



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 16 september 2022
(OR. en)

Interinstitutionellt ärende:
2022/0276(NLE)

12512/22
ADD 1

CCG 38

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	15 september 2022
till:	Rådets generalsekretariat
Komm. dok. nr:	COM(2022) 455 final Annex
Ärende:	BILAGA till Förslag till rådets beslut om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar avseende det beslut som kommer att antas av parterna i konsensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter om utvidgning av tillämpningsområdet för sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för förnybara energikällor, begränsning av och anpassning till klimatförändringar samt vattenprojekt

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 455 final Annex.

Bilaga: COM(2022) 455 final Annex



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 15.9.2022
COM(2022) 455 final

ANNEX

BILAGA

till

Förslag till rådets beslut

om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar avseende det beslut som kommer att antas av parterna i konsensusöverenskommelsen om statsstödda exportkrediter om utvidgning av tillämpningsområdet för sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för förnybara energikällor, begränsning av och anpassning till klimatförändringar samt vattenprojekt

BILAGA

FÖRSLAG

Europeiska unionens ståndpunkt är att stödja de föreslagna ändringarna av sektorsöverenskommelsen om exportkrediter för förnybara energikällor, begränsning av och anpassning till klimatförändringar samt vattenprojekt, i enlighet med vad som anges i denna bilaga.

Detta innebär att de befintliga bestämmelserna måste ändras. De artiklar som anges nedan är avsedda att ersätta de nuvarande bestämmelserna i consensusöverenskommelsen, vilket skulle innebära att de nuvarande artiklarna 2 och 4 utgår i sin helhet och att de nuvarande tilläggen I och II utgår och ersätts med det reviderade tillägg I som återges nedan.

BILAGA IV: SEKTORSÖVERENSKOMMELSE OM EXPORTKREDITER FÖR FÖRNYBARA ENERGIKÄLLOR, BEGRÄNSNING AV OCH ANPASSNING TILL KLIMATFÖRÄNDRINGAR SAMT VATTENPROJEKT

Syftet med denna sektorsöverenskommelse är att fastställa lämpliga finansiella villkor för projekt inom utvalda sektorer som bl.a. inom internationella initiativ har konstaterats bidra stort till att begränsa klimatförändringen, däribland projekt som rör förnybara energikällor, minskade växthusgasutsläpp och hög energieffektivitet, anpassning till klimatförändringen samt vattenprojekt. Parterna i denna sektorsöverenskommelse är införstådda med att de finansiella villkoren i sektorsöverenskommelsen, som utgör ett komplement till consensusöverenskommelsen, ska genomföras på ett sådant sätt att det är förenligt med consensusöverenskommelsens syfte.

KAPITEL I: SEKTORSÖVERENSKOMMELSENS TILLÄMPNINGSOMRÅDE

- 1. TILLÄMPNINGSOMRÅDE FÖR SEKTORER FÖR BEGRÄNSNING AV KLIMATFÖRÄNDRINGEN SOM ÄR STÖDBERÄTTIGADE ENLIGT TILLÄGG I**
 - a. I denna sektorsöverenskommelse fastställs de finansiella villkor som är tillämpliga på statsstödda exportkrediter i fråga om kontrakt inom de sektorer som anges i tillägg I till denna sektorsöverenskommelse.
 - b. Sådana kontrakt ska gälla export av kompletta projekt eller delar därav, inbegripet alla komponenter, all utrustning, allt material och alla tjänster (inklusive utbildning av personal) som direkt krävs för uppförande och idrifttagning av ett identifierbart projekt, under följande förutsättningar:
 1. Projektet ska resultera i låga eller inga koldioxidutsläpp eller koldioxidekvivalenter och/eller i hög energieffektivitet.
 2. Projektet bör vara utformat så att det åtminstone uppfyller de prestandastandarder som anges i tillägg I. and
 3. De fastslagna villkoren får utökas endast för att åtgärda specifika finansiella nackdelar för ett projekt och ska grundas på de enskilda finansiella behoven och de specifika marknadsvillkoren för varje projekt.
 - c. För kontrakt inom de stödberättigade sektorer som anges i tillägg I, projektkategori 1, fastställs i denna sektorsöverenskommelse de finansiella villkor som är tillämpliga på statsstödda exportkrediter i fråga om kontrakt inom de stödberättigade sektorer som anges i tillägg I, projektkategori 1, till denna sektorsöverenskommelse för:

