og en tilknyttet metode til beregning af drivhusgasemissioner fra produktion af sådanne brændstoffer.
3. På grundlag af bunkerleveringsattester for brændstof som suppleret i overensstemmelse med bilag I til denne forordning skal selskaberne fremlægge nøjagtige, fuldstændige og pålidelige data om drivhusgassernes emissionsintensitet og bæredygtighedskarakteristikaene for brændstoffer, der skal tages i betragtning med henblik på de formål, der er omhandlet i denne forordnings artikel 4, stk. 1, og som er certificeret efter en ordning, der er anerkendt af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 30, stk. 5 og 6, i direktiv (EU) 2018/2001, eller, hvor det er relevant, de relevante bestemmelser i EU-retsakter vedrørende de indre markeder for vedvarende gas, naturgas og brint.

4. Selskaberne må ikke afvige fra standardværdierne for de well-to-tank-emissionsfaktorer, der er fastsat i bilag II til denne forordning for fossile brændstoffer. Uden at det berører stk. 1, har selskaberne ret til at afvige fra standardværdierne for de well-to-tank-emissionsfaktorer, der er fastsat i bilag II til denne forordning, hvis de faktiske værdier certificeres i henhold til en ordning, der er anerkendt af Kommissionen. Denne certificering foretages for biobrændstoffer, biogas, RFNBO og genanvendt kulstofbrændsel i overensstemmelse med artikel 30, stk. 5 og 6, i direktiv (EU) 2018/2001 eller, hvor det er relevant, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i EU-retsakter vedrørende de indre markeder for vedvarende gas, naturgas og brint.
5. Selskaberne er berettigede til at afvige fra standardværdierne for de tank-to-wake-emissionsfaktorer, der er fastsat i bilag II, med undtagelse af tank-to-wake-CO₂-emissionsfaktorerne for fossile brændstoffer, forudsat at de faktiske værdier certificeres ved laboratorietest eller målinger af direkte emissioner.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter med henblik på at præcisere, hvilke internationale standarder og certificeringsreferencer der accepteres til påvisning af faktiske tank-to-wake-emissionsfaktorer. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.

Kapitel IV

Verifikation og akkreditering

Artikel 11

Vurdering af overvågningsplanen og af den ændrede overvågningsplan

1. For hvert skib og i tilfælde af ændring af verifikator vurderer verifikatoren, om overvågningsplanen er i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i artikel 7, 8 og 9. Hvis verifikatoren under sin vurdering konstaterer, at disse krav ikke er opfyldt, skal det pågældende selskab uden unødigt forsinkelse revidere sin overvågningsplan i overensstemmelse hermed og indgive den reviderede plan til verifikatoren til endelig vurdering, inden rapporteringsperioden påbegyndes. Det pågældende selskab indgår nærmere aftale med verifikatoren om tidsfristen for at indføre disse revisioner. Denne tidsfrist må under alle omstændigheder ikke ligge efter rapporteringsperiodens begyndelse.
2. Ændringer af overvågningsplanen i henhold til artikel 9, stk. 2, litra b), c) og d), skal vurderes af verifikatoren. Efter denne vurdering meddeler verifikatoren det pågældende selskab, om disse ændringer er i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i artikel 7, 8 og 9.

3. Når overvågningsplanen og den ændrede overvågningsplan er blevet vurderet på tilfredsstillende vis, registrerer verifikatoren dem i FuelEU-databasen. Den administrerende stat skal have adgang til overvågningsplanen og den ændrede overvågningsplan.

Artikel 12

Generelle forpligtelser og principper for verifikatorerne

1. Verifikatoren skal være uafhængig af selskabet eller skibsoperatøren og udføre de aktiviteter, som kræves i henhold til denne forordning i offentlighedens interesse. I denne henseende og for at undgå eventuelle interessekonflikter må hverken verifikatoren eller nogen del af en juridisk enhed, som verifikatoren er en del af, være et selskab, en skibsoperatør eller ejeren af et selskab. Desuden må verifikatoren ikke være ejet af et selskab, en skibsoperatør eller ejeren af et selskab, ligesom denne ikke må have forbindelser til et selskab, som kan påvirke dennes uafhængighed og upartiskhed.
2. Verifikatoren skal vurdere pålideligheden, troværdigheden, præcisionen og fuldstændigheden af dataene og oplysningerne vedrørende mængden, typen og emissionsfaktoren for den energi, der bruges om bord af skibe, herunder navnlig:
 - a) tildeling af brændstofforbrug og brug af alternative energikilder til sejlads og ved kaj
 - b) de rapporterede data om brændstofforbrug og dermed forbundne målinger og beregninger

- c) valg og anvendelse af emissionsfaktorer
- d) brug af landstrøm eller anvendelsen af en af de undtagelser, der er registreret i FuelEU-databasen i henhold til artikel 6, stk. 9, litra a)
- e) de i artikel 10, stk. 3, krævede data.

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

- a) om de rapporterede data er sammenhængende med hensyn til de anslåede data, der er baseret på skibets sporingsdata og kendetegn som maskineffekten
- b) om de rapporterede data er fri for uoverensstemmelser, navnlig i sammenligning med den samlede mængde brændstof, som hvert skib årligt indkøber, og det samlede brændstofforbrug under sejlads
- c) om de data er indsamlet i overensstemmelse med de gældende regler, og
- d) om skibets relevante registre er fuldstændige og konsekvente.

Artikel 13
Verifikationsprocedurer

1. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med overvågningen og rapporteringen ved at sammenligne den rapporterede mængde, type og emissionsfaktor for den energi, der bruges om bord af skibe, med anslåede data baseret på skibets sporingsdata og karakteristika som f.eks. maskineffekten. Såfremt der findes betydelige afvigelser, skal verifikatoren udføre supplerende analyser.
2. Verifikatoren skal identificere potentielle risici i forbindelse med de forskellige beregningstrin ved at gennemgå alle de datakilder og metoder, som det pågældende selskab har anvendt.
3. Verifikatoren skal tage hensyn til alle effektive risikokontrolmetoder, som selskabet har anvendt for at mindske usikkerheden forbundet med den nøjagtighed, der er specifik i forhold til de anvendte overvågningsmetoder.
4. På verifikatorens anmodning skal det pågældende selskab give eventuelle yderligere oplysninger, som gør det muligt for verifikatoren at udføre sine verifikationsaktiviteter. Hvis det er nødvendigt for at bestemme pålideligheden, troværdigheden, nøjagtigheden og fuldstændigheden af de rapporterede data og oplysninger, skal verifikatoren udføre kontrol i løbet af verifikationsprocessen. I tvivlstilfælde kan verifikatoren aflægge kontrolbesøg i selskabets lokaler eller om bord på skibet. Selskabet skal give verifikatoren adgang til sine lokaler eller skibet for at lette verifikationsaktiviteterne.

5. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter for yderligere at præcisere reglerne for verifikationsaktiviteterne i henhold til denne forordning, som minimum for så vidt angår følgende elementer: verifikatorenes kompetencer, dokumenter, som selskaberne skal udlevere til verifikatorerne, overensstemmelsesvurdering af overvågningsplanen og den ændrede overvågningsplan, risikovurdering, herunder kontrol, som skal udføres af verifikatorerne, verifikation af FuelEU-rapporten som omhandlet i artikel 15, stk. 3, væsentlighedsgrad, en rimelig garanti fra verifikatorerne, ukorrekte angivelser og afvigelser, verifikationsrapportens indhold, henstillinger til forbedringer, besøg på stedet og kommunikation mellem selskaber, verifikatorer, kompetente myndigheder og Kommissionen. De regler, der præciseres i disse gennemførelsesretsakter, baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 11 og 12 og nærværende artikel, samt på relevante internationalt anerkendte standarder. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.

Artikel 14

Akkreditering af verifikatorer

1. Verifikatorer skal akkrediteres for verifikationsaktiviteter, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008. Ved udgangen af hvert år meddeler det nationale akkrediteringsorgan Kommissionen listen over akkrediterede verifikatorer sammen med alle relevante kontaktoplysninger.

2. Såfremt denne forordning ikke indeholder særskilte bestemmelser om akkreditering af verifikatorer, finder de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 765/2008 anvendelse.
3. Verifikatorer skal til enhver tid have tilstrækkelige midler og tilstrækkeligt personale, så de er i stand til at håndtere størrelsen af den flåde, som de udfører verifikationsaktiviteter for i henhold til denne forordning. Navnlig skal verifikatorer altid have tilstrækkelig ekspertviden, navnlig inden for søtransport, til at kunne udføre de opgaver, der kræves i henhold til denne forordning. De skal være i stand til at indsætte midler og personale på ethvert arbejdssted, når der er behov for det til at udføre de opgaver, der kræves i henhold til denne forordning.
4. En kompetent myndighed, der konstaterer en afvigelse ved en verifikators aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde, skal informere den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor det nationale akkrediteringsorgan har akkrediteret verifikatoren. Den kompetente myndighed i det nationale akkrediteringsorgans medlemsstat anmoder sit nationale akkrediteringsorgan om at tage hensyn til disse oplysninger som led i dets overvågningsaktiviteter.

5. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af verifikatorer som minimum vedrørende følgende elementer: anmodning om akkreditering med henblik på verifikationsaktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde, de nationale akkrediteringsorganers vurdering af verifikatorer, overvågningsaktiviteter udført af de nationale akkrediteringsorganer med henblik på bekræftelse af fortsat akkreditering, administrative foranstaltninger, som skal vedtages, hvis verifikatoren ikke opfylder kravene i denne forordning, og krav til de nationale akkrediteringsorganer, så de er kompetente til at udstede akkreditering til verifikatorer med henblik på verifikationsaktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde, herunder en henvisning til harmoniserede standarder. De metoder og kriterier, der præciseres i sådanne delegerede retsakter, baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 11, 12 og 13, samt på relevante internationalt anerkendte standarder.

Kapitel V

Registrering, verifikation, rapportering og vurdering af overensstemmelse

Artikel 15

Overvågning og registrering

1. På grundlag af overvågningsplanen, jf. artikel 8, og efter verifikatorens vurdering af denne plan, skal selskaberne pr. 1. januar 2025 for hvert skib, der ankommer til eller afgår fra en anløbshavn, og for hver sejlads, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, overvåge og registrere følgende oplysninger:
 - a) afsejlingshavn og ankomsthavn, herunder dato og klokkeslæt for afsejling og ankomst, og den tid, skibet har ligget ved kaj
 - b) for hvert skib, hvorpå artikel 6, stk. 1, finder anvendelse, tilslutning til og brug af landstrøm eller anvendelsen af en af de undtagelser, der er nævnt i artikel 6, stk. 5, som bekræftet i henhold til artikel 6, stk. 9, litra a), hvor det er relevant
 - c) mængden af hver type brændstof, der forbruges ved kaj og til søs

- d) mængden af elektricitet, der leveres til skibet via landstrøm
- e) for hver type brændstof, der forbruges ved kaj eller til søs, well-to-tank-emissionsfaktoren, tank-to-wake-emissionsfaktorerne for forbrændt brændstof og tank-to-wake-emissionsfaktorerne for det brændstofslip, der er forbundet med de forskellige brændstofforbrugerenheder om bord, som omfatter alle relevante drivhusgasser
- f) mængden af hver type alternativ energikilde, der forbruges ved kaj og til søs
- g) skibets isklasse, hvis selskabet anmoder om, at den yderligere energi, der bruges som følge af skibets isklasse, ikke medregnes i overensstemmelsesbalancen i bilag IV, ved anvendelse af anbefaling 25/7 om sikkerhed ved vintersejlads i Østersøen fra Kommissionen til Beskyttelse af Havmiljøet i Østersøområdet (HELCOM) til at fastslå overensstemmelsen mellem isklasser
- h) skibets isklasse, dato, klokkeslæt og position for indsejling i og udsejling af isfyldte farvande, mængden af hver type brændstof, der forbruges, og den tilbagelagte afstand ved sejlads i isfyldte farvande samt den samlede tilbagelagte afstand for alle sejlads i rapporteringsperioden, hvis selskabet anmoder om, at den yderligere brugte energi, der skyldes sejlads i isfyldte farvande, ikke medregnes i overensstemmelsesbalancen i bilag IV.

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

3. Senest den 31. januar i verifikationsperioden giver selskaberne verifikatoren en skibsspecifik rapport ("FuelEU-rapporten"), som indeholder alle de oplysninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, og de overvågningsdata og den dokumentation, der er omhandlet i artikel 7, stk. 4, for rapporteringsperioden.
4. Hvis et skib overføres fra et selskab til et andet, gælder følgende:
 - a) det overførende selskab meddeler verifikatoren de oplysninger, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, for den periode, det har haft ansvaret for skibets drift
 - b) så tæt som praktisk muligt på dagen for overførelsens afslutning og senest en måned derefter skal de oplysninger, der er omhandlet i litra a), være verificeret og registreret i FuelEU-databasen, jf. artikel 16, af den verifikator, der har udført verifikationsaktiviteterne for skibet under det overførende selskab, og
 - c) med forbehold af litra a) og b), er det selskab, som har ansvaret for skibets drift den 31. december i rapporteringsperioden, ansvarlig for skibets opfyldelse af kravene i artikel 4 og 6 i hele den rapporteringsperiode, hvor overførslen eller flere overførsler har fundet sted.

Artikel 16
Verifikation og beregning

1. Efter verifikationen, som er fastsat i artikel 11, 12 og 13, vurderer verifikatoren kvaliteten, fuldstændigheden og nøjagtigheden af FuelEU-rapporten. Til dette formål bruger verifikatoren alle oplysninger i FuelEU-databasen, herunder oplysninger indgivet om havneanløb, jf. artikel 6.
2. Hvis den verifikationsvurdering, der er omhandlet i stk. 1, med rimelig garanti fra verifikatoren konkluderer, at FuelEU-rapporten ikke indeholder væsentlige ukorrekte angivelser eller afvigelser, sender verifikatoren det pågældende selskab en verifikationsrapport, som konstaterer, at FuelEU-rapporten er i overensstemmelse med denne forordning. Verifikationsrapporten skal præcisere alle de forhold, som er relevante for verifikatorens udførte arbejde.
3. Hvis verifikationsvurderingen konstaterer ukorrekte angivelser eller afvigelser i forhold til denne forordning, underretter verifikatoren det pågældende selskab rettidigt derom. Selskabet skal uden unødigt ophold korrigere de ukorrekte angivelser eller afvigelser, således at verifikationsprocessen kan afsluttes til tiden, og forelægge verifikatoren en ændret FuelEU-rapport og alle andre oplysninger, der var nødvendige for at korrigere de konstaterede ukorrekte angivelser eller afvigelser. Verifikatoren angiver i verifikationsrapporten, om den ændrede FuelEU-rapport er i overensstemmelse med denne forordning. Hvis de meddelte ukorrekte angivelser eller afvigelser ikke er blevet korrigeret og fører til væsentlige ukorrekte angivelser, sender verifikatoren selskabet en verifikationsrapport, som konstaterer, at FuelEU-rapporten ikke er i overensstemmelse med denne forordning.

4. På grundlag af FuelEU-rapporten, der er i overensstemmelse med denne forordning, beregner verifikatoren:
- a) ved hjælp af metoden i bilag I den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, der bruges om bord af det pågældende skib
 - b) ved hjælp af formlen i bilag IV, del A, skibets overensstemmelsesbalance
 - c) antallet af havneanløb, der ikke opfylder kravene, i den foregående rapporteringsperiode, herunder den tid, skibet har været fortøjet ved kaj, og, hvor det er relevant i overensstemmelse med artikel 6, stk. 9, på ankerplads, for hvert af skibets havneanløb, der ikke opfylder kravene i artikel 6.
 - d) den mængde energi, der bruges årligt om bord af et skib, bortset fra energi fra landstrøm
 - e) den mængde energi, der bruges årligt om bord af et skib, fra RFNBO.
5. Senest den 31. marts i verifikationsperioden underretter verifikatoren selskabet om de oplysninger, der er omhandlet i stk. 4, og registrerer FuelEU-rapporten, der er i overensstemmelse med denne forordning, verifikationsrapporten og de oplysninger, der er omhandlet i stk. 4, i FuelEU-databasen.

Alle oplysninger, der registreres i FuelEU-databasen, skal være tilgængelige for den administrerende stat.

Artikel 17

Yderligere kontrol foretaget af en kompetent myndighed

1. På et hvilket som helst tidspunkt kan den administrerende stats kompetente myndighed for så vidt angår et selskab for hvert af dets skibe foretage yderligere kontrol vedrørende de to foregående rapporteringsperioder af en hvilken som helst af følgende:
 - a) FuelEU-rapporten, der er i overensstemmelse med denne forordning, og som er udarbejdet i henhold til artikel 15 og 16
 - b) verifikationsrapporten, der er udarbejdet i henhold til artikel 16
 - c) beregningerne, som verifikatoren har foretaget i henhold til artikel 16, stk. 4.
2. Selskabet skal efter anmodning fra den kompetente myndighed, der er omhandlet i stk. 1, fremlægge alle nødvendige oplysninger eller dokumenter, der gør det muligt for den kompetente myndighed at foretage yderligere kontrol, og give adgang til selskabets lokaler eller skibet for at lette en sådan yderligere kontrol.
3. Den kompetente myndighed, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, udarbejder en supplerende kontrolrapport, som i givet fald omfatter de ajourførte beregninger, der er foretaget i henhold til artikel 17, stk. 1, litra c), det ajourførte beløb for overensstemmelsesoverskuddet eller for forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet og det ajourførte beløb for FuelEU-sanktionen.

