



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 16. september 2022
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2022/0276(NLE)

12512/22
ADD 1

CCG 38

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	15. september 2022
til:	Generalsekretariatet for Rådet
Komm. dok. nr.:	COM(2022) 455 final Annex
Vedr.:	BILAG til forslag til Rådets afgørelse om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne om afgørelsen truffet af deltagerne i arrangementet vedrørende offentligt støttede eksportkreditter med henblik på at udvide anvendelsesområdet for sektoraftalen om eksportkreditter til projekter inden for vedvarende energi, modvirkning af og tilpasning til klimaændringer samt vandprojekter

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2022) 455 final Annex.

Bilag: COM(2022) 455 final Annex



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 15.9.2022
COM(2022) 455 final

ANNEX

BILAG

til

forslag til Rådets afgørelse

om fastlæggelse af den holdning, der skal indtages på Unionens vegne om afgørelsen truffet af deltagerne i arrangementet vedrørende offentligt støttede eksportkreditter med henblik på at udvide anvendelsesområdet for sektoraftalen om eksportkreditter til projekter inden for vedvarende energi, modvirkning af og tilpasning til klimaændringer samt vandprojekter

BILAG
FORSLAG

Den Europæiske Unions holdning er at støtte de foreslåede ændringer af sektoraftalen om eksportkreditter til projekter inden for vedvarende energi, modvirkning af og tilpasning til klimaændringer samt vandprojekter, som er fastsat i dette bilag.

Dette omfatter ændringer af de eksisterende bestemmelser. De artikler, der er fastsat nedenfor, vil erstatte de nuværende bestemmelser i arrangementet, hvilket vil medføre, at den nuværende artikel 2 og 4 helt udgår og at det nuværende tillæg I og II udgår og erstattes med det ændrede tillæg I, som er anført nedenfor.

**BILAG IV: SEKTORAFTALE OM EKSPORTKREDITTER TIL PROJEKTER
INDEN FOR VEDVARENDE ENERGI, MODVIRKNING AF OG TILPASNING TIL
KLIMAFORANDRINGER SAMT VANDPROJEKTER**

Formålet med denne sektoraftale er at yde passende finansieringsvilkår og -betingelser for projekter inden for udvalgte sektorer, der bl.a. i forbindelse med internationale initiativer anses for at yde et væsentligt bidrag til modvirkning af klimaforandringer, herunder projekter inden for vedvarende energi, nedbringelse af drivhusgasemissioner og høj energieffektivitet, tilpasning til klimaforandringer samt vandprojekter. Deltagerne i denne sektoraftale er enige om, at sektoraftalens finansielle betingelser, der supplerer arrangementet, bør implementeres på en måde, der er i overensstemmelse med arrangementets formål.

KAPITEL I: SEKTORAFTALENS ANVENDELSESOMRÅDE

- 1. ANVENDELSESOMRÅDE FOR SEKTORER INDEN FOR MODVIRKNING AF KLIMAFORANDRINGER, DER ER STØTTEBERETTIGEDE I HENHOLD TIL TILLÆG I**
 - a. Denne sektoraftale fastsætter de finansielle vilkår og betingelser, der gælder for offentligt støttede eksportkreditter i forbindelse med kontrakter i en sektor, der er anført i tillæg I til denne sektoraftale.
 - b. Sådanne kontrakter skal vedrøre eksport af komplette projekter eller dele deraf, omfattende alle dele, udstyr, materialer og tjenesteydelser (herunder uddannelse af personale), der direkte er påkrævet til opførelse og igangsættelse af et bestemt projekt, på betingelse af følgende:
 1. Projektet skal medføre lave eller nul CO₂-emissioner og/eller høj energieffektivitet.
 2. Projektet skal udformes således, at det mindst opfylder præstationskriterierne i tillæg I. og
 3. De fastsatte betingelser og vilkår skal kun udvides med det formål at adressere specifikke finansielle ulemper, et projekt måtte være underlagt, og skal være baseret på de individuelle finansielle behov og specifikke markedsvilkår for hvert projekt.
 - c. For kontrakter i de støtteberettigede sektorer, der er angivet i tillæg I, projektklasse 1, fastsætter denne sektoraftale de finansielle betingelser og vilkår, der gælder for offentligt støttede eksportkreditter i forbindelse med kontrakter i de støtteberettigede sektorer, som er angivet i tillæg I, projektklasse 1, til denne sektoraftale for:

1. Eksport af komplette vedvarende energianlæg eller dele deraf, omfattende alle dele, udstyr, materialer og tjenesteydelser (herunder uddannelse af personale), der direkte er påkrævet til opførelse og ibrugtagning af sådanne anlæg.
 2. Moderniseringen af eksisterende vedvarende energianlæg i tilfælde, hvor anlæggets økonomiske levetid sandsynligvis vil blive forlænget med mindst den løbetid, der skal indrømmes. Hvis dette kriterium ikke er opfyldt, gælder arrangementets bestemmelser.
- d. Denne sektoraftale gælder ikke for poster beliggende uden for kraftværksområdets grænser, og for hvilke køber sædvanligvis er ansvarlig, navnlig vandforsyning, der ikke er direkte forbundet til energianlægget, omkostninger i forbindelse med byggemodning, veje, boliger til byggemandskab, elforsyning og transformatorstation samt omkostninger i købers hjemland i forbindelse med officielle godkendelsesprocedurer (f.eks. godkendelse af byggegrund, byggetilladelse), med undtagelse af:
1. i tilfælde, hvor køberen af transformatorstationen er den samme som køberen af kraftværket, og kontrakten er indgået vedrørende den oprindelige transformatorstation til det pågældende kraftværk, bør vilkårene og betingelserne for den oprindelige transformatorstation dog ikke være mere fordelagtige end betingelserne for kernekraftværket, og
 2. vilkårene og betingelserne for understationer, transformere og transmissionsledninger med en spænding på mindst 60 kV, beliggende uden for kraftværksområdets grænser, må ikke være mere fordelagtige end betingelserne for det vedvarende energianlæg.

[...]

KAPITEL II: BESTEMMELSER VEDRØRENDE EKSPORTKREDITTER

4. MAKSIMAL LØBETID

Den maksimale løbetid er **25** år for offentligt støttede eksportkreditter i forbindelse med kontrakter i de sektorer, som er angivet i tillæg I.

[...]

KAPITEL III: PROCEDURER

5. FORUDGÅENDE UNDERRETNING

- a. En deltager, der agter at yde støtte i henhold til bestemmelserne i denne sektoraftale, skal give forudgående underretning mindst ti kalenderdage, før forpligtelsen indgås, jf. arrangementets artikel 45.
- b. Sådanne underretninger skal indeholde en omfattende beskrivelse af projektet for at påvise, hvorledes det stemmer overens med støttekriterierne, som er fastsat i artikel 1 eller 2 i denne sektoraftale.
- c. For projekter, der støttes i henhold til tillæg II til denne sektoraftale, skal en sådan underretning indeholde oplysninger om de anvendte tekniske normer eller præstationsnormer samt den forventede emissionsreduktion.
- d. For projekter, der støttes i henhold til tillæg II til denne sektoraftale, skal en sådan underretning indeholde resultatet af enhver uafhængig tredjepartsundersøgelse.

KAPITEL IV: OVERVÅGNING OG REVISION

6. FREMTIDIGT ARBEJDE

Deltagerne er enige om at undersøge følgende emner:

- a. løbetidsjusterede risikopræmier
- b. betingelser vedrørende lav emission/høj energieffektivitet for kraftværker, der anvender fossilt brændstof, herunder definition af CCS-parathed
- c. energineutrale bygninger
- d. projekter vedrørende brændselsceller.
- e. emissionsstandarder
- f. emissionsregnskab og -rapportering
- g. vandtransport med lav emission.

