

Onsdag den 19. oktober 2022

P9\_TA(2022)0367

**Bæredygtige skibsbrændstoffer (initiativet FuelEU Maritime) \*\*\*I**

Ændringer vedtaget af Europa-Parlamentet den 19. oktober 2022 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (COM(2021)0562 — C9-0333/2021 — 2021/0210(COD)) <sup>(1)</sup>

(Almindelig lovgivningsprocedure: førstebehandling)

(2023/C 149/13)

**Ændring 1****Forslag til forordning****Betragtning 1***Kommissionens forslag*

- (1) Søtransport tegner sig mængdemæssigt for ca. 75 % af EU's udenrigshandel og 31 % af EU's interne handel. **Samtidig tegner skibstrafikken til eller fra havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde sig for ca. 11 % af alle EU's CO<sub>2</sub>-emissioner fra transport og 3-4 % af EU's samlede CO<sub>2</sub>-emissioner.** Hvert år går ca. 400 mio. passagerer om bord og fra borde i havne i EU's medlemsstater, heraf ca. 14 mio. på krydstogtskibe. Søtransport udgør derfor en væsentlig del af Europas transportsystem og spiller en afgørende rolle for den europæiske 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, hvor søtransportoperatører, havne og andre aktører i sektoren kan drive virksomhed på grundlag af lige muligheder. Hvis der forekommer markedsforvridninger, kan de stille skibsoperatører eller havne ugunstigt i forhold til konkurrenter inden for søtransportsektoren eller andre transportsektorer. Dette kan igen føre til tab af konkurrenceevne for søtransportsektoren og tab af konnektivitet for borgere og virksomheder.

*Ændring*

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

<sup>(1)</sup> Sagen blev henvist til fornyet behandling i det kompetente udvalg med henblik på interinstitutionelle forhandlinger, jf. forretningsordenens artikel 59, stk. 4, fjerde afsnit (A9-0233/2022).

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 2****Forslag til forordning****Betragtning 1 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(1a) Søfartssektoren beskæftiger 2 mio. europæere og bidrager med 149 mia. EUR til økonomien. For hver 1 mio. EUR, der genereres i skibsfartssektoren, genereres der 1,8 mio. EUR andre steder i EU's økonomi <sup>(1a)</sup>.

<sup>(1a)</sup> Rapport fra European Community Shipowners' Association med titlen »The Economic Value of the EU Shipping Industry«, 2020.

**Ændring 3****Forslag til forordning****Betragtning 1 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

(1b) Søtransport er den mest miljøvenlige transportform med betydeligt lavere drivhusgasemissioner pr. ton transporteret gods sammenlignet med andre transportformer <sup>(1a)</sup>. Samtidig tegner skibstrafikken til eller fra havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde sig for ca. 11 % af alle EU's CO<sub>2</sub>-emissioner fra transport og 3 til 4 % af EU's samlede CO<sub>2</sub>-emissioner. CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søtransport forventes at stige, medmindre der træffes yderligere foranstaltninger. Alle sektorer i økonomien skal bidrage til den hurtige reduktion af drivhusgasemissioner for at opnå klimaneutralitet senest i 2050 som fastsat i forordning (EU) 2021/1119. Det er derfor afgørende, at Unionen udstikker en ambitiøs kurs for en hurtig økologisk omstilling af søfartssektoren, hvilket også vil bidrage til at fastholde og yderligere fremme dens globale lederskab inden for grønne teknologier, tjenester og løsninger og til yderligere at stimulere jobskabelsen i de relaterede værdikæder, samtidig med at konkurrenceevnen bevares.

<sup>(1a)</sup> Studie fra Det Europæiske Miljøagentur, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/rail-and-waterborne-transport>

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 4**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 2**

---

*Kommissionens forslag*

- (2) For at styrke Unionens klimaforpligtelse i henhold til Parisaftalen og fastsætte de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og for at omsætte den politiske forpligtelse til en retlig forpligtelse vedtog Kommissionen forslaget (som ændret) til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 (den europæiske klimalov)<sup>(19)</sup> samt meddelelsen »Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030«<sup>(20)</sup>. Dette integrerer også målet om at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990-niveauerne senest i 2030. Der er derfor behov for forskellige supplerende politiske instrumenter for at **tilskynde til** anvendelsen af bæredygtigt **produceret** vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, **herunder** i søtransportsektoren. Den nødvendige teknologiske udvikling og ibrugtagning skal **ske** senest i 2030 for at kunne imødegå en meget hurtigere forandring derefter.