1. Export av kompletta anläggningar för förnybara energikällor eller delar därav, inbegripet alla komponenter, all utrustning, allt material och alla tjänster (inklusive utbildning av personal) som direkt krävs för uppförande och idrifttagning av dessa anläggningar.
 2. Modernisering av befintliga anläggningar för förnybara energikällor när anläggningens ekonomiska livslängd sannolikt kommer att förlängas med minst återbetalningsperioden. Om detta kriterium inte uppfylls, ska reglerna i consensusöverenskommelsen gälla.
- d. Denna sektorsöverenskommelse är inte tillämplig på utgiftsposter utanför kraftproduktionsanläggningens gräns för vilka köparen normalt ansvarar, särskilt inte vattenförsörjning som inte är direkt kopplad till kraftproduktionsanläggningen, kostnader i samband med markanläggning, vägar, arbetarbostäder, kraftledningar och ställverk, samt omkostnader i köparens land i samband med förfaranden för officiellt godkännande (t.ex. godkännande av byggplats, byggnadslov), förutom i följande fall:
1. När köparen av ställverket är densamma som köparen av kraftproduktionsanläggningen och kontraktet ingås för det ursprungliga ställverket för den kraftproduktionsanläggningen, ska villkoren för det ursprungliga ställverket inte överskrida de villkor som gäller för anläggningen för förnybara energikällor. and
 2. Villkoren för ställverk, transformatorer och kraftledningar med lägsta tröskelspänning på 60 kV som är belägna utanför anläggningsgränsen för kraftproduktionsanläggningen för förnybara energikällor ska inte vara mer generösa än de som gäller för kraftproduktionsanläggningen för förnybara energikällor.

[...]

KAPITEL II: BESTÄMMELSER OM EXPORTKREDITER

4. LÄNGSTA ÅTERBETALNINGSTID

För statsstödda exportkrediter i fråga om kontrakt inom de sektorer som anges i tillägg I ska den längsta återbetalningstiden vara **25** år.

[...]

KAPITEL III: FÖRFARANEN

5. FÖRHANDSANMÄLAN

- a. En part som avser att bevilja stöd i enlighet med bestämmelserna i denna sektorsöverenskommelse ska minst tio kalenderdagar innan ett åtagande ingås lämna förhandsanmälan i enlighet med artikel 45 i consensusöverenskommelsen.
- b. Förhandsanmälan ska innehålla en mer utförlig projektbeskrivning som ska demonstrera hur projektet uppfyller stödskriterierna i enlighet med artiklarna 1 och 2 i denna sektorsöverenskommelse.
- c. För projekt som stöds i enlighet med tillägg II i denna sektorsöverenskommelse ska en sådan förhandsanmälan innehålla information om de tekniska standarder eller prestandastandarder som tillämpas, samt om förväntade utsläppsminskningar.
- d. För projekt som stöds i enlighet med tillägg II i denna sektorsöverenskommelse ska en sådan förhandsanmälan innehålla resultaten av en oberoende granskning

KAPITEL IV: ÖVERVAKNING OCH ÖVERSYN

6. FRAMTIDA ARBETE

Parterna är överens om att granska följande frågor:

- a. Riskpremier som anpassas till återbetalningstiden.
- b. Villkor för att kraftverk för fossila bränslen ska uppnå låga utsläpp/hög energieffektivitet, med en definition av CCS-beredskap.
- c. Nollenergibyggnader.
- d. Bränslecellsprojekt.
- e. Utsläppsstandarder.
- f. Redovisning och rapportering av utsläpp.
- g. Vattentransporter med låga utsläpp.