7. OVERVÅGNING OG REVISION

- a. Sekretariatet aflægger årlig rapport om gennemførelsen af denne sektoraftale. Denne rapport skal dokumentere resultaterne af enhver forhandlingsprocedure i henhold til arrangementets artikel 45. Det skal vedlægge et resumé til offentliggørelse.
- b. Deltagerne tager jævnlige sektoraftalens anvendelsesområde og øvrige bestemmelser op til revision. Der skal for en sikkerheds skyld foretages en undersøgelse ultimo 2028 eller efter gennemførelsen af 50 CCSU-transaktioner, alt efter hvad der indtræder først. Denne undersøgelse vil være baseret på den erfaring, der er opnået gennem underrettningsprocessen, såvel som en vurdering af markedsbetingelserne for klimarelaterede teknologier.

TILLÆG I: STØTTEBERETTIGELSESKRITERIER FOR PROJEKTER INDEN FOR MODVIRKNING AF KLIMAFORANDRINGER

Projektklasse og type	Definition	Begrundelse	Standarder	Specifikke vilkår
PROJEKTKLASSE A: Klimabæredygtig elproduktion <i>[Omfatter det nøjagtige indhold af den nuværende artikel 1 og det nuværende tillæg I, såvel som elproduktion fra brint.]</i>				
TYPE 1: Vedvarende energiprojekter og energieffektivitet i vedvarende energiprojekter	<i>Anvendelsesområde i den nuværende artikel 1 og det nuværende tillæg I. Vi regner ikke med at kunne nøjes med en simpel kopiér/indsæt af tillæg I i "definitionsfeltet", da den egentlige definition af støtteberettigede projekter er indeholdt i artikel 1, men rent indholdsmæssigt foreslår vi at afspejle anvendelsesområdet af den nuværende artikel 1 og det nuværende tillæg I uden nogen ændring af indholdet (f.eks. ingen standard, N/A) og de nødvendige tekstjusteringer af formel karakter.</i>			
TYPE 2: Elproduktion fra gasformige eller flydende brændstoffer af vedvarende oprindelse, herunder ren brint.	Opførelse og drift af elproduktionsanlæg, der producerer elektricitet ved hjælp af vedvarende gasformige og flydende brændstoffer, herunder ren brint.	Lav drivhusgasemissionsproduktion	Vugge-til-grav-drivhusgasemissioner fra produktion af elektricitet er lavere end 100 g CO ₂ e/kWh. Vugge-til-grav-drivhusgasemissioner skal udregnes på baggrund af projektspecifikdata ved brug af ISO 14067:2018 eller ISO 14064-1:2018 og kontrolleres af en tredjepart. Enten ved opførelse installeres måleudstyr til overvågning af fysiske emissioner, f.eks. metanlækage, eller der indføres et lækagedetektions- og reparationsprogram eller ved drift	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>