---

<sup>(19)</sup> (COM(2020)0563).

<sup>(20)</sup> (COM(2020)0562).

---

*Ændring*

- (2) For at styrke Unionens klimaforpligtelse i henhold til Parisaftalen og fastsætte de skridt, der skal tages for at opnå klimaneutralitet senest i 2050, og for at omsætte den politiske forpligtelse til en retlig forpligtelse vedtog Kommissionen forslaget (som ændret) til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EU) 2018/1999 (den europæiske klimalov)<sup>(19)</sup> samt meddelelsen »Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030«<sup>(20)</sup>. Dette integrerer også målet om at reducere drivhusgasemissionerne med mindst 55 % i forhold til 1990-niveauerne senest i 2030. Der er derfor behov for forskellige supplerende politiske instrumenter for at **fremme og fremskynde en storstilet produktion og** anvendelsen af bæredygtigt **producerede** vedvarende og kulstoffattige brændstoffer, **der indgår** i søtransportsektoren, **samtidig med at princippet om teknologineutralitet respekteres**. Den nødvendige teknologiske udvikling og ibrugtagning skal **støttes hurtigst muligt og skal være i gang** senest i 2030 for at kunne imødegå en meget hurtigere forandring derefter. **Det er også vigtigt at fremme innovation og støtte forskning i ny og fremtidig innovation såsom nye alternative brændstoffer, øko-design, biobaserede materialer, vindfremskyndelse og vind-assisteret fremskyndelse.**

---

<sup>(19)</sup> (COM(2020)0563).

<sup>(20)</sup> (COM(2020)0562).

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 5**

**Forslag til forordning**

**Betragtning 2 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (2a) *LNG vil sandsynligvis spille en overgangsrolle inden for søtransport ved at muliggøre en gradvis overgang til nulemissionsalternativer, navnlig hvor der i øjeblikket ikke er nogen økonomisk levedygtig nulemissionsteknologi til rådighed. Meddelelsen om strategien for intelligent og bæredygtig mobilitet peger på, at søgående skibe med nulemission bliver klar til markedet i 2030. Omstillingen af flåden bør ske gradvist på grund af skibenes lange levetid. Transportbrændstoffer som LNG skal i stigende grad dekarboniseres, f.eks. ved at blande op med flydende biomethan (bio-LNG) eller vedvarende og kulstoffattige syntetiske gasformige e-brændstoffer (e-gas).*

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 6**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 3**

---

*Kommissionens forslag*

- (3) 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 skibsoperatørernes omkostninger. Forskelle i brændstofkravene i EU's medlemsstater 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. Dette 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 skibsoperatører, der anløber eller forlader havne under medlemsstaternes jurisdiktion. Ved denne forordning bør der fastsættes foranstaltninger til at sikre, at udbredelsen af vedvarende kulstoffattige brændstoffer på markedet for skibsbrændstoffer finder sted på rimelige konkurrencevilkår på EU's marked for søtransport.

---

*Ændring*

- (3) 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 skibsoperatørernes omkostninger – **typisk mellem 35 % og 53 % af shipping-fragtraterne. De politiske foranstaltninger skal derfor være omkostningseffektive og sigte mod at skabe den størst mulige dekarbonisering med de lavest mulige omkostninger.** Forskelle i brændstofkravene i EU's medlemsstater 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 indebære en risiko for, at havnene i EU mister konkurrenceevne over for andre havne.** Dette kan føre til **kulstof- og erhvervslækage** 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 skibsoperatører, der anløber eller forlader havne under medlemsstaternes jurisdiktion. Ved denne forordning bør der fastsættes foranstaltninger til at sikre, at udbredelsen af vedvarende **og** kulstoffattige brændstoffer på markedet for skibsbrændstoffer finder sted på rimelige konkurrencevilkår på EU's marked for søtransport, **således at skibsfartsoperatørerne får mulighed for at få lavere reduktionsomkostninger. Adgangen til en sådan mulighed er afgørende for at sikre den europæiske skibsfartsindustris konkurrenceevne og relevansen af de logistiske ruter, der forbinder de europæiske havne med den globale handel.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 7**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 3 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (3a) *Søfartssektoren er kendetegnet ved hård international konkurrence. Store forskelle på de reguleringsmæssige byrder i de forskellige flagstater har øget brugen af uønskede fremgangsmåder såsom omflagning af fartøjer. Sektorens iboende globale karakter understreger vigtigheden af en flagneutral tilgang og af et gunstigt reguleringsmæssigt miljø som forudsætning for at tiltrække nye investeringer og sikre de europæiske havnes, skibsejeres og -operatørers konkurrenceevne.*