7. ÖVERVAKNING OCH ÖVERSYN

- a. Sekretariatet ska årligen rapportera om genomförandet av denna sektorsöverenskommelse. I rapporten ska man dokumentera utfallet av ett eventuellt diskussionsförfarande enligt artikel 45 i consensusöverenskommelsen. Rapporten ska innehålla en sammanfattning för offentlighöörande.
- b. Parterna ska regelbundet se över tillämpningsområdet för denna sektorsöverenskommelse och dess övriga bestämmelser. Av säkerhetsskäl kommer en översyn att äga rum före utgången av 2028 eller efter det att 50 transaktioner i enlighet med sektorsöverenskommelsen om klimatförändring har ägt rum, beroende på vilket som inträffar först. Översynen kommer att bygga på erfarenheterna från förhandsanmälningsförfarandet och på en bedömning av marknadsvillkoren för klimatrelaterad teknik.

TILLÄGG I: BERÄTTIGANDEKRITERIER FÖR PROJEKT SOM RÖR BEGRÄNSNING AV KLIMATFÖRÄNDRINGAR

Projektkategori och projekttyp	Definitioner	Motivering	Standarder	Särskilda villkor
PROJEKTKATEGORI A: Miljömässigt hållbar elproduktion <i>[Omfattar det exakta innehållet i nuvarande artikel 1 och tillägg I, samt elproduktion från vätgas.]</i>				
TYP 1: Projekt för förnybar energi och energieffektivitet i projekt för förnybar energi	<i>Tillämpningsområdet för nuvarande artikel 1 och tillägg I. Vi tror inte att det är möjligt att bara kopiera in tillägg I i rutan för Definition, eftersom den faktiska definitionen av stödberättigade projekt finns i artikel 1, utan vi föreslår istället att man här återger tillämpningsområdet för nuvarande artikel 1 och bilaga I, utan någon ändring i sak (dvs. ingen standard, ej tillämpligt) och nödvändiga formella anpassningar av texten.</i>			
TYP 2: Elproduktion från förnybara gasformiga och flytande bränslen, även ren vätgas	Uppförande och drift av elproduktionsanläggningar som producerar el med hjälp av förnybara gasformiga och flytande bränslen, även ren vätgas.	Elproduktion med låga utsläpp av växthusgaser.	Växthusgasutsläppen under hela livscykeln från produktion av el är lägre än 100 g koldioxidkvivalenter per kWh. Växthusgasutsläppen under hela livscykeln bör beräknas på grundval av projektspecifika data, med hjälp av ISO 14067:2018 eller ISO 14064-1:2018, och bör verifieras av en tredje part. Antingen när anläggningen uppförs,	25 år. <i>[Ska diskuteras]</i>