4. Hvis der i den i denne artikels stk. 3 omhandlede supplerende kontrolrapport konstateres ukorrekte angivelser, afvigelser eller fejlberegninger, der resulterer i manglende overholdelse af de krav, der er fastsat i artikel 4 eller 6, og følgelig i en FuelEU-sanktion eller en ændring af størrelsen af en allerede betalt FuelEU-sanktion, underretter den kompetente myndighed, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, det pågældende selskab om det tilsvarende beløb for FuelEU-sanktionen eller den ændrede FuelEU-sanktion. Medlemsstaterne sikrer, at det selskab, der er ansvarligt for skibet i den periode, der er omfattet af den yderligere kontrol, betaler et beløb svarende til FuelEU-sanktionen eller den ændrede FuelEU-sanktion senest en måned efter underretningen i overensstemmelse med ordningerne i artikel 23.
5. Den kompetente myndighed, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, fjerner straks FuelEU-overensstemmelsesdokumentet for det skib, hvis selskab ikke rettidigt har betalt de i stk. 4 omhandlede FuelEU-sanktioner, fra FuelEU-databasen og underretter i tide det pågældende selskab herom. Den genudsteder kun det relevante FuelEU-overensstemmelsesdokument, når der er betalt et beløb svarende til FuelEU-sanktionen, forudsat at de øvrige betingelser i denne forordning for besiddelse af FuelEU-overensstemmelsesdokumentet er opfyldt af selskabet.
6. Stk. 5 finder ikke anvendelse på et skib, der er overført til et andet selskab end det selskab, der overtog ansvaret for skibets drift i den periode, der er omfattet af den yderligere kontrol.

7. De foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikel, den supplerende kontrolrapport, der er omhandlet i stk. 3, og dokumentationen for betalingerne af FuelEU-sanktioner registreres straks i FuelEU-databasen af de enheder, der gennemførte disse foranstaltninger, udarbejdede denne rapport eller foretog denne betaling.

Artikel 18

Støtteværktøjer og vejledning

Kommissionen udvikler passende overvågningsværktøjer såvel som vejledning og risikobaserede målretningsværktøjer for at lette og koordinere kontrol- og håndhævelsesaktiviteter i forbindelse med denne forordning. En sådan vejledning og sådanne værktøjer stilles så vidt muligt til rådighed for medlemsstaterne, verifikatorerne og de nationale akkrediteringsorganer med henblik på informationsudveksling og for bedre at sikre en robust håndhævelse af denne forordning.

Artikel 19
FuelEU- database og -rapportering

1. Kommissionen udvikler, sikrer driften af og ajourfører en elektronisk database med henblik på at overvåge overensstemmelsen med denne forordning ("FuelEU-databasen"). FuelEU-databasen anvendes til at føre register over foranstaltninger i forbindelse med verifikationsaktiviteter, over skibenes overensstemmelsesbalance, herunder anvendelsen af de fleksibilitetsmekanismer, der er omhandlet i artikel 20 og 21, over anvendelsen af de undtagelser, der er omhandlet i artikel 6, stk. 5, over aktiviteter vedrørende betaling af de FuelEU-sanktioner, der er pålagt i medfør af artikel 23, og over udstedelsen af FuelEU-overensstemmelsesdokumentet. Databasen skal være tilgængelig for selskaberne, verifikatorerne, de kompetente myndigheder og enhver behørigt bemyndiget enhed, de nationale akkrediteringsorganer, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed, der er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002¹, og Kommissionen med passende adgangsrettigheder og funktionaliteter svarende til deres respektive ansvarsområder med henblik på gennemførelsen af denne forordning.
2. Alle elementer, der registreres eller ændres i FuelEU-databasen, meddeles de enheder, som de er tilgængelige for.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæiskagentur for søfartssikkerhed (EFT L 208 af 5.8.2002 s. 1).

3. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastsættelse af reglerne for adgangsrettigheder samt de funktionelle og tekniske specifikationer, herunder indberetningsregler og filtrering, for FuelEU-databasen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 29, stk. 3.

Artikel 20

Opsparing og lån af overensstemmelsesoverskud mellem rapporteringsperioder

1. På grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til artikel 16, stk. 4, kan selskabet, hvis skibet for rapporteringsperioden har et overensstemmelsesoverskud på drivhusgasintensiteten som omhandlet i artikel 4, stk. 2, eller, hvis det er relevant, på delmålet for RFNBO som omhandlet i artikel 5, stk. 3, opspare det med henblik på det samme skibs overensstemmelsesbalance for den efterfølgende rapporteringsperiode. Selskabet skal registrere opsparingen af overensstemmelsesoverskuddet til den efterfølgende rapporteringsperiode i FuelEU-databasen efter godkendelse fra verifikatoren. Selskabet kan ikke længere opspare overensstemmelsesoverskuddet, når FuelEU-overensstemmelsesdokumentet er blevet udstedt.

2. På grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til artikel 16, stk. 4, kan selskabet, hvis skibet for rapporteringsperioden har et overensstemmelsesunderskud, låne et tilsvarende forskud af overensstemmelsesoverskuddet fra den efterfølgende rapporteringsperiode. Forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet lægges til skibets overensstemmelsesbalance i rapporteringsperioden, og forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet ganget med 1,1 trækkes fra det samme skibs overensstemmelsesbalance i den efterfølgende rapporteringsperiode. Forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet kan ikke lånes:
 - a) for en mængde, der overstiger grænsen på 2 %, jf. artikel 4, stk. 2, ganget med skibets energiforbrug beregnet i overensstemmelse med bilag I
 - b) i to på hinanden følgende rapporteringsperioder.
3. Senest den 30. april i verifikationsperioden skal selskabet registrere forskuddet af overensstemmelsesoverskuddet efter verifikatorens godkendelse i FuelEU-databasen.
4. Hvis et skib ikke har et havneanløb i Unionen i rapporteringsperioden og har lånt et forskud af overensstemmelsesoverskuddet i den foregående rapporteringsperiode, underretter den administrerende stats kompetente myndighed senest den 1. juni i verifikationsperioden det pågældende selskab om beløbet for den FuelEU-sanktion som omhandlet i artikel 23, stk. 2, der oprindeligt blev undgået ved at låne dette forskud af overensstemmelsesoverskuddet ganget med 1,1.

Artikel 21

Samling af overensstemmelse i puljer

1. Overensstemmelsesbalancerne for drivhusgasintensiteten som omhandlet i artikel 4, stk. 2, og, hvis det er relevant, delmålet for RFNBO som omhandlet i artikel 5, stk. 3, for to eller flere skibe som beregnet i henhold til artikel 16, stk. 4, kan samles i en pulje med henblik på opfyldelse af kravene i artikel 4 og, hvis det er relevant, artikel 5, stk. 3. Et skibs overensstemmelsesbalance kan ikke medtages i mere end én pulje i samme rapporteringsperiode.

Der kan anvendes to separate puljer til drivhusgasintensitetsmålet og delmålet for RFNBO.
2. Selskabet registrerer i FuelEU-databasen, at det har til hensigt at medtage skibets overensstemmelsesbalance i en pulje, tildelingen af den samlede overensstemmelsesbalance i puljen til hvert enkelt skib og valget af den verifikator, der er udvalgt til at verificere denne tildeling.
3. Hvis de skibe, der deltager i puljen, kontrolleres af to eller flere selskaber, skal puljedetaljer, der er registreret i FuelEU-databasen, herunder tildelingen af den samlede overensstemmelsesbalance i puljen til puljens skibe og valget af den verifikator, der er udvalgt til at verificere tildelingen af puljens samlede overensstemmelsesbalance til hvert enkelt skib, valideres i FuelEU-databasen af alle berørte selskaber i puljen.

4. En pulje er kun gyldig, hvis den samlede overensstemmelse i puljen er positiv, hvis skibe, der havde et overensstemmelsesunderskud som beregnet i henhold til artikel 16, stk. 4, ikke har et højere overensstemmelsesunderskud efter tildelingen af overensstemmelsen i puljen, og hvis skibe, der havde et overensstemmelsesoverskud som beregnet i henhold til artikel 16, stk. 4, ikke har et overensstemmelsesunderskud efter tildelingen af overensstemmelsen i puljen.
5. Et skib må ikke indgå i en pulje, hvis det ikke opfylder forpligtelsen i artikel 24.
6. Hvis den samlede overensstemmelsesbalance i puljen resulterer i et overensstemmelsesoverskud for et enkelt skib, finder artikel 20, stk. 1, anvendelse.
7. Artikel 20, stk. 2, finder ikke anvendelse for et skib, der deltager i puljen.
8. Senest den 30. april i verifikationsperioden registrerer den udvalgte verifikator i FuelEU-databasen den endelige sammensætning af puljen og tildelingen af den samlede overensstemmelsesbalance i puljen til hvert enkelt skib.