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 8**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 4**

---

*Kommissionens forslag*

---

- (4) For at få indvirkning på alle aktiviteterne i søtransportsektoren bør denne forordning omfatte en del af sejladsen mellem en havn under en medlemsstats jurisdiktion og en havn under et tredjelandes jurisdiktion. Denne forordning bør derfor finde anvendelse på halvdelen af den energi, der bruges af et skib, der udfører 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 udfører 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 udfører sejlads til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og den energi, der bruges ved kaj i en havn under en medlemsstats jurisdiktion. En sådan dækning af en andel af den energi, der anvendes af et skib på både indgående og udgående sejlads mellem Unionen og tredjelande, sikrer effektiviteten af denne forordning, herunder ved at øge sådanne rammers positive indvirkning på miljøet. **Samtidig begrænser sådanne rammer** risikoen for undvigende havneanløb og risikoen for, at omladningsaktiviteter flyttes uden for Unionen. For at sikre en smidig afvikling af skibstrafikken, lige konkurrencevilkår mellem søtransportoperatører og mellem havne og undgå konkurrencefordrejninger på det indre marked, bør alle sejlads, der ankommer til eller afgår fra havne under medlemsstaternes jurisdiktion samt skibes ophold i disse havne være omfattet af ensartede bestemmelser som fastsat ved denne forordning.

---

*Ændring*

---

- (4) For at få indvirkning på alle aktiviteterne i søtransportsektoren bør denne forordning omfatte en del af sejladsen mellem en havn under en medlemsstats jurisdiktion og en havn under et tredjelandes jurisdiktion. Denne forordning bør derfor finde anvendelse på halvdelen af den energi, der bruges af et skib, der udfører 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 udfører 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 udfører sejlads til en havn under en medlemsstats jurisdiktion fra en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og den energi, der bruges ved kaj i en havn under en medlemsstats jurisdiktion. En sådan dækning af en andel af den energi, der anvendes af et skib på både indgående og udgående sejlads mellem Unionen og tredjelande, sikrer effektiviteten af denne forordning, herunder ved at øge sådanne rammers positive indvirkning på miljøet. **Disse rammer bør begrænse** risikoen for undvigende havneanløb og risikoen for, at omladningsaktiviteter flyttes uden for Unionen. For at sikre en smidig afvikling af skibstrafikken, lige konkurrencevilkår mellem søtransportoperatører og mellem havne og undgå konkurrencefordrejninger på det indre marked, bør alle sejlads, der ankommer til eller afgår fra havne under medlemsstaternes jurisdiktion samt skibes ophold i disse havne være omfattet af ensartede bestemmelser som fastsat ved denne forordning. **Kommissionen bør etablere en specifik overvågningsordning til vurdering af såvel kulstoflækage som potentielt undvigende praksis og udarbejde en liste over potentielle forretningsaktiviteter, der ikke falder ind under væsentlige forretningsaktiviteter udført ved anløb i nabohavne i EU. Hvis der i den forbindelse rapporteres om betydelig kulstoflækage og undvigende praksis, bør Kommissionen foreslå foranstaltninger til håndtering af disse spørgsmål.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 9****Forslag til forordning****Betragtning 4 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (4a) Da denne forordning vil pålægge sektoren yderligere efterlevelseseomkostninger, skal der træffes kompenserende foranstaltninger for at forhindre en stigning i den samlede regelbyrde. Kommissionen bør derfor, inden datoen for anvendelse af denne forordning, fremsætte forslag til opvejning af den regelbyrde, der følger af denne forordning, i form af ændring eller ophævelse af bestemmelser i anden EU-lovgivning, der medfører regelbyrder i søfartssektoren.