			genom att man installerar mätutrustning för övervakning av fysiska utsläpp, t.ex. metanläckage, eller inför ett program för läckagedetektering och läckagereparation, eller när anläggningen är i drift, genom att man rapporterar fysiska metanutsläppsmätningar och läckor elimineras.	
<p>PROJEKTKATEGORI B: Saneringsprojekt i anläggningar för fossila bränslen, ersättning av fossila bränslen</p> <p><i>[Det exakta innehållet i tillägg II, projektklass A, typ 1 och projektklass B. Vi noterar att omnumreringen av projektklass A, typ 1, bör återspeglas i artikel 6 c i consensusöverenskommelsen.]</i></p>				
<p><i>Samma innehåll som nuvarande tillägg II, projektkategori A, typ 1 och projektkategori B.</i></p> <p><i>Förklaringar: Vi föreslår att projektkategori A delas upp i två delar för att göra en tydlig åtskillnad mellan projekt inom ramen för CCUS-projekt (som kan ha många tillämpningar, inte bara inom energisektorn utan även inom tillverkningssektorn, och som vi har flyttat till den nya projektkategorin D) och projekt som är inriktade på elproduktion från fossila bränslen (vi föreslår att dessa förs till den nya projektkategorin B). EU har tidigare pekat på behovet av att uppdatera de nuvarande standarderna i detta avsnitt, men vi kan för närvarande godta att detta tas upp i ett senare skede av diskussionerna.</i></p>				
<p>PROJEKTKATEGORI C: Energieffektivitet</p> <p><i>[Exakt samma innehåll som i tillägg II, projektkategori C.]</i></p>				
<p><i>Exakt samma innehåll som i tillägg II, projektkategori C.</i></p>				
<p>PROJEKTKATEGORI D: Avskiljning, användning och lagring av koldioxid</p> <p><i>[Samma tillämpningsområde som för nuvarande tillägg II, projektkategori A, typ 2. Här föreslår vi uppdaterade standarder för att återspegla det faktum att CCUS är en nyckel teknik för att minska utsläppen av växthusgaser i många industritillämpningar och att standarderna inte bör inriktas på avskiljningsnivån utan på effektiviteten i avskiljningen, vilket innebär att CCUS-projekt bör vara berättigade till incitament även om avskiljningsnivån är låg. Skälet för att dessa nya standarder föreslås är att koldioxidläckage kan undergräva CCUS värde som metod för att begränsa växthusgaserna. Övervakning bör därför uppmuntras genom politiska bestämmelser.]</i></p>				
TYP 1: CCUS-projekt (avskiljning, användning och lagring av koldioxid)	Uppförande och drift av anläggningar för avskiljning och/eller lagring av koldioxid, inbegripet verksamhet som är direkt kopplad till de transporter och den infrastruktur som behövs för driften, såsom fordon och fartyg.	<i>Samma innehåll som nuvarande tillägg II, projektkategori A, typ 2.</i>	<p>Koldioxid som transporteras från den anläggning där den avskiljs till tillförselpunkten leder inte till koldioxidläckage på mer än 0,5 % av den mängd koldioxid som transporteras.</p> <p>Vid transport och/eller lagring av koldioxid finns lämpliga system för läckagedetektering och en övervakningsplan, och det tas fram regelbundna rapporter som verifieras av de nationella myndigheterna eller en oberoende tredje part.</p> <p>Geologisk lagring av koldioxid i överensstämmelse med ISO 27914:2017.</p>	<i>Samma innehåll som nuvarande tillägg II, projektkategori A, typ 2.</i>
<p>PROJEKTKATEGORI E: Lagring av el</p>				
TYP 1: Anläggningar för lagring av el	Uppförande och drift av anläggningar som lagrar el och återför den i form av el. Håri	Lagring av el möjliggör en större marknadsgenomslag	Om verksamheten omfattar kemisk energilagring uppfyller lagringsmediet (t.ex. vätgas eller ammoniak)	25 år. <i>[Ska diskuteras]</i>