			rapporteres fysisk måling af metanemissioner, og lækage elimineres.	
<p>Projektklasse B: Udbedringsprojekter i fossile brændselsanlæg, erstatning af fossilt brændstof</p> <p><i>[Det nøjagtige indhold af tillæg II, projektklasse A, type 1, og projektklasse B. Det bemærkes, at omnummerering af projektklasse A, type 1, skal afspejles i arrangements artikel 6 c.)]</i></p>				
<p><i>Kopier/indsæt det nuværende indhold af tillæg II, projektklasse A, type 1, og projektklasse B.</i></p> <p><i>Forklaringer: Vi anbefaler at opdele projektklasse A i to for at have en klar sondring mellem CCUS-projekter som sådan (det kan have mange former for anvendelse, ikke kun i energisektoren, men også i fremstilling, som vi flyttede til det nye projektklasse D) og projekter, der har fokus på elfremstilling fra fossile brændstoffer (som vi anbefaler at samle i denne nye projektklasse B). EU markerede tidligere et behov for at ajourføre de nuværende standarder i denne sektion, men for nu er vi enige om at vende tilbage til dette på et senere tidspunkt i drøftelserne.</i></p>				
<p>Projektklasse C: Energieffektivitet</p> <p><i>[Nøjagtigt indhold i tillæg II, projektklasse C.]</i></p>				
<p><i>Kopier/indsæt nuværende indhold af tillæg II, projektklasse C.</i></p>				
<p>PROJEKTKLASSE D: CO₂-opsamling, anvendelse og lagring</p> <p><i>[Anvendelsesområde af nuværende tillæg II, projektklasse A, type 2. Her foreslår vi ajourførte standarder for at afspejle, at CCUS er en central teknologi til at reducere drivhusgasemissioner i mange industrielle anvendelser, og disse standarder bør ikke have fokus på selve opsamlingsraten, men på effektiviteten af opsamlingsraten, hvilket betyder, at CCUS-projekter bør være berettigede til at modtage incitamenter, selv hvis opsamlingsraten er lav. Rationalet for de nye foreslåede standarder er, at CO₂ kan underminere værdierne af CCUS som mulighed for modvirkning. Derfor bør de gældende regler være et incitament for overvågning.]</i></p>				
<p>TYPE 1: CCUS-projekter (CO₂-opsamling, -anvendelse og -lagring) som sådan</p>	<p>Opførelse og drift af anlæg, der leverer CO₂-opsamling, -anvendelse og/eller -lagring, herunder aktiviteter der er direkte forbundet til transport og infrastruktur, der er væsentlig for driften, såsom køretøjer og skibe.</p>	<p><i>Kopier/indsæt nuværende indhold af tillæg II, projektklasse A, type 2</i></p>	<p>CO₂, der transporteres fra det anlæg, hvor det opsamles, til injektionspunktet, medfører ikke CO₂-lækager på over 0,5 % af den transporterede CO₂-masse.</p> <p>Der findes passende lækagedetektionssystemer og en overvågningsplan, når der foregår transport og/eller lagring af CO₂, med regelmæssige rapporter, der kontrolleres af de nationale myndigheder eller en uafhængig tredjepart.</p> <p>Geologisk lagring af CO₂ er i overensstemmelse med ISO 27914:2017.</p>	<p><i>Kopier/indsæt nuværende indhold af tillæg II, projektklasse A, type 2</i></p>
<p>PROJEKTKLASSE E: Oplagring af elektricitet</p>				
<p>TYPE 1: Faciliteter til oplagring af elektricitet</p>	<p>Opførelse og drift af anlæg, der lagrer elektricitet og leverer den tilbage i form af elektricitet. Dette omfatter pumpekraftoplagret vandkraft.</p>	<p>Oplagring af elektricitet tillader en udvidet anvendelse af vedvarende energi og en bedre forvaltning af efterspørgslen på nettet.</p>	<p>Hvis aktiviteten omfatter kemisk energilagring, opfylder lagringsmediet (f.eks. brint eller ammoniak) standarderne i CCSU for ren fremstilling af det pågældende produkt.</p>	<p>25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i></p>