**Ændring 10****Forslag til forordning****Betragtning 4 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (4b) For at sikre den nødvendige rets- og investeringssikkerhed bør denne forordning være nøje afstemt og i overensstemmelse med forordning XXXX-XXX (forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer), direktiv 2003/87/EF (EU ETS), direktiv XXXX-XXX (direktivet om vedvarende energi) og direktiv 2003/96/EF (energibeskatningsdirektivet). En sådan afstemning bør resultere i en sammenhængende lovgivningsmæssig ramme for skibsfartssektoren, som bidrager til en betydelig forøgelse af produktionen af bæredygtige alternative brændstoffer, sikrer etableringen af den nødvendige infrastruktur og tilskynder til anvendelse af disse brændstoffer i en støt stigende andel af fartøjer. For at sikre den overordnede overensstemmelse med Unionens mål for klima, konkurrenceevne og »bæredygtig økonomisk vækst« bør de overordnede, kombinerede og kumulative klimamæssige og økonomiske virkninger af disse retsakter evalueres grundigt og løbende.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 11****Forslag til forordning****Betragtning 4 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (4c) *Havnenes forpligtelse til at levere landstrøm bør matches med en tilsvarende forpligtelse for skibene til at tilslutte sig den opladningsinfrastruktur, der er beregnet til at levere denne strømforsyning, når de ligger ved kaj, for at sikre denne infrastrukturens effektivitet og undgå risikoen for strandede aktiver. Desuden bør der gøres en indsats for at reducere omkostningerne ved landbaseret opladning ved permanent at fritage elektricitet, der leveres til fartøjer i havn, for beskatning gennem ændringer af direktiv XXXX-XXXX (energibeskatningsdirektivet).*

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 12

## Forslag til forordning

## Betragtning 5 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (5a) *Med de øgede søtransportomkostninger for fartøjer, der ikke opfylder kravene i denne forordning, bør risikoen for undvigende adfærd og omgåelse af bestemmelserne i denne forordning, navnlig inden for linjefart med containere, imødegås. Anløb af havne i Unionens nærhed for at begrænse omkostningerne ved overholdelse af denne forordning vil ikke blot mindske de forventede miljømæssige fordele og i væsentlig grad undergrave de mål, der forfølges med denne forordning, men kan også føre til yderligere emissioner på grund af den ekstra strækning, der tilbagelægges 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 bør sigte på de havne i Unionens nærhed, hvor risikoen for undvigelse er størst. En grænse på 300 sømil udgør en forholdsmæssig respons på denne risiko, idet den ekstra byrde danner modvægt til risikoen for undvigelse. Desuden bør udelukkelsen fra begrebet anløbshavn kun omfatte containerskibe og havne, hvis hovedaktivitet er containeromladning. For sådanne transporter består risikoen for undvigelse også i, at havneknudepunktet flyttes til havne uden for Unionen, hvilket forværrer virkningerne af undvigelsen. Af denne grund og i mangel af en obligatorisk IMO-ordning for anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til internationale sejladser på verdensplan med et ambitionsniveau, der svarer til kravene i denne forordning, bør containerskibes ophold i en nærliggende containeromladningshavn ikke betragtes som ophold i anløbshavne i denne forordnings forstand. For at sikre, at foranstaltningen står i et rimeligt forhold til de tilstræbte mål og resulterer i ligebehandling, bør der tages hensyn til foranstaltninger i tredjelande med tilsvarende virkning som denne forordning.*

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 13****Forslag til forordning****Betragtning 5 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (5b) *For at tage hensyn til den særlige situation for områder som understreget i traktatens artikel 174 og behovet for at bevare konnektivitet mellem øer og perifere regioner og centrale regioner i Unionen bør midlertidige undtagelser tillades for 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 100 000 fastboende.*

**Ændring 14****Forslag til forordning****Betragtning 5 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (5c) *Under hensyntagen til de særlige forhold, der gør sig gældende for regionerne i Unionens yderste periferi, navnlig deres afsides beliggenhed og status som øsamfund, og de begrænsninger, de er underlagt, bør der lægges særlig vægt på at bevare deres tilgængelighed og evnen til effektivt at skabe forbindelse til dem ved hjælp af søtransport. Derfor bør kun halvdelen af den energi, der anvendes under sejlads fra eller til en anløbshavn i en region i den yderste periferi, være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde. Af samme grund bør midlertidige undtagelser tillades for sejlads mellem en anløbshavn i en region i den yderste periferi og en anden anløbshavn i en region i den yderste periferi og for den energi, der bruges under opholdet i anløbshavnen i den pågældende region i den yderste periferi.*

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 15**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 5 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (5d) *For at sikre lige konkurrencevilkår for skibe, herunder dem, der er bygget til at sejle i isfyldte farvande, under sejlads til eller fra eller mellem havne i medlemsstater, bør der tages hensyn til specifikke oplysninger om et skibs isklasse og dets sejlads gennem isfyldte farvande, når grundlaget for det enkelte skibs reduktion af drivhusgasemissioner beregnes, samt i forbindelse med de data, der overvåges og indberettes i medfør af forordning (EU) 2015/757.*

**Ændring 16**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 6**

Kommissionens forslag

Ændring

- (6) Den person eller organisation, der er ansvarlig for overensstemmelsen med denne forordning, bør være rederiet, 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. Denne definition er baseret på definitionen af »rederi« i artikel 3, litra d), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757<sup>(21)</sup> og er i overensstemmelse med det globale system til indsamling af data etableret i 2016 af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). I overensstemmelse med forurenere betaler-princippet kan rederiet ved en kontraktlig ordning holde den enhed, der er direkte ansvarlig for de beslutninger, der påvirker drivhusgasintensiteten af den energi, der anvendes af skibet, ansvarlig for overensstemmelsesomkostningerne i medfør af denne forordning. Denne enhed vil normalt være den enhed, der er ansvarlig for valget af skibets brændstof, rute og hastighed.

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

<sup>(21)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af kuldioxidemissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55).

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 17

## Forslag til forordning

## Betragtning 7

## Kommissionens forslag

- (7) For at begrænse den administrative byrde, navnlig for mindre operatører, bør denne forordning ikke finde anvendelse på træskibe af primitiv konstruktion og **skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler og** fokusere på skibe med en bruttotonnage på over 5 000. Selv om sidstnævnte skibe kun udgør ca. 55 % af alle skibe, der anløber havne i henhold til Europa-Parlamentets forordning (EU) 2015/757, er de ansvarlige for 90 % af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søfartssektoren.

## Ændring

- (7) For at begrænse den administrative byrde, navnlig for mindre operatører, bør denne forordning ikke finde anvendelse på træskibe af primitiv konstruktion og fokusere på skibe med en bruttotonnage på over 5 000. Selv om sidstnævnte skibe kun udgør ca. 55 % af alle skibe, der anløber havne i henhold til Europa-Parlamentets forordning (EU) 2015/757, er de ansvarlige for 90 % af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra søfartssektoren.

## Ændring 18

## Forslag til forordning

## Betragtning 7 a (ny)

## Kommissionens forslag

- (7a) **For at sikre denne forordnings fortsatte effektivitet bør Kommissionen overvåge dens funktionsmåde og foretage konsekvensanalyser vedrørende bruttotonnagetærsklen og de skibstyper, der er omfattet af denne forordning. Kommissionen bør navnlig afgøre, om der er væsentlige grunde til at medtage mindre skibe og yderligere skibstyper i denne forordnings anvendelsesområde. Kommissionen bør navnlig tage hensyn til spørgsmål såsom tilgængeligheden af relevante data, den potentielle reduktion af drivhusgasemissioner og effektiviteten af en udvidelse af anvendelsesområdet med hensyn til klimapåvirkning, størrelsen af den administrative byrde samt de finansielle og sociale konsekvenser heraf.**

## Ændring

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 19****Forslag til forordning****Betragtning 9***Kommissionens forslag*

- (9) Selv om instrumenter såsom kulstofprissætning eller mål for kulstofintensiteten 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.

*Ændring*

- (9) Selv om instrumenter såsom kulstofprissætning eller mål for kulstofintensiteten 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. **Denne tilgang bør gennemføres på en målbaseret, teknologineutral og omkostningseffektiv måde.**

**Ændring 20****Forslag til forordning****Betragtning 10***Kommissionens forslag*

- (10) Politiske indgreb for at 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.

*Ændring*

- (10) Politiske indgreb for at stimulere efterspørgslen efter vedvarende og kulstoffattige skibsbrændstoffer bør derfor være målbaserede og overholde princippet om teknologineutralitet. Der bør derfor fastsættes **ambitiøse** grænser **i overensstemmelse med Parisaftalens mål** for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, uden at der stilles krav om anvendelse af bestemt brændstof eller teknologi.

**Ændring 21****Forslag til forordning****Betragtning 10 a (ny)***Kommissionens forslag**Ændring*

- (10a) **Der bør oprettes en dedikeret havfond med henblik på at kanalisere indtægter fra auktionering af maritime kvoter inden for ETS tilbage til søfartssektoren. Midlerne fra havfonden bør anvendes til at støtte projekter og investeringer i forbindelse med forbedring af energieffektiviteten i skibe og havne, innovative teknologier og infrastruktur til dekarbonisering af søtransport, produktion og anvendelse af bæredygtige alternative brændstoffer og udvikling af nulemissions-teknologier.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 22**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 11**

---

*Kommissionens forslag*

- (11) Udviklingen og udbredelsen af vedvarende og kulstof-fattige 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 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 de på nuværende tidspunkt udgør den kommercielt mest modne teknologi til dekarbonisering af søtransporten på kort sigt.

---

*Ændring*

- (11) Udviklingen og udbredelsen af vedvarende og kulstof-fattige brændstoffer **og fremdriftsteknologier 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 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 de på nuværende tidspunkt udgør den kommercielt mest modne teknologi til dekarbonisering af søtransporten på kort sigt.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 23

## Forslag til forordning

## Betragtning 11 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

- (11a) For at tilskynde til tidlig markedsudvikling og udbredelse af de mest bæredygtige og innovative brændstofteknologier med vækstpotentiale for at opfylde fremtidige behov er der behov for et særligt incitament for vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse (RFNBO). Denne brændstoffamilie rummer et stort potentiale for at indføre vedvarende energi i skibsfartens brændstofmiks. I lyset af, at RFNBO'er har betydeligt højere produktionsomkostninger på kort og mellemlang sigt, er det vigtigt at sikre en grad af efterspørgsel, der understøtter investeringer i sådanne brændstoffer. Ved denne forordning indføres en kombination af foranstaltninger, der skal sikre støtte til udbredelsen af bæredygtige RFNBO'er. Disse omfatter a) en multiplikator, som indtil 2035 vil belønne selskaber, der vælger at benytte disse brændstoffer på trods af deres relativt høje pris, og b) fra 2030 en fast minimumsandel af RFNBO'er i brændstofenergimikset. For at lette overholdelsen af minimumsandelen af RFNBO'er bør der anvendes fleksibilitetsforanstaltninger i henhold til artikel 17 og 18 i denne forordning. Selskaber kan ved hjælp af kontraktlige ordninger holde brændstofleverandørerne ansvarlige for efterlevelsedomkostningerne i henhold til denne forordning, hvis RFNBO'er ikke er blevet leveret i overensstemmelse med aftalte betingelser.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 24**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 13**

---

*Kommissionens forslag*

- (13) Denne tilgang skal imidlertid være strengere i søfartssektoren. Der er i øjeblikket en ubetydelig efterspørgsel efter biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler baseret på fødevare- og foderafgrøder i søfartssektoren, da mere end 99 % af de skibsbrændstoffer, der anvendes i dag, er af fossil oprindelse. Den manglende anvendelse af denne forordning på foder- og fødevarebaserede brændstoffer minimerer derfor også risikoen for at bremse dekarboniseringen af transportsektoren, som ellers kunne opstå, hvis afgrødebaserede biobrændstoffer flyttes fra vejsektoren til søfartssektoren. 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 biobrændstoffer, flydende biobrændsler og biomassebrændsler baseret på fødevare- og foderafgrøder 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.

---

*Ændring*

*(Vedrører ikke den danske tekst)*

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 25**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 14**

---

*Kommissionens forslag*

- (14) **De** lange perioder, der kræves for at udvikle og udbrede nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport, kræver en hurtig indsats og etablering af en klar og forudsigelig langsigtet lovramme, som kan fremme de berørte interessenters planlægning og investeringer. En klar og stabil langsigtet lovramme vil fremme udviklingen og udbredelsen af nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport og tilskynde interessenterne til at investere. Inden for en sådan ramme bør der 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.

---

*Ændring*

- (14) **Såvel de** lange perioder, der kræves for at udvikle og udbrede nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport, **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 klar og stabil langsigtet lovramme vil fremme udviklingen og udbredelsen af nye brændstoffer og energiløsninger til søtransport og tilskynde interessenterne til at investere. Inden for en sådan ramme bør der fastsættes grænser for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af skibe, **både under sejlads og ved kaj**, 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. **For at tilvejebringe retssikkerhed og give sektoren tilstrækkelig tid til langsigtet planlægning og forberedelse samt for at undgå risikoen for strandede aktiver bør ethvert fremtidigt forslag om ændring af denne forordning være af begrænset omfang og bør undgå væsentlige ændringer af kravene.**

**Ændring 26**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 15**

---

*Kommissionens forslag*

- (15) Ved denne forordning bør den metode og den formel, der skal anvendes til at beregne den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, som bruges om bord af et skib, fastlægges. Denne formel bør baseres på det brændstofforbrug, der indberettes af skibene, og tage hensyn til de relevante emissionsfaktorer for disse brændstoffer. Anvendelsen af alternative energikilder, f. eks. **vind** eller elektricitet, bør også afspejles i metodologien.