Artikel 22

FuelEU-overensstemmelsesdokument

1. Senest den 30. juni i verifikationsperioden udsteder verifikatoren et FuelEU-overensstemmelsesdokument for det pågældende skib, såfremt skibet ikke har et overensstemmelsesunderskud i henhold til artikel 20 og 21, ikke har foretaget havneanløb, der ikke opfylder kravene, og opfylder forpligtelsen i artikel 24.
2. Hvis der skal betales FuelEU-sanktioner, jf. artikel 23, stk. 2 eller 5, udsteder den administrerende stats kompetente myndighed senest den 30. juni i verifikationsperioden et FuelEU-overensstemmelsesdokument for det pågældende skib, forudsat at der er betalt et beløb svarende til FuelEU-sanktionerne.
3. FuelEU-overensstemmelsesdokumentet skal indeholde følgende oplysninger:
 - a) skibets identitet (navn, IMO-identifikationsnummer og registreringshavn eller hjemhavn)
 - b) skibsejerens navn, adresse og hovedforretningssted
 - c) verifikatorens identitet
 - d) datoen for udstedelse af dette dokument, dets gyldighedsperiode og den rapporteringsperiode, det vedrører.

4. FuelEU-overensstemmelsesdokumentet er gyldigt i en periode på 18 måneder efter rapporteringsperiodens afslutning, eller indtil der udstedes et nyt FuelEU-overensstemmelsesdokument, alt efter hvad der indtræffer først.
5. Verifikatoren eller, hvor det er relevant, den administrerende stats kompetente myndighed registrerer straks i FuelEU-databasen det udstedte FuelEU-overensstemmelsesdokument.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter om fastlæggelse af modeller for FuelEU-overensstemmelsesdokumentet, herunder elektroniske skabeloner. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter rådgivningsproceduren, jf. artikel 29, stk. 2.

Artikel 23

FuelEU-sanktioner

1. Inden den 1. maj i verifikationsperioden registrerer verifikatoren i FuelEU-databasen på grundlag af den beregning, der er foretaget i henhold til artikel 16, stk. 4, og efter eventuel anvendelse af artikel 20 og 21, skibets verificerede overensstemmelsesbalancer for drivhusgasintensitet som omhandlet i artikel 4, stk. 2, og, hvis det er relevant, for delmålet for RFNBO som omhandlet i artikel 5, stk. 3.

Hvis et skib har et overensstemmelsesunderskud for delmålet for RFNBO som omhandlet i artikel 5, stk. 3, beregnes FuelEU-sanktionen i overensstemmelse med den formel, der er angivet i bilag IV, del B.

2. Den administrerende stat for så vidt angår et selskab sikrer, at det for hvert af sine skibe, der har et overensstemmelsesunderskud for drivhusgasintensitet som omhandlet i artikel 4, stk. 2, eller, hvis det er relevant, for delmålet for RFNBO som omhandlet i artikel 5, stk. 3, pr. 1. juni i verifikationsperioden, efter en eventuel godkendelse fra den kompetente myndighed senest den 30. juni i verifikationsperioden betaler et beløb svarende til den FuelEU-sanktion, der følger af anvendelsen af de formler, der er angivet i bilag IV, del B. Hvis et skib har et overensstemmelsesunderskud i to på hinanden følgende rapporteringsperioder eller derover, ganges dette beløb med $1 + (n - 1)/10$, hvor n er antallet af på hinanden følgende rapporteringsperioder, for hvilke selskabet pålægges en FuelEU-sanktion for dette skib.
3. Den administrerende stat for så vidt angår et selskab sikrer, at selskabet for hvert af sine skibe, der befinder sig i den situation, der er omhandlet i artikel 20, stk. 4, senest den 30. juni i verifikationsperioden betaler et beløb svarende til den FuelEU-sanktion, der er meddelt i henhold til nævnte stykke.
4. Inden den 1. maj i verifikationsperioden, hvor det er relevant på grundlag af de beregninger, der er foretaget i henhold til artikel 16, stk. 4, registrerer verifikatoren i FuelEU-databasen det samlede antal timer, skibet har været forløjet ved kaj uden at opfylde kravene i artikel 6.

5. Den administrerende stat for så vidt angår et selskab sikrer, at selskabet for hvert af sine skibe, der har foretaget mindst ét havneanløb, der ikke opfylder kravene, efter en eventuel godkendelse fra den kompetente myndighed, senest den 30. juni i verifikationsperioden betaler et beløb svarende til den FuelEU-sanktion, der følger af multiplikationen af 1,5 EUR med skibets fastsatte samlede efterspørgsel efter eleffekt ved kaj og med det samlede antal timer rundet op til nærmeste hele time, skibet har ligget ved kaj i strid med kravene i artikel 6.
6. Medlemsstaterne indfører de nødvendige retlige og administrative rammer på nationalt plan for at sikre opfyldelsen af forpligtelserne vedrørende pålæggelse, betaling og opkrævning af FuelEU-sanktionerne.
7. De foranstaltninger, der er omhandlet i denne artikel, og dokumentationen for betalingerne af FuelEU-sanktionerne registreres straks i FuelEU-databasen af de enheder, der gennemførte disse foranstaltninger eller foretog denne betaling.
8. Selskabet forbliver ansvarligt for betalingen af FuelEU-sanktionerne, uden at dette berører selskabets mulighed for at indgå kontraktlige aftaler med skibets kommercielle operatører, som fastsætter, at de kommercielle operatører er ansvarlige for at godtgøre selskabet for betalingen af FuelEU-sanktionerne, når ansvaret for køb af brændstof eller skibets drift overtages af den kommercielle operatør. I dette stykke forstås ved skibets drift beslutninger om fragten samt skibets rute og hastighed.

9. Selskabet forbliver ansvarligt for betalingen af FuelEU-sanktioner, uden at dette berører selskabets mulighed for at indgå kontraktlige aftaler med brændstofleverandører, som fastsætter, at brændstofleverandørerne er ansvarlige for at godtgøre selskabet for betalingen af FuelEU-sanktioner.
10. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 28 med henblik på at ændre bilag IV for at tilpasse den faktor, som er angivet i celle 7 og, hvor det er relevant, celle 14 i tabellen i det pågældende bilags del B, og som anvendes i den formel, der er omhandlet i nærværende artikels stk. 1, baseret på udviklingen i energiomkostningerne, og med henblik på at ændre den multiplikationsfaktor, der er fastsat i nærværende artikels stk. 5, baseret på indekseringen af de gennemsnitlige elomkostninger i Unionen.
11. Medlemsstaterne bestræber sig på at sikre, at de indtægter, der genereres fra FuelEU-sanktioner, eller deres tilsvarende finansielle værdi bruges til at støtte hurtig udbredelse og brug af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren ved at stimulere produktionen af større mængder vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til søfartssektoren, lette etableringen af passende bunkringsfaciliteter eller infrastruktur for landstrøm i havne og støtte udviklingen, afprøvningen og ibrugtagningen af de mest innovative teknologier i flåden med henblik på at opnå betydelige emissionsreduktioner.

Senest den 30. juni 2030 og derefter hvert femte år offentliggør medlemsstaterne en rapport om anvendelsen af de indtægter, der genereres fra FuelEU- sanktionerne, i den femårsperiode, der går forud for året for hver sådan rapport, herunder oplysninger om modtagerne og udgiftsniveauet i forbindelse med de mål, der er anført i første afsnit.

Artikel 24

Forpligtelse til at være i besiddelse af et gyldigt FuelEU-overensstemmelsesdokument

1. Senest den 30. juni i verifikationsperioden skal skibe, som anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, som ankommer til, befinder sig i eller afgår fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, eller som under den tilsvarende rapporteringsperiode har foretaget sejlads, være i besiddelse af et gyldigt FuelEU-overensstemmelsesdokument.
2. Det FuelEU-overensstemmelsesdokument, som er udstedt for det pågældende skib i henhold til artikel 22, udgør dokumentation for overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 25

Håndhævelse

1. Medlemsstaterne fastsætter regler om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelser af bestemmelserne i denne forordning, og træffer alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de anvendes. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning. Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om disse regler og foranstaltninger og underretter den straks om senere ændringer, der berører dem.

2. Hver medlemsstat sikrer, at enhver inspektion af et skib i en havn under dens jurisdiktion, der udføres i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF, omfatter kontrol af, at skibet er i besiddelse af et gyldigt FuelEU-overensstemmelsesdokument.
3. Hvis et skib ikke opfylder forpligtelsen i artikel 24 i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder, og hvis andre håndhævelsesforanstaltninger ikke har sikret overensstemmelse med denne forordning, kan den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor anløbshavnen er beliggende, for så vidt angår et skib, der ikke fører den pågældende medlemsstats flag, udstede en afgørelse om bortvisning efter at have givet det pågældende selskab mulighed for at indgive dets bemærkninger. Hvis den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor anløbshavnen er beliggende, beslutter at udstede en afgørelse om bortvisning, underretter den Kommissionen, de andre medlemsstater og den berørte flagstat om denne afgørelse gennem FuelEU-databasen. Enhver medlemsstat, bortset fra den medlemsstat, hvis flag skibet fører, skal nægte det skib, som er genstand for afgørelsen om bortvisning, at anløbe sine havne, indtil selskabet opfylder sine forpligtelser. Hvis et skib ikke opfylder forpligtelsen i artikel 24 i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder og anløber en havn i den medlemsstat, hvis flag det fører, skal den pågældende medlemsstat, mens skibet befinder sig i en af dens havne, efter at have givet det pågældende selskab mulighed for at indgive dets bemærkninger udstede en afgørelse om tilbageholdelse af flag, indtil selskabet opfylder sine forpligtelser.