TYPE 2: Produktion og genanvendelse af batterier	Fremstilling af genopladelige batterier, samt batteripakker og akkumulatører til transport, stationær og ekstern energilagring og andre industrielle anvendelser. Dette omfatter fremstilling af de respektive komponenter (aktive materialer i batterier, battericeller, indkapslinger og elektroniske komponenter). Genanvendelse af udtjente batterier.	Batterier er en vigtig drivkraft for eloplagering, såvel som lavemissionstransport.	Ingen standard ikke relevant.	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>
PROJEKTKLASSE F: Transmission og distribution af lavemissionselektricitet.				
TYPE 1: Transmission og distribution af lavemissionselektricitet.	Opførelse, udvidelse og drift af anlæg, der transporterer lavemissionselektricitet. Dette omfatter direkte forbindelser til lavemissionskilder og hele netværk, hvor den gennemsnitlige faktor for systemets net opfylder standarderne over en løbende periode på fem år.	Dette støtter en udvidet anvendelse af lavemissionsenergikilder.	Lavemissionselektricitetskilder defineres som vedvarende kilder eller hvor drivhusgasemissioner fra den producerede elektricitet er under en tærskelværdi på 100 g CO ₂ e/kWh målt på livscyklusbasis. <i>[Som nævnt tidligere og i vores dokument til TEP, er vi åbne over for at drøfte yderligere kriterier for støtteberettigelse.]</i>	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>
PROJEKTKLASSE G: Produktion af ren brint, transmission, distribution og oplagring af brint				
TYPE 1: Produktion af ren brint	Opførelse og drift af anlæg, der producerer brint er en miljømæssigt bæredygtig måde og/eller udstyr for produktionen af brint.	Bæredygtig produktion og anvendelse af brint er en mulighed for at reducere drivhusgasemissioner i mange sektorer, især inden for energi, fremstilling og transport.	Fremstillingen er i overensstemmelse med vugge-til-grav-drivhusgasemissioner, der er lavere end 3 kg CO ₂ e per kg produceret H ₂ . <i>[Standarder skal revideres regelmæssigt. Dette kan markeres som del af en generel revisionsklausul]</i>	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>
TYPE 2: Brinttransportnet	Opførelse og drift af net, der er dedikeret til brinttransport eller andre kulstoffattige gasser (f.eks. fra en vedvarende kilde eller som opfylder standarden for produktion af ren brint). Omlægning af naturgasnet til 100 % brint og eftermontering af naturgasnet, der tillader integrationen af brint og andre kulstoffattige gasser (hvilket betyder at blandingen af brint og andre kulstoffattige gasser i systemet øges).	Bæredygtig produktion og anvendelse af brint er en mulighed for at reducere drivhusgasemissioner i mange sektorer, især inden for energi, fremstilling og transport.	Aktiviteten omfatter lækagedetektion og reparation af eksisterende gasrørledninger og andre netelementer for at reducere metanlækage.	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>
TYPE 3: Lagring af brint	Opførelse af brintlagringsfaciliteter, omdannelse af eksisterende underjordiske gaslagerfaciliteter til lagerfaciliteter dedikeret til	Bæredygtig produktion og anvendelse af brint er en mulighed for at reducere drivhusgasemissioner i mange sektorer, især inden for energi, fremstilling og	I tilfælde af projekter, der er forbundet til drift af faciliteter, bør den brint, der er lagret i faciliteten leve op til produktionsstandarderne for ren brint fra dette tillæg.	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>