---

*Ændring*

- (15) Ved denne forordning bør den metode og den formel, der skal anvendes til at beregne den årlige gennemsnitlige drivhusgasintensitet af den energi, som bruges om bord af et skib, fastlægges. Denne formel bør baseres på det brændstofforbrug, der indberettes af skibene, og tage hensyn til de relevante emissionsfaktorer for disse brændstoffer. Anvendelsen af alternative energikilder, f. eks. **vind- eller solenergi, der genereres om bord**, eller elektricitet, **der leveres ved kaj**, bør også afspejles i metodologien.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 27****Forslag til forordning****Betragtning 16***Kommissionens forslag*

- (16) 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 anvendelse om bord. Dette har til formål at tilskynde til teknologier og produktionsveje, der giver et mindre drivhusgasfodaft tryk og reelle fordele sammenlignet med de eksisterende konventionelle brændstoffer.

*Ændring*

- (16) 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 anvendelse om bord, **således at der tages højde for fodaftrykkene fra de forskellige stadier af brændstoffernes livscyklus**. Dette har til formål at tilskynde til teknologier og produktionsveje, der giver et mindre drivhusgasfodaft tryk og reelle fordele sammenlignet med de eksisterende konventionelle brændstoffer.

**Ændring 28****Forslag til forordning****Betragtning 17***Kommissionens forslag*

- (17) 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. **Fossile brændstoffers ydeevne bør imidlertid kun vurderes ved hjælp af standardemissionsfaktorer som fastsat ved denne forordning.**

*Ændring*

- (17) 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.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 29

## Forslag til forordning

## Betragtning 21

## Kommissionens forslag

- (21) 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 ved kaj, i medfør af **den** stigende **andel** af vedvarende energikilder i EU's elektricitetsmiks. Mens kun leveringen af tilslutningspunkter for landstrøm er omhandlet i direktiv 2014/94/EU (direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer), har efterspørgslen efter og følgelig udbredelsen af denne teknologi været begrænset. **Der** bør **derfor** fastsættes særlige regler med krav om, at de mest forurenende skibe skal anvende landstrøm.

## Ændring

- (21) Brugen af landstrøm mindsker luftforureningen fra skibe **ved kaj** og reducerer mængden af drivhusgasemissioner fra søtransport, **når fartøjet ligger ved kaj**. Landstrøm er en stadig mere miljøvenlig energiforsyning, der kan anvendes af skibe, **der ligger** ved kaj, i medfør af **de** stigende **andele** af vedvarende **energikilder og fossile** energikilder i EU's elektricitetsmiks. Mens kun leveringen af tilslutningspunkter for landstrøm er omhandlet i direktiv 2014/94/EU (direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer), har efterspørgslen efter og følgelig udbredelsen af denne teknologi været begrænset. **For at sikre, at luftforureningen ved kaj mindskes, og at landstrøminfrastrukturen er økonomisk levedygtig og giver et investeringsafkast, bør der** fastsættes særlige regler med krav om, at de mest forurenende skibe skal anvende landstrøm **i situationer, hvor denne anvendelse effektivt vil reducere emissionerne til en rimelig pris.**

## Ændring 30

## Forslag til forordning

## Betragtning 22

## Kommissionens forslag

- (22) 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 anvendelsen af landstrøm.

## Ændring

- (22) Ud over landstrøm kan andre **nulemissionsteknologier** skabe tilsvarende miljøfordele i havn. Hvis det påvises, at anvendelsen af alternativ teknologi er ækvivalent med brugen af landstrøm **for så vidt angår nedbringelse af luftforurening og drivhusgasemissioner**, bør et skib fritages fra anvendelsen af landstrøm.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 31**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 23**

---

*Kommissionens forslag*

- (23) Der bør fastsættes bestemmelser om undtagelse fra anvendelsen af landstrøm af objektive grunde, som er certificeret af anløbshavnens havnemyndighed og begrænset til uplanlagte havneanløb af hensyn til sikkerheden eller for at redde liv til søs, skibes korte ophold ved kaj på under to timer, da dette er den minimumstid, der kræves for tilslutning, og brugen af energi produceret om bord i nødsituationer.