	ingår pumpvattenkraftverk.	för förnybara energikällor och en bättre hantering av efterfrågan på elnätet.	standarderna i sektorsöverenskommelsen om klimatförändring för ren tillverkning av motsvarande produkt.	
TYP 2: Produktion och återvinning av batterier	Tillverkning av laddningsbara batterier, batteripaket och ackumulatörer för transport, stationär energilagring och energilagring utanför nätet samt andra industriella användningsområden. Häri ingår tillverkning av tillhörande komponenter (aktivt material, battericeller, batterihus och elektroniska komponenter). Återvinning av förbrukade batterier.	Batterier är en viktig möjliggörande faktor för lagring av el och för koldioxidsnåla transporter.	Ingen standard. Ej tillämpligt.	25 år. <i>[Ska diskuteras]</i>
PROJEKTKATEGORI F: Överföring och distribution av koldioxidsnål el				
TYP 1: Överföring och distribution av koldioxidsnål el	Uppförande, utbyggnad och drift av anläggningar som transporterar koldioxidsnål el. Häri ingår direktanslutningar till koldioxidsnåla energikällor och till hela nät där den genomsnittliga nätfaktorn uppfyller standarderna under en löpande femårsperiod.	Detta stöder en ökad användning av energikällor med låga koldioxidutsläpp.	Koldioxidsnåla elkällor definieras som förnybara energikällor eller källor vars utsläpp av växthusgaser från den el som produceras ligger under gränsen på 100 g koldioxidekvivalenter per kWh beräknat utifrån livscykel. <i>[Som nämnts ovan och i vårt dokument för det tredje lagstiftningspaketet för EU:s inre marknad för gas och elektricitet är vi öppna för diskussioner om ytterligare berättigandekriterier.]</i>	25 år. <i>[Ska diskuteras]</i>
PROJEKTKATEGORI G: Produktion av ren vätgas, överföring och distribution av vätgas samt lagring av vätgas				
TYP 1: Produktion av ren vätgas	Uppförande och drift av anläggningar som producerar vätgas på ett miljömässigt hållbart sätt, och/eller av utrustning för produktion av vätgas.	Hållbar produktion och användning av vätgas innebär en möjlighet att minska växthusgasutsläppen inom många sektorer, särskilt energi, tillverkning och transport.	Tillverkningen leder tillväxthusgasutsläpp under hela livscykel som är lägre än 3 kg koldioxidekvivalenter per kg producerad vätgas. <i>[Standarderna bör ses över regelbundet. Detta skulle kunna flaggas som en del av en allmän översynsklausul.]</i>	25 år. <i>[Ska diskuteras]</i>
TYP 2: Transportnät för vätgas	Uppbyggnad och drift av nät för transport av vätgas eller andra koldioxidsnåla gaser (dvs. från en förnybar källa eller som motsvarar standarden för produktion av ren vätgas). Omställning av naturgasnät till nät för enbart vätgastransport och retroaktiv anpassning av naturgasnät för att möjliggöra integrering av vätgas och andra koldioxidsnåla gaser (dvs. att öka andelen vätgas och andra koldioxidsnåla gaser i systemet).	Hållbar produktion och användning av vätgas innebär en möjlighet att minska växthusgasutsläppen inom många sektorer, särskilt energi, tillverkning och transport.	Verksamheten omfattar läckagedetektering och läckagereparation av befintliga gasledning och andra delar av nätet för att minska metanläckage.	25 år. <i>[Ska diskuteras]</i>

TYP 3: Lagring av vätgas	Uppförande av lagringsanläggningar för vätgas, omvandling av befintliga underjordiska lagringsanläggningar för gas till lagringsanläggningar avsedda för lagring av vätgas och drift av lagringsanläggningar för vätgas.	Hållbar produktion och användning av vätgas innebär en möjlighet att minska växthusgasutsläppen inom många sektorer, särskilt energi, tillverkning och transport.	När det gäller projekt som är kopplade till driften av anläggningarna bör den vätgas som lagras i anläggningen uppfylla standarderna för produktion av ren vätgas i detta tillägg.	25 år. [Ska diskuteras]
PROJEKTKATEGORI H: Tillverkning med låga utsläpp				
TYP 1: Produktion av ren ammoniak	Tillverkning av vattenfri ammoniak med låga utsläpp.	Att främja produktionen och användningen av ren ammoniak, då denna har potential att minska utsläppen av växthusgaser på flera områden.	Ammoniak framställs av ren vätgas som produceras enligt de standarder som anges i detta tillägg eller återvinns från avloppsvatten.	25 år. [Ska diskuteras]
TYP 2: Tillverkning med låga utsläpp i sektorer där det är svårt att minska utsläppen (till exempel cement, järn och stål och aluminium)	Tillverkning med låga utsläpp, inklusive kompletta tillverkningsanläggningar och delar därav, leverans av utrustning och direkt tillhörande infrastruktur och tjänster.	Att uppmuntra tillverkare i sektorer där det är svårt att minska utsläppen att gå över till hållbara metoder.	EU föreslår att följande verksamheter ska kunna komma ifråga på grundval av ett referensvärde som baseras på de tillverkningsanläggningar som har de allra lägsta utsläppen ¹ . <u>För cement:</u> a) Grå cementklinker där de specifika växthusgasutsläppen är lägre än 0,722 ton koldioxidkvalenter per ton grå cementklinker. b) Cement från grå klinker eller ett alternativt hydrauliskt bindemedel, där de specifika växthusgasutsläppen från klinker och cement eller ett alternativt bindemedel är lägre än 0,469 ton koldioxidkvalenter per ton tillverkad cement eller alternativt bindemedel. <u>För järn och stål:</u> a) Järn och stål då växthusgasutsläppen, minskade med den mängd utsläpp som tilldelas produktionen av avgaser, inte överstiger följande värden för de olika stegen i tillverkningsprocessen: a. Råjärn = 1,331 ton koldioxidkvalenter per ton produkt. b. Sintrad järnmalm = 0,163 ton koldioxidkvalenter per ton produkt. c. Koks (utom brunkolskoks) = 0,144 ton koldioxidkvalenter per ton produkt. d. Gjutjärn = 0,299 ton koldioxidkvalenter per ton produkt. e. Höglegerat stål i ljusbågsugn	25 år. [Ska diskuteras]