	brintlagring og drift af brintlagringsfaciliteter.	transport.		
PROJEKTKLASSE H: Lavemissionsfremstilling				
TYPE 1: Produktion af ren ammoniak	Lavemissionsfremstilling af vandfri ammoniak	For at fremme produktionen af ren ammoniak og dens anvendelser, der har potentiale til at reducere drivhusgasemissioner på flere områder.	Ammoniak produceres af ren brint, som produceres efter de standarder, der er defineret i dette tillæg eller genvundet fra spildevand.	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>
TYPE 2: Lavemissionsfremstilling i vanskeligt dekarboniserbare sektorer (herunder cement, jern og stål, aluminium)	Lavemissionsfremstilling inkluderer hele produktionsanlæg og dele heraf, forsyningsudstyr og direkte forbundet infrastruktur og tjenester.	For at tilskynde producenter til at anvende mere bæredygtige praksisser i vanskeligt dekarboniserbare sektorer.	<p>EU foreslår, at de følgende aktiviteter bliver støtteberettigede på baggrund af referenceværdi af de førende produktionsanlæg, der udleder mindst¹:</p> <p><u>Cement</u></p> <p>a) Grå cementklinker, hvor de specifikke drivhusgasemissioner er lavere end 0,722 tCO₂e pr. ton grå cementklinker.</p> <p>b) Cement fra grå klinker eller alternative hydrauliske bindemidler, hvor de specifikke drivhusgasemissioner fra klinker og cement eller alternative bindemidler er lavere end 0,469 tCO₂e pr. ton fremstillet cement eller alternativt bindemiddel.</p> <p><u>Jern og stål</u></p> <p>a) Jern og stål, hvor drivhusgasemissionerne reduceret med den mængde emissioner, der er afsat til produktion af spildgasser ikke overstiger følgende værdier, der anvendes på de forskellige trin i fremstillingsprocessen:</p> <ol style="list-style-type: none"> varmt metal = 1,331 tCO₂e/t produkt sintret malm = 0,163 tCO₂e/t produkt koks (undtagen brunkulskoks) = 0,144 tCO₂e/t produkt støbejern = 0,299 tCO₂e/t produkt højlegeret stål fra lysbueovn = 0,266 tCO₂e/t produkt kulstofstål fra lysbueovn = 0,209 tCO₂e/t produkt. <p>b) Stål i lysbueovne, der producerer kulstofstål fra lysbueovn eller højlegeret stål fra lysbueovn og hvor det tilførte stålskrot i forhold til produktoutputtet ikke er lavere end</p>	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>

¹ Referenceværdierne er baseret på EU Emissions Trading Scheme (ETS) benchmark, hvor referenceværdier for drivhusgasemissioner for fremstilling af et givent produkt kommer fra den gennemsnitlige drivhusgasemissionsintensitet af de 10 % mest effektive anlæg i EU.

			<p>70 % for produktionen af højlegeret stål og 90 % for produktionen af kulstofstål.</p> <p><u>Aluminium</u></p> <p>a) Primæraluminium, hvor den økonomiske aktivitet opfylder følgende kriterier:</p> <ol style="list-style-type: none"> Drivhusgasemissionerne overstiger ikke 1,484 tCO₂e pr. ton fremstillet aluminium. Den gennemsnitlige kulstofintensitet for de indirekte drivhusgasemissioner overstiger ikke 100 g CO₂e/kWh c. Elforbruget i fremstillingsprocessen overstiger ikke 15,5 MWh/t Al. <p>b) Sekundær aluminium.</p> <p><i>[Standarder skal revideres regelmæssigt. Dette kan markeres som del af en generel revisionsklausul]</i></p>	
PROJEKTKLASSE I Emissionsfri -og lavemissionstransport				
TYPE 1: Emissionsfri transport og understøttende infrastruktur.	Køretøjer uden direkte emissioner, herunder køretøjer til veje, jernbaner og vandtransport og tilknyttet infrastruktur ² , der er nødvendig for driften af sådanne køretøjer.	Omstillingen til fartøjer med nul og med lav direkte udstødningsemission er vigtig for at opnå modvirkning af klimaændringer.	<p>Direkte CO₂-emissioner fra udstødning fra bevægelige aktiver er nul.</p> <p>Det er kun i tilfælde af godstransport, at køretøjer, tog, vogne og fartøjer ikke er beregnet til transport af fossilt brændstof og infrastrukturen ikke er beregnet til transport eller lagring af fossilt brændstof.</p>	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>
TYPE 2: vandtransport med lav emission.	Vandtransport med lav emission.	Omstillingen til fartøjer med nul og med lav direkte udstødningsemission er vigtig for at opnå modvirkning af klimaændringer.	<p><u>Transport af passagerer ad indre vandveje:</u> Hybridfartøjer og dobbeltbrændstoffartøjer udleder mindst 50 % af deres energi fra brændstoffer uden direkte CO₂-emissioner (fra udstødning) eller plug-in-effekt til normal drift.</p> <p><u>Transport af gods af indre landveje</u> Fartøjer har direkte CO₂-emissioner (fra udstødning) per tonkilometer, udregnet (eller anslået i tilfælde af nye fartøjer) ved brug af Energy</p>	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>