4. Det pågældende selskab bekræfter opfyldelsen af forpligtelsen til at være i besiddelse af et gyldigt FuelEU-overensstemmelsesdokument ved at forevise et gyldigt FuelEU-overensstemmelsesdokument til den kompetente nationale myndighed, der har udstedt afgørelsen om bortvisning. Dette stykke berører ikke de folkeretlige bestemmelser, som finder anvendelse på nødstedte skibe.
5. Enhver medlemsstat underretter Kommissionen, de øvrige medlemsstater og den berørte flagstat om sanktioner over for et bestemt skib gennem FuelEU-databasen.

Artikel 26

Ret til revision

1. Selskaber har ret til at anmode om en revision af de beregninger og foranstaltninger, som verifikatoren i henhold til denne forordning har rettet til dem, herunder afslaget på at udstede et FuelEU-overensstemmelsesdokument i henhold til artikel 22, stk. 1.

Ansøgningen om revision indgives til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor verifikatoren er akkrediteret, senest en måned efter verifikatorens meddelelse af resultatet af beregningen eller foranstaltningen.

2. De beslutninger, der træffes af en medlemsstats kompetente myndighed i medfør af denne forordning, er underlagt prøvelse ved en domstol i medlemsstaten for den pågældende kompetente myndighed.

Artikel 27

Kompetente myndigheder

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

Kapitel VI

Delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser samt endelige bestemmelser

Artikel 28

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 4, stk. 4, artikel 5, stk. 7, artikel 6, stk. 6, artikel 14, stk. 5, og artikel 23, stk. 10, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra den ... [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

3. Den i artikel 4, stk. 4, artikel 5, stk. 7, artikel 6, stk. 6, artikel 14, stk. 5, og artikel 23, stk. 10, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til 4, stk. 4, artikel 5, stk. 7, artikel 6, stk. 6, artikel 14, stk. 5, og artikel 23, stk. 10, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 29
Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS) nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002¹. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

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

Artikel 30
Rapporter og revision

1. Senest den ...[ét år efter offentliggørelsen af denne forordning] forelægger Kommissionen en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet, hvori den undersøger samspillet og konvergens mellem denne forordning og forordning (EU) 2015/757 og eventuelle andre sektorspecifikke retsakter. Denne rapport kan om nødvendigt ledsages af et lovgivningsforslag.
2. Senest den 31. december 2027 og derefter hvert femte år aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af en evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, herunder mulige virkninger af markedsforvridninger eller havneunddragelse, af udviklingen i nulemissionsteknologier inden for søtransport og på deres marked, samt udviklingen i teknologierne og på markedet for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, og landstrøm, herunder på ankerplads, af anvendelsen af de indtægter, der genereres fra FuelEU-sanktioner, og af denne forordnings indvirkning på søfartssektorens konkurrenceevne i Unionen.

I denne rapport overvejer Kommissionen bl.a.:

- a) denne forordnings materielle og geografiske anvendelsesområde for så vidt angår nedsættelse af den bruttotonnagetærskel, der er anført i artikel 2, stk. 1, eller forhøjelse af den andel af energi, som skibe bruger under sejlads til og fra tredjelande, jf. artikel 2, stk. 1, litra d)

- b) den grænse, der er anført i artikel 4, stk. 2, med henblik på at nå målene i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119
- c) de typer og størrelser af skibe, som artikel 6, stk. 1, finder anvendelse på, og en udvidelse af de i artikel 6, stk. 1, omhandlede forpligtelser til at omfatte skibe på ankerplads
- d) undtagelserne i artikel 6, stk. 5
- e) medregning af den elektricitet, der leveres via landstrøm, i bilag I, og den well-to-tank-emissionsfaktor, som er forbundet med denne elektricitet, der er defineret i bilag II
- f) muligheden for i denne forordnings anvendelsesområde at indføre særlige mekanismer for de mest bæredygtige og innovative brændstofteknologier med et betydeligt dekarboniseringspotentiale med henblik på at skabe en klar og forudsigelig retlig ramme og fremme markedsudvikling og udbredelse af sådanne brændstofteknologier
- g) beregningen af overensstemmelsesbalancen for skibe, der anmoder om ikke at få medregnet forbruget af den yderligere energi, der skyldes sejlads i isfyldte farvande, jf. bilag IV og V, og den eventuelle forlængelse af disse bestemmelsers gyldighed efter den 31. december 2034
- h) muligheden for at medtage vindenergi i beregningen af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord, jf. bilag I, forudsat at der findes en verificerbar metode til overvågning og opgørelse af vindfremdriftsenergi

- i) muligheden for at medtage nye teknologier til reduktion af drivhusgasemissioner, såsom CO₂-opsamling om bord, i beregningen af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord, og af overensstemmelsesbalancen, jf. henholdsvis bilag I og IV, forudsat at der findes en verificerbar metode til overvågning og opgørelse af det opsamlede kulstof
- j) muligheden for at medtage yderligere elementer i denne forordning, navnlig emissioner af sodpartikler
- k) behovet for foranstaltninger til at imødegå selskabers forsøg på at undvige kravene i denne forordning.

Kommissionen overvejer i givet fald, om rapporten skal ledsages af et forslag om ændring af denne forordning.

- 3. Kommissionen medtager i den rapport, der er omhandlet i stk. 2, en evaluering af de sociale virkninger af denne forordning i søfartssektoren, herunder på dens arbejdsstyrke.

4. Ved forberedelsen af dens rapport omhandlet i stk. 2 overvejer Kommissionen, i hvilket omfang gennemførelsen af denne forordning har opfyldt dens mål, og i hvilket omfang den har påvirket den maritime sektors konkurrenceevne. I denne rapport overvejer Kommissionen også samspillet mellem denne forordning og andre relevante EU-retsakter og identificerer enhver bestemmelse i denne forordning, som kan ajourføres og forenkles, samt tiltag og foranstaltninger, der er blevet iværksat eller kan iværksættes for at mindske det samlede omkostningspres på søtransportsektoren. Som led i Kommissionens analyse af denne forordnings effektivitet skal rapporten også indeholde en vurdering af den byrde, som denne forordning pålægger virksomhederne.

Kommissionen overvejer i givet fald, om rapporten skal ledsages af et forslag om ændring af denne forordning i lyset af konklusionen i den rapport, der er omhandlet i første afsnit.

5. Hvis IMO vedtager en global standard for drivhusgas fra brændstof eller globale grænser for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, forelægger Kommissionen straks en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet. I denne rapport undersøger Kommissionen den pågældende globale foranstaltning for så vidt angår dens ambition i lyset af målene i Parisaftalen og dens samlede miljømæssige integritet. Den undersøger også alle spørgsmål vedrørende denne forordnings mulige forbindelse med eller tilpasning til den pågældende globale foranstaltning, herunder behovet for at undgå dobbeltregulering af drivhusgasemissioner fra søtransport på EU-plan og internationalt plan.

Denne rapport kan om nødvendigt ledsages af et lovgivningsforslag til ændring af denne forordning, som er i overensstemmelse med Unionens forpligtelser med hensyn til drivhusgasemissioner for hele økonomien, og med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektiviteten af Unionens klimaindsats.

6. Kommissionen overvåger gennemførelsen af denne forordning i forbindelse med søtransport, navnlig for at afsløre undvigende adfærd for at forhindre en sådan adfærd på et tidligt tidspunkt, herunder under hensyntagen til regionerne i den yderste periferi.

Overvågningsresultaterne afspejles i den rapport, der skal udarbejdes hvert andet år, jf. artikel 3gg, stk. 3, i direktiv 2003/87/EF.

Artikel 31

Ændring af direktiv 2009/16/EF

Følgende punkt føjes til listen i bilag IV til direktiv 2009/16/EF:

- "51) FuelEU-overensstemmelsesdokumentet udstedt i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/...^{*,+}

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/... af ... om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L ... af ..., s. ...)."

⁺ EUT: Indsæt venligst nummeret i teksten og nummeret og offentliggørelsesreferencen i fodnoten for den forordning, der er indeholdt i dette dokument (PE-CONS 26/23 – 2021/0210 (COD)).

Artikel 32
Ikrafttræden

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

Den finder anvendelse fra den 1. januar 2025, med undtagelse af artikel 8 og 9, der finder anvendelse fra den 31. august 2024.

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

Udfærdiget i ..., den ...