¹ Referensvärdena baseras på riktvärdet i EU:s system för handel med utsläppsrätter, där referensvärden för växthusgasutsläpp för tillverkning av en viss produkt härleds från de genomsnittliga växthusgasintensiteterna för tio procent av de mest effektiva anläggningarna i hela EU.

			<p>= 0,266 ton koldioxidkvivalenter per ton produkt.</p> <p>f. Kolstål i ljusbågsugn = 0,209 ton koldioxidkvivalenter per ton produkt.</p> <p>b) Stål i ljusbågsugn för tillverkning av EAF-kolstål eller höglegerat EAF-stål, och för vilket tillförseln av stålskrot i förhållande till tillverkad produkt inte är lägre än 70 % för produktion av höglegerat stål och 90 % för produktion av kolstål.</p> <p><u>För aluminium:</u></p> <p>a) Primärt aluminium om den ekonomiska verksamheten uppfyller följande kriterier:</p> <p>a. Växthusgasutsläppen överstiger inte 1,484 ton koldioxidkvivalenter per ton tillverkat aluminium.</p> <p>b. Den genomsnittliga koldioxidintensiteten för de indirekta växthusgasutsläppen överstiger inte 100 g koldioxidkvivalenter/kWh.</p> <p>c) Elförbrukningen för tillverkningsprocessen överstiger inte 15,5 MWh/t Al.</p> <p>b) Sekundäraluminium.</p> <p><i>[Standarderna bör ses över regelbundet. Detta skulle kunna flaggas som en del av en allmän översynsklausul.]</i></p>	
--	--	--	---	--

PROJEKTKATEGORI I: Transporter med nollutsläpp och låga utsläpp

<p>TYP 1:</p> <p>Transporter med nollutsläpp och stödjande infrastruktur</p>	<p>Fordonsparker med noll direktutsläpp, inklusive fordon för väg-, järnvägs- och vattenvägstransporter och den tillhörande infrastruktur² som behövs för att driva sådana fordon.</p>	<p>Övergången till flottor med nollutsläpp och låga direkta utsläpp i form av avgaser är av avgörande betydelse för att det ska vara möjligt att begränsa klimatförändringen.</p>	<p>De rörliga tillgångarnas direkta koldioxidutsläpp från avgasröret är noll.</p> <p>När det gäller godstransporter är fordonen, tågen, vagnarna eller fartygen inte avsedda för transport av fossila bränslen och infrastrukturen är inte avsedd för transport eller lagring av fossila bränslen.</p>	<p>25 år. <i>[Ska diskuteras]</i></p>
<p>TYP 2:</p> <p>Vattentransporter med låga utsläpp.</p>	<p>Fartyg med låga utsläpp</p>	<p>Övergången till flottor med nollutsläpp och låga direkta utsläpp i form av avgaser är av avgörande</p>	<p>För transport av passagerare på <u>inre vattenvägar</u>: Hybridfartyg eller fartyg med tvåbränslemotor som vid normal drift tar minst 50 % av sin energi från bränsle med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser eller</p>	<p>25 år. <i>[Ska diskuteras]</i></p>

²

Detta omfattar följande: På väg: Uppförande, modernisering, underhåll och drift av anläggningar för laddning av el och anläggningar för tankning av vätgas. På järnväg: Spårbundna transportinfrastruktur tillgångar som specificeras i sektorsöverenskommelsen om järnväg, samt elektrifierad markbaserad infrastruktur och tillhörande delsystem, elektrifiering av befintlig infrastruktur och anläggningar för övergång från andra transportsätt till järnväg utan direktutsläpp. På vattenväg: Elektrisk laddning och vätgasbaserad tankning, infrastruktur avsedd för tillhandahållande av landström till fartyg i hamn, för utförandet av hamnens egen verksamhet med noll direkta utsläpp och anläggningar för övergång från andra transportsätt till fartyg med noll direktutsläpp.