²

Dette omfatter: Veje Anlæggelse, modernisering, vedligeholdelse og drift af elektriske ladestationer og brinttankstationer. Jernbane Infrastrukturaktiver til skinnebaseret transport som specificeret i RSU, såvel som elektrificeret jordbaseret infrastruktur og tilhørende delsystemer, elektrificering af eksisterende infrastruktur og anlæg, der er dedikeret til at skifte fra andre transportformer til jernbaner uden direkte emissioner. Vandveje: Elektrisk ladning og brintbaseret påfyldning, infrastrukturer der er beregnet til strømforsyning fra land til fartøjer ved kaj, udførelse af havnens egne operationer uden direkte emissioner og anlæg, der kan skifte fra en anden form til fartøjer uden direkte emissioner.

			<p>Efficiency Operational Indicator (EEOI), der er udviklet af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), 50 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi for CO2-emissioner for tungt erhvervskøretøj eller andre anerkendte standarder.</p> <p><u>Fartøjer til sø- og kysttransport af gods og passager, såvel som fartøjer til havneoperationer, hjælpeaktiviteter og specialoperationer:</u> Hybridfartøjer og dobbeltbrændstoffartøjer får mindst 25 % af deres energi fra brændstoffer uden direkte CO2-emissioner (udstødningsemissioner) eller plug-in-effekt til deres normale drift på havet og i havne. Alternativt har fartøjerne en IMO-fastsat EEDI-værdi, som er 10 % under de EEDI-krav, der er gældende, hvis fartøjerne er i stand til at fungere på brændstoffer uden direkte CO2-emissioner (udstødningsemissioner) eller på brændstoffer fra vedvarende energikilder.</p> <p><u>Muliggøre modalskift fra vej til vand</u> Hvis fartøjer udelukkende anvendes til kyst- og nærskibsfart, og som er beregnet til at muliggøre modalskift af gods, der i øjeblikket transporteres ad landvejen til havet, er det tilstrækkeligt, at fartøjer har direkte CO2-emissioner (udstødningsemissioner) beregnet ved hjælp af IMO EEDI, som er 50 % lavere end den gennemsnitlige referenceværdi for CO2-emissioner, der er defineret for tunge køretøjer baseret på en internationalt eller anden anerkendt standard.</p> <p><i>[Vi foreslår at gennemgå denne projektype i 2025. Dette kan markeres som del af en generel revisionsklausul]</i></p>	
TYPE 3: Ombygning og opgradering til vandtransport	Ombygning og opgradering af fartøjer, der skal reducere emissioner.	Omstillingen til fartøjer med nul og med lav direkte udstødningsemission er vigtig for at opnå modvirkning af klimaændringer.	<p>Fartøjernes brændstofforbrug reduceres med mindst 10 % udtrykt i liter brændstof pr. tonkilometer, hvilket tydeligt fremgår af en sammenlignende beregning. Ombyggede fartøjer er ikke dedikeret til transport af fossile brændstoffer.</p> <p><i>[Vi foreslår at gennemgå denne projektype i 2025. Dette kan markeres som del af en generel revisionsklausul]</i></p>	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>
TYPE 4: Lavemissions-lufthavnsinfrastruktur	Anlæggelse, modernisering, vedligeholdelse og drift af lavemissionslufthavnsinfrastruktur	Omstillingen til fartøjer med nul og med lav direkte udstødningsemission er	Ingen standard Ikke relevant.	25 år. <i>[Vil blive drøftet]</i>

r	ktur, hvilket betyder beregnet til drift af luftfartøjer uden CO2-emissioner fra udstødning til levering af fast strømforbindelse på jorden og forbehandlet luft til stationære luftfartøjer eller udførelse af lufthavnens egne operationer uden direkte emissioner.	vigtig for at opnå modvirkning af klimaændringer.		
----------	---	---	--	--