---

*Ændring*

- (23) Der bør fastsættes bestemmelser om undtagelse fra anvendelsen af landstrøm af objektive grunde, som er certificeret af anløbshavnens havnemyndighed, **terminaloperatøren eller den kompetente myndighed alt efter forvaltningsmodellen for havnene i de forskellige medlemsstater. Disse undtagelser bør være** begrænset til uplanlagte havneanløb af hensyn til sikkerheden eller for at redde liv til søs, skibes korte ophold ved kaj på under to timer, da dette er den minimumstid, der kræves for tilslutning, og brugen af energi produceret om bord i nødsituationer. **Hvis det er umuligt at levere tilstrækkelig landstrøm på grund af utilstrækkelig kapacitet på det lokale net, der er forbundet med havnen, bør dette ikke betragtes som en manglede overholdelse af kravene i denne forordning fra havnens, skibsejerens eller skibsoperatørens side, forudsat at forvalteren af nettet behørigt attesterer det lokale nets utilstrækkelige kapacitet over for verifikatorerne.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 32**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 24**

---

*Kommissionens forslag*

- (24) Undtagelser, hvis landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, bør begrænses, efter at skibs- og havneoperatører har haft tilstrækkelig tid til at foretage de nødvendige investeringer, for at skabe de nødvendige incitament til at foretage disse investeringer og undgå uretfærdig konkurrence. Fra 2035 bør skibsoperatører omhyggeligt planlægge deres **havneanløb** for at sikre, at de kan udføre deres aktiviteter uden at udlede luftforurenende stoffer og drivhusgasser ved kaj og uden at skade miljøet i kystområder og havnebyer. Et begrænset antal undtagelser, der finder anvendelse, hvis landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, bør vedtages for at give mulighed for lejlighedsvis ændringer i skibenes sejlplaner i sidste øjeblik og havneanløb med ukompatibelt udstyr.

---

*Ændring*

- (24) Undtagelser, hvis landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, bør begrænses, efter at skibs- og havneoperatører har haft tilstrækkelig tid til at foretage de nødvendige investeringer, for at skabe de nødvendige incitament til at foretage disse investeringer og undgå uretfærdig konkurrence. **For at sikre fuld interoperabilitet bør havnene udstyre deres kajpladser og skibsejerne deres fartøjer med strømanlæg, der opfylder gældende standarder.** Fra 2035 bør skibsoperatører omhyggeligt planlægge deres **anløb af TEN-T-havne, der er omfattet af forordning XXXX-XXX (forordning om infrastruktur for alternative brændstoffer)**, for at sikre, at de kan udføre deres aktiviteter uden at udlede luftforurenende stoffer og drivhusgasser ved kaj og uden at skade miljøet i kystområder og havnebyer. Et begrænset antal undtagelser, der finder anvendelse, hvis landstrøm ikke er tilgængelig eller kompatibel, bør vedtages for at give mulighed for lejlighedsvis ændringer i skibenes sejlplaner i sidste øjeblik og havneanløb med ukompatibelt udstyr. **Der bør hyppigt afholdes konsulterende 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 om bord og ved kaj samt ubalancer i efterspørgslen efter og udbuddet af alternative brændstoffer.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 33****Forslag til forordning****Betragtning 24 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (24a) De mål for forsyning med landstrøm, der er fastsat i forordning XXXX-XXX (forordning om infrastruktur for alternative brændstoffer), tager hensyn til de typer af fartøjer, der betjenes, og søhavnenes respektive trafikmængder. Kravene til skibene om at tilslutte sig landstrøm, når de ligger ved kaj, bør ikke finde anvendelse på fartøjer, 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. Hvis et skib anløber en ikke-TEN-T-havn, hvor landstrøm er tilgængelig, bør skibet tilsluttes landstrøm, mens det ligger ved kaj.

**Ændring 34****Forslag til forordning****Betragtning 24 b (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (24b) Selv om landstrøm er et vigtigt værktøj til nedbringelse af lokale emissioner af luftforurenende stoffer, afhænger dets potentiale til at nedbringe drivhusgasemissionerne fuldstændig af det energimiks, der ledes gennem kablerne. Medlemsstaterne bør med henblik på at realisere landstrømmens fulde klima- og miljøpotentiale øge elektricitetsnettens kapacitet og konnektivitet og fortsætte med at nedbringe drivhusgasintensiteten af deres energimiks, således at havnene kan få en prismæssigt overkommelig, forudsigelig og fossilfri elektricitetsforsyning.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 35****Forslag til forordning****Betragtning 24 c (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (24c) *Gennemførelsen af denne forordning bør tage hensyn til de forskellige forvaltningsmodeller for havne i hele Unionen, navnlig hvad angår ansvaret for udstedelse af