		<p>betydelse för att det ska vara möjligt att begränsa klimatförändringen.</p>	<p>från laddkraft.</p> <p><u>För godstransporter på väg, järnväg och inre vattenvägar:</u> Fartyg har direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser per tonkilometer, beräknade (eller uppskattade för nya fartyg) med hjälp av den operativa indikatorn för energieffektivitet, (EEOI), som tagits fram av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), vilka är 50 % lägre än det genomsnittliga referensvärdet för koldioxidutsläpp för tunga fordon på grundval av en internationell eller annan erkänd standard.</p> <p><u>För gods- och passagerartransporter till havs och i kustsjöfart samt fartyg för hamnarbeten, hjälpverksamhet och specialiserad verksamhet:</u> Hybridfartyg eller fartyg med tvåbränslemotor som för normal drift till havs och i hamn får minst 25 % av sin energi från bränsle med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser eller från laddkraft. Alternativt kan fartygen ha ett värde enligt Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) energieffektivitetsindex (EEDI) som är 10 % lägre än gällande EEDI-krav, om fartygen kan drivas med bränsle med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser eller med bränsle från förnybara energikällor.</p> <p><u>Möjliggöra en trafikomställning från väg till vatten:</u> Om fartygen uteslutande används för kusttrafik och närsjöfart som är utformad för att möjliggöra en trafikomställning av gods som för närvarande transporteras landvägen till sjöss, är det tillräckligt att fartygen har direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser, beräknat enligt Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) EEDI-krav, som är 50 % lägre än det genomsnittliga referensvärdet för koldioxidutsläpp som fastställs för tunga fordon på grundval av en internationell eller annan erkänd standard.</p> <p><i>[Vi föreslår att denna projektyp ses över 2025. Detta skulle kunna flaggas som en del av en allmän översynsklausul.]</i></p>	
<p>TYP 3: Retroaktiv anpassning och uppgradering för sjötransporter</p>	<p>Retroaktiv anpassning och uppgradering av fartyg för att minska utsläppen.</p>	<p>Övergången till flottor med nollutsläpp och låga direkta utsläpp i form av avgaser är av avgörande betydelse för att det ska vara möjligt att begränsa klimatförändringen.</p>	<p>Fartygets bränsleförbrukning minskar med minst 10 % uttryckt i liter bränsle per tonkilometer, vilket tydligt framgår av en jämförande beräkning. Retroaktivt anpassade fartyg används inte för att transportera fossila bränslen.</p> <p><i>[Vi föreslår att denna projektyp ses över 2025. Detta skulle kunna flaggas som en del av en allmän översynsklausul.]</i></p>	<p>25 år. <i>[Ska diskuteras]</i></p>

			<i>översynsklausul.]</i>	
TYP 4: Koldioxidsnål flygplatsinfrastruktur	Anläggande, modernisering, underhåll och drift av flygplatsinfrastrukturer med låga koldioxidutsläpp och som är avsedda för drift av flygplan med noll koldioxidutsläpp i form av avgaser, för tillhandahållande av fast markström och förbehandlad luft till stillastående flygplan och för flygplatsens egen verksamhet med noll direkta koldioxidutsläpp i form av avgaser:	Övergången till flottor med nollutsläpp och låga direkta utsläpp i form av avgaser är av avgörande betydelse för att det ska vara möjligt att begränsa klimatförändringen.	Ingen standard. Ej tillämpligt.	25 år. <i>[Ska diskuteras]</i>