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

BILAG I

Metode til fastsættelse af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib

Med henblik på at beregne drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, anvendes følgende formel, der betegnes ligning (1):

drivhusgasintensitet $\left[\frac{\text{gCO}_{2\text{eq}}}{\text{MJ}} \right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Ligning (1)	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT},i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity},k}}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^{\text{m engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq TtW},i,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{slip } j} \times \text{CO}_{2\text{eq TtW,slip},i,j} \right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c E_k}$
f_{wind}	Belønningsfaktor for vindassisteret fremdrift

Med henblik på ligning (1) vises de forskellige anvendte udtryk og notationer i følgende tabel:

Udtryk	Forklaring
i	Indeks svarende til de brændstoftyper, der blev leveret til skibet i rapporteringsperioden
j	Indeks svarende til brændstofforbrugerenhederne om bord på skibet. I denne forordning omfatter brændstofforbrugerenheder hovedmotor(er), hjælpemotor(er), kedler, brændselsceller og affaldsforbrændingsanlæg
k	Indeks svarende til tilslutningspunkterne for landstrøm
n	Samlet antal brændstoftyper leveret til skibet i rapporteringsperioden
c	Samlet antal tilslutningspunkter for landstrøm
m	Samlet antal brændstofforbrugerenheder
$M_{i,j}$	Massen af brændstof i forbrugt af brændstofforbrugerenhed j [gFuel]
E_k	Elektricitet leveret til skibet pr. tilslutningspunkt til landstrøm k [MJ]
$CO_{2eqWtT,i}$	WtT-drivhusgasemissionsfaktor for brændstof i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eqelectricity,k}$	WtT-drivhusgasemissionsfaktor for den elektricitet, der leveres til skibet ved kaj pr. tilslutningspunkt til landstrøm k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Nedre brændværdi for brændstof i [MJ/gFuel]
RWD_i	Hvor brændstoffet ikke er af biologisk oprindelse, kan der anvendes en belønningsfaktor på 2 fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2033. Ellers $RWD_i = 1$.
C_{slipj}	Ikkeforbrændt brændstøfkoefficient som procentdel af massen af brændstof i forbrugt af brændstofforbrugerenhed j [%]. C_{slip} omfatter fugitive emissioner og emissionsslip

Udtryk	Forklaring
$C_{fCO_{2i,j}}, C_{fCH_{4,i,j}},$ $C_{fN_2O,i,j}$	TtW-drivhusgasemissionsfaktorer for forbrændt brændstof i i brændstofforbrugerenhed j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWi,j}$	TtW CO₂-ækvivalente emissioner af forbrændt brændstof i i brændstofforbrugerenhed j [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWi,j} = \left(C_{fCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Ligning (2)
$C_{sfCO_{2i,j}}, C_{sfCH_{4,i,j}},$ $C_{sfN_2O,i,j}$	TtW-drivhusgasemissionsfaktorer for brændstofslip i til brændstofforbrugerenhed j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslip,i,j}$	TtW CO₂-ækvivalente emissioner af brændstofslip i til brændstofforbrugerenhed j [gCO_{2eq}/gFuel] $CO_{2eq,TtWslip,i,j} = \left(C_{sfCO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sfCH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sfN_2O,j} \times GWP_{N_2O} \right)_i$ Hvor: $C_{sf} CO_2$, og $C_{sf} N_2O$, = 0. $C_{sfCH_4j} = 1$.
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ GWP_{N_2O}	Globalt opvarmningspotentiale for CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O over 100 år, der er defineret i direktiv (EU) 2018/2001, bilag V, del C, punkt 4

I denne forordning sættes udtrykket $\sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq}_{\text{electricity},k}}$ i tælleren i ligning (1) til nul.

Metode til bestemmelse af $[M_i]$

Brændstoffets masse $[M_i]$ bestemmes ved hjælp af den mængde, der er rapporteret i henhold til forordning (EU) 2015/757 for sejlads, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, baseret på den overvågningsmetode, som selskabet har valgt.

Metode til bestemmelse af WtT-drivhusgasemissionsfaktorer

WtT-emissionerne bestemmes på grundlag af metoden i dette bilag som angivet i ligning (1).

Standardværdierne for WtT-drivhusgasemissionsfaktorerne ($\text{CO}_{2\text{eq}_{\text{WtT},i}}$) findes i bilag II.

For fossile brændstoffer anvendes kun standardværdierne i bilag II.

De faktiske værdier kan benyttes, forudsat at de er certificeret efter en ordning, der er anerkendt af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 30, stk. 5 og 6, i direktiv (EU) 2018/2001, for biobrændstoffer, biogas, RFNBO og genanvendt kulstofbrændsel eller, hvor det er relevant, i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i EU-retsakter vedrørende de indre markeder for vedvarende gas, naturgas og brint i henhold til denne forordnings artikel 10, stk. 4.

Bunkerleveringsattester (BDN) for brændstof

I henhold til eksisterende regler under bilag VI til Marpol er BDN obligatorisk, og de oplysninger, der skal fremgå af BDN, er angivet.

I denne forordning gælder følgende:

1. BDN'er, som omfatter andre brændstoffer end fossile brændstoffer, der bruges om bord, suppleres med følgende oplysninger vedrørende disse brændstoffer:
 - nedre brændværdi [MJ/g]
 - For biobrændstoffer: E-værdier som fastlagt i overensstemmelse med de metoder, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, bilag V, del C, og bilag VI, del B, [gCO_{2eq}/MJ], og tilhørende dokumentation for overensstemmelse med reglerne i nævnte direktiv for disse brændstoffer, der identificerer brændselsproduktionsvejen
 - For andre brændstoffer end fossile brændstoffer og biobrændstoffer: WtT-drivhusgasemissionsfaktoren [gCO_{2eq}/MJ] og tilhørende certifikat, der identificerer brændselsproduktionsvejen.

2. [I tilfælde af produktblanding skal de oplysninger, der kræves i henhold til denne forordning, angives for hvert produkt].

Note om levering af elektricitet (EDN)

I forbindelse med denne forordning skal relevante EDN'er for elektricitet, der leveres til skibet, indeholde mindst følgende oplysninger:

1. leverandør: navn, adresse, telefonnummer, e-mailadresse og repræsentant
2. modtagerskib: IMO-nummer (MMSI), skibsnavn, skibstype, flag og skibsrepræsentant
3. havn: navn, beliggenhed (LOCODE), terminal/kaj
4. tilslutningspunkt til landstrøm: detaljer om tilslutningspunkt
5. tilslutningstid for landstrøm: dato og klokkeslæt for påbegyndelse/færdiggørelse
6. leveret energi: effekt tildelt forsyningspunktet (hvis relevant) [kW], elforbrug (kWh) i faktureringsperioden, oplysninger om spidseffekt (hvis tilgængelig)
7. måling

Metode til bestemmelse af TtW-drivhusgasemissionsfaktorer

TtW-emissionerne bestemmes på grundlag af metoden i dette bilag som angivet i ligning (1) og ligning (2)

Standardværdierne for TtW-drivhusgasemissionsfaktorerne ($\text{CO}_{2\text{eq},\text{TtW},j}$) findes i bilag II.

Ifølge overvågningsplanen omhandlet i artikel 8 og efter verifikatorens vurdering kan et selskab anvende andre metoder, f.eks. direkte måling af $\text{CO}_{2\text{eq}}$ og laboratorietest, hvis de forbedrer beregningens samlede nøjagtighed, i henhold til artikel 10, stk. 5.

Metode til bestemmelse af fugitive TtW-emissioner og TtW-emissionsslip

Fugitive emissioner og emissionsslip er emissioner, der skyldes den mængde brændstof, der ikke når forbrændingskammeret på forbrændingsenheden, eller som ikke forbruges af brændstofforbrugerenheden, fordi de ikke forbrændes, udluftes eller lækkes fra systemet. I denne forordning indregnes fugitive emissioner og emissionsslip som en procentdel af massen af brændstof, der anvendes af brændstofforbrugerenheden. Standardværdierne er anført i bilag II.

Metoder til bestemmelse af belønningsfaktorerne for vindassisteret fremdrift

Hvis der installeres vindassisteret fremdrift om bord, kan en belønningsfaktor anvendes.

Den bestemmes som følger:

Belønningsfaktor for vindassisteret fremdrift - WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

hvor:

- P_{Wind} er den disponible effektive effekt fra de vindassisterede fremdriftssystemer og svarer til $f_{eff} * P_{eff}$ som beregnet i overensstemmelse med 2021 guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained energy efficiency existing ships index (EEDI) and energy efficiency existing ships index (EEXI) (MEPC.1/Circ.896)

- P_{Prop} er skibets fremdriftseffekt og svarer til P_{ME} som defineret i 2018 guidelines on the method of calculation of the attained EEDI for new ships (IMO-resolution MEPC.364(79)) og 2021 guidelines on the method of calculation of the attained EEXI (IMO-resolution MEPC.333(76)). Hvis der er installeret akselmotor(er), gælder: $P_{\text{Prop}} = P_{\text{ME}} + P_{\text{PTI(i),shaft}}$.

Indekset for skibets drivhusgasintensitet beregnes derefter ved at multiplicere resultatet af ligning (1) med belønningsfaktoren.

BILAG II

Standardemissionsfaktorer

Standardemissionsfaktorerne i nedenstående tabel anvendes til at bestemme det indeks for drivhusgasintensitet, der er omhandlet i bilag I til denne forordning, undtagen når selskaber afviger fra disse standardemissionsfaktorer i henhold til denne forordnings artikel 10, stk. 4 og 5.

I nedenstående tabel forstås ved:

- SM: skal måles
- N/A: ikke relevant
- -: anvendes ikke
- E fastlægges i overensstemmelse med de metoder, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, bilag V, del C, og bilag VI, del B.

Hvis en celle angiver enten SM eller N/A, medmindre en værdi påvises i overensstemmelse med artikel 10, anvendes den højeste standardværdi for brændstofklassen i samme kolonne.

Hvis alle celler i samme kolonne for en bestemt brændstofklasse angiver enten SM eller N/A, medmindre en værdi påvises i overensstemmelse med artikel 10, anvendes standardværdien for den mindst gunstige produktionsvej for fossile brændstoffer. Denne regel gælder ikke for kolonne 9, hvor SM og N/A henviser til ikketilgængelige værdier for brændstofforbrugeren. Hvis der ikke er en standardværdi, bør der anvendes en certificeret værdi i overensstemmelse med artikel 10, stk. 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Brændstofklasse	Betegnelsen for produktionsvej	LCV [$\frac{\text{MJ}}{\text{g}}$]	CO _{2eq} WtT [$\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}$]	Brændstof-forbrugerens-hedsklasse	C _f CO ₂ [$\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}$]	C _f CH ₄ [$\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}$]	C _f N ₂ O [$\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}$]	C _{slip} Som % af massen af brændstof, der anvendes af motoren
Fossil	HFO ISO 8217 Kategori RME til RMK	0,0405	13,5	ALLE ICE'er	3,114	0,00005	0,00018	-
								-
								-
								-
	LFO ISO 8217 Kategori RMA til RMD	0,041	13,2	ALLE ICE'er	3,151	0,00005	0,00018	-
	MDO MGO ISO 8217 Kategori DMX til DMB	0,0427	14,4	ALLE ICE'er	3,206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Fossil	LNG	0,0491	18,5	LNG Otto (dobbel- brændstof middel hastighed)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dobbel- brændstof lav hastighed)				1,7
				LNG Diesel (dobbel- brændstof lav hastighed)				0,2
				LBSI				2,6 ¹
	LPG	0,046	7,8	ALLE ICE'er	3,030 Butan 3,000 Propan	SM	SM	N/A
	H2 (naturgas)	0,12	132	Brændsels- celler	0	0	-	-
				ICE	0	0	SM	
	NH3 (naturgas)	0,0186	121	Brændsels- celler	0	N/A	SM	N/A
				ICE	0	N/A	SM	N/A
	Methanol (naturgas)	0,0199	31,3	ALLE ICE'er	1,375	SM	SM	-

¹ Tal hentet fra IMO's fjerde drivhusgasundersøgelse: Fourth IMO GHG Study 2020 - Full report and annexes.pdf.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Biobrænd- stoffer	Produktionsveje for ethanol i direktiv (EU) 2018/2001	Værdi som fastsat i bilag III til direktiv (EU) 2018/2001	$E - \frac{C_{fCO_2}}{LCV}$	ALLE ICE'er	1,913	SM	SM	-
	Biodiesel Produktionsveje i direktiv (EU) 2018/2001			ALLE ICE'er	2,834	SM	SM	-
	Hydrogeneret vegetabilsk olie (HVO) Produktionsveje i direktiv (EU) 2018/2001			ALLE ICE'er	3,115	0,00005	0,00018	-
	Flydende biomethan som transport- brændstof (bio-LNG) Produktionsveje i direktiv (EU) 2018/2001			LNG Otto (dobbelt- brændstof middel hastighed)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dobbelt- brændstof lav hastighed)				1,7
				LNG Diesel (dobbelt- brændstof)				0,2
				LBSI				2,6
	Produktionsveje for biomethanol i direktiv (EU) 2018/2001			ALLE ICE'er	1,375	SM	SM	-
	Andre produktionsveje i direktiv (EU) 2018/2001			ALLE ICE'er	3,115	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT	TtW				
Biobrændstoffer	Bio-H2 Produktionsveje i direktiv (EU) 2018/2001	Værdi som fastsat i bilag III til direktiv (EU) 2018/2001	N/A	Brændsels- celler	0	0	0	-
				ICE	0	0	SM	
Vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse (RFNBO) - e-brændstoffer	e-diesel	0,0427	Se direktiv (EU) 2018/2001	ALLE ICE'er	3,206	0,00005	0,00018	-
	e-methanol	0,0199	Se direktiv (EU) 2018/2001	ALLE ICE'er	1,375	0,00005	0,00018	-
	e-LNG	0,0491	Se direktiv (EU) 2018/2001	LNG Otto (dobbeltbrændstof middel hastighed)	2,750	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dobbeltbrændstof lav hastighed)				1,7
				LNG Diesel (dobbeltbrændstof)				0,2
				LBSI				2,6
	e-H2	0,12	Se direktiv (EU) 2018/2001	Brændsels- celler	0	0	0	-
				ICE	0	0	SM	
	e-NH3	0,0186	N/A	Brændsels- celler	0	N/A	SM	N/A
				ICE	0	N/A	SM	N/A
	e-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A
	e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-
Andre	Elektricitet	-	EU'S ENERGIMIKS	Landstrøm	-	-	-	-

I kolonne 1 angives brændstofklassen, dvs. fossile brændstoffer, flydende biobrændstoffer, gasformige biobrændstoffer og e-brændstoffer.

I kolonne 2 angives betegnelsen på eller produktionsvejene for de pågældende brændstoffer i klassen.

Kolonne 3 indeholder brændstoffernes nedre brændværdi i [MJ/g]. For flydende biobrændstoffer konverteres værdierne for energiindhold pr. vægtenhed (nedre brændværdi, MJ/kg) som fastsat i bilag III til direktiv (EU) 2018/2001 til MJ/g og anvendes.

Kolonne 4 indeholder WtT-drivhusgasemissionsfaktorer i [gCO_{2eq}/MJ].

- a) For flydende biobrændstoffer beregnes standardværdierne ved hjælp af de værdier for E, der er fastlagt i overensstemmelse med de metoder, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001, bilag V, del C, for alle flydende biobrændstoffer undtagen bio-LNG og bilag VI, del B, til nævnte direktiv for bio-LNG, og på grundlag af standardværdier vedrørende det bestemte biobrændstof, der anvendes som transportbrændstof, og produktionsvejen herfor, som er fastsat i nævnte direktiv, bilag V, del D og E, for alle flydende biobrændstoffer undtagen bio-LNG og i bilag VI, del D, til nævnte direktiv for bio-LNG. Værdierne for E skal dog justeres ved at fratrække forholdet mellem værdierne i kolonne 6 (C_f_CO₂) og kolonne 3 (LCV). Dette kræves i henhold til denne forordning, som adskiller WtT- og TtW-beregningerne, for at undgå dobbelttælling af emissioner.

- b) For RFNBO og andre brændstoffer, der ikke er omhandlet i litra a), og som skal tages i betragtning med henblik på denne forordnings artikel 4, stk. 1, beregnes standardværdierne enten ved hjælp af metoden i den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 28, stk. 5, i direktiv (EU) 2018/2001, eller, hvis det er relevant, en lignende metode, hvis den er defineret i en EU-retsakt vedrørende de indre markeder for vedvarende gas, naturgas og brint, jf. denne forordnings artikel 10, stk. 1 og 2.

I kolonne 5 angives hovedtyperne/klasserne for brændstofforbrugerenheder, f.eks. to- eller firetaktsmotorer med intern forbrænding (ICE) af diesel- eller ottotypen, lean burn-motorer med gnisttænding (LBSI), brændselsceller osv.

Kolonne 6 indeholder emissionsfaktoren C_f for CO_2 i $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$. Emissionsfaktorværdier som anført i forordning (EU) 2015/757 anvendes. For brændstoffer, der ikke er omhandlet i forordning (EU) 2015/757, er standardværdierne anført i tabellen.

Kolonne 7 indeholder emissionsfaktoren C_f for metan i $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$. For LNG-brændstoffer er C_f for metan sat til nul.

Kolonne 8 indeholder emissionsfaktoren C_f for dinitrogenoxid i $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$.

I kolonne 9 angives den del af brændstoffet, der går tabt som fugitive emissioner og emissionsslip (C_{slip}), målt som % af den brændstofmasse, der anvendes af den specifikke brændstofforbrugerenhed. For brændstoffer som f.eks. LNG, for hvilke fugitive emissioner og emissionsslip er fastsat, vises mængden af fugitive emissioner og emissionsslip i tabellen udtrykt som % af den anvendte brændstofmasse (kolonne 9). Værdierne for C_{slip} i tabellen beregnes ved 50 % af motorens fulde belastning.

BILAG III

Generelle krav til nulemissionsteknologier

Følgende ikkeudtømmende tabel angiver typer af teknologier og generelle krav til deres drift, der skal betragtes som nulemissionsteknologier i henhold til artikel 3, nr. (7).

Typer af teknologi	Generelle krav til drift
Brændselsceller	Strøm leveret af brændselsceller om bord med et brændstof eller et system, der sikrer, at det, når det anvendes til at levere energi, ikke udleder nogen af de emissioner, der er omhandlet i artikel 3, nr. 7), i atmosfæren
Elektrisk energilagring om bord	Strøm fra elektriske energilagringssystemer om bord, der tidligere blev opladet via: – elproduktion om bord på havet – batteriopladning på land – batteriskift
Elproduktion fra vind- og solenergi om bord	Strøm fra vedvarende energikilder om bord, der enten leverer direkte til skibsnettet eller via opladning af mellemliggende elektrisk energilagring om bord

Strøm, der leveres af teknologier om bord, der ikke er angivet i denne tabel, og som opnår nulemission, jf. artikel 3, nr. 7), kan tilføjes til denne tabel ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 6, stk. 6.

Opfyldelsen af de generelle krav, der er anført ovenfor og i artikel 6, stk. 6, for andre teknologier samt af de detaljerede godkendelseskriterier, der er fastsat i de gennemførelsesretsakter, som er omhandlet i artikel 6, stk. 7, skal dokumenteres ved hjælp af relevant dokumentation.

BILAG IV

Formler til beregning af overensstemmelsesbalancen og FuelEU-sanktioner, jf. artikel 23, stk. 2

A. Formler til beregning af skibets overensstemmelsesbalance

- a) Til beregning af et skibs overensstemmelsesbalance for drivhusgasintensiteten som omhandlet i artikel 4, stk. 2, anvendes følgende formel:

Overensstemmelsesbalance [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k]$
--	---

hvor:

gCO _{2eq}	Gram CO ₂ -ækvivalenter
GHGIE _{target}	Grænsen for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, jf. artikel 4, stk. 2
GHGIE _{actual}	Årligt gennemsnit af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, beregnet for den relevante rapporteringsperiode

Selskabet kan for ethvert skib, der har isklasse IC, IB, IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse, indtil den 31. december 2034 anmode om, at det yderligere energiforbrug, der skyldes sejlads i isfyldte farvande, ikke medregnes.

Selskabet kan for ethvert skib, der har isklasse IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse, anmode om, at det yderligere energiforbrug, der skyldes tekniske karakteristika for skibet, ikke medregnes.

I begge tilfælde, hvor yderligere energiforbrug ikke medregnes, erstattes værdierne for M_i for begge kategorier af isklasseskibe af den justerede masse af brændstof M_{iA} som defineret i bilag V, og den værdi for $GHGIE_{actual}$, der skal anvendes til beregning af overensstemmelsesbalancen, genberegnes med de tilsvarende værdier for M_{iA} .

- b) Til beregning af et skibs overensstemmelsesbalance for drivhusgasintensiteten med hensyn til delmålet for RFNBO i henhold til artikel 5, stk. 3, anvendes følgende formel:

$CB_{RFNBO}[MJ] =$	$\left(0,02 \times \left(\sum_i^{n \text{ fuel}} M_i \times LCV_i \right) \right) - \left(\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i \right)$
--------------------	---

Hvor:

CB_{RFNBO}	Overensstemmelsesbalance i MJ for delmålet for RFNBO som omhandlet i artikel 5, stk. 3
$\sum_i^{n \text{ RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Sum af energi, der bruges årligt, fra RFNBO og/eller fra brændstoffer, der giver tilsvarende drivhusgasemissionsbesparelser, jf. artikel 5

B. Formel til beregning af FuelEU-sanktioner, jf. artikel 23, stk. 2

Beløbet for FuelEU-sanktionerne, jf. artikel 23, stk. 2, beregnes således:

- a) FuelEU-sanktion med hensyn til overensstemmelsesbalancen for skibets drivhusgasintensitet i henhold til artikel 4, stk. 2

FuelEU-sanktion =	$\frac{ \text{Compliance Balance} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$
-------------------	---

1.	FuelEU-sanktion	2.	Er i EUR
3.	Compliance Balance	4.	Er den absolutte værdi af overensstemmelsesbalancen
5.	41 000	6.	Er 1 metrisk ton af VLSFO, der er ækvivalent med 41 000 MJ
7.	2 400	8.	Er det beløb, der skal betales i EUR pr. ækvivalent metrisk ton af VLSFO

- b) FuelEU-sanktion med hensyn til delmålet for RFNBO i henhold til artikel 5, stk. 3

Hvis $CB_{RFNBO} > 0$, beregnes beløbet for FuelEU-sanktionerne, jf. artikel 23, stk. 2, således:

FuelEU-sanktion (RFNBO) =	$\frac{CB_{RFNBO}}{41000} \times P_d$
---------------------------	---------------------------------------

9.	FuelEU-sanktion	10.	Er i EUR
11.	CB_{RFNBO}	12.	Er værdien af overensstemmelsesbalancen for RFNBO
13.	P_d	14.	Prisforskel mellem RFNBO og fossilt brændstof, der er kompatibelt med skibets anlæg
15.	41 000	16.	Er 1 metrisk ton af VLSFO, der er ækvivalent med 41 000 MJ

BILAG V

Beregning af den justerede masse af brændstof til sejlads i isfyldte farvande

I dette bilag beskrives beregningen af:

- det yderligere energiforbrug, der skyldes tekniske karakteristika for et skib, der har isklasse IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse
- det yderligere energiforbrug, der bruges af et skib, der har isklasse IC, IB, IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse som følge af sejlads i isfyldte farvande
- den justerede masse $[M_i A]$ efter fradrag af den yderligere energi, der er tildelt hvert brændstof i

Yderligere energi som følge af isklasse

Det yderligere energiforbrug, der skyldes tekniske karakteristika for et skib, der har isklasse IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse, beregnes således:

$$E_{\text{yderligere energi som følge af isklasse}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}})$$

hvor:

$E_{\text{voyages, total}}$ betegner den samlede energi forbrugt for alle sejlads, og

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ betegner det yderligere energiforbrug, der skyldes sejlads i isfyldte farvande.

Den samlede energi forbrugt for alle sejlads beregnes således:

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i$$

hvor:

$M_{i, \text{voyages, total}}$ betegner massen af brændstof i forbrugt for alle sejlads inden for forordningens anvendelsesområde og

LCV_i den nedre brændværdi for brændstof i.

Yderligere energi, der skyldes sejlads i isfyldte farvande

Det yderligere energiforbrug, der bruges af et skib, der har isklasse IC, IB, IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse som følge af sejlads i isfyldte farvande, beregnes således:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$$

hvor:

$E_{\text{voyages,open water}}$ betegner energi forbrugt til sejlads i åbent farvand, og

$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}}$ betegner den justerede energi forbrugt ved sejlads i isfyldte farvande.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$ må ikke være højere end $1,3 \times E_{\text{voyages,open water}}$

Energien forbrugt til sejlads, der kun omfatter sejlads i åbent farvand, beregnes således:

$$E_{\text{voyages,open water}} = E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}}$$

hvor:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ betegner energi forbrugt til sejlads i isfyldte farvande, der beregnes således:

$$E_{\text{voyages,ice conditions}} = \sum M_{i,\text{voyages,ice conditions}} \times LCV_i$$

hvor:

$M_{i,\text{voyages,ice conditions}}$ betegner massen af brændstof i forbrugt til sejlads i isfyldte farvande inden for denne forordnings anvendelsesområde.

Den justerede energi forbrugt til sejlads i isfyldte farvande beregnes således:

$$E_{\text{voyages,ice conditions,adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \frac{E}{D_{\text{open water}}}$$

hvor:

$D_{\text{ice conditions}}$ betegner den samlede tilbagelagte strækning ved sejlads i isfyldte farvande inden for denne forordnings anvendelsesområde.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$ er energiforbruget pr. tilbagelagt strækning i åbent farvand, der beregnes således:

$$\frac{E}{D_{\text{open water}}} = \frac{(E_{\text{voyages,total}} - E_{\text{voyages,ice conditions}})}{(D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}})}$$

hvor:

$E_{\text{voyages,ice conditions}}$ betegner energiforbruget ved sejlads i isfyldte farvande, og

D_{total} er den samlede årlige tilbagelagte strækning inden for denne forordnings anvendelsesområde.

Samlet yderligere isenergi, der skyldes isklasse og sejlads i isfyldte farvande

$$E_{\text{additional ice}} = E_{\text{additional due to ice class}} + E_{\text{additional due to ice conditions}}$$

Justeret masse $[M_{i,A}]$

Selskabet skal fordele den samlede yderligere isenergi $E_{i, \text{additional ice}}$ på de forskellige brændstoffer i , der bruges i løbet af året, på følgende betingelser:

$$\sum E_{i, \text{additional ice}} = E_{\text{additional ice}}$$

For hvert brændstof i

$$E_{i, \text{additional ice}} \leq M_i \times LCV_i$$

Den $[M_{i,A}]$ -justerede masse af brændstof beregnes således:

$$M_{i,A} = M_i - \frac{E_{i, \text{additional ice}}}{LCV_i}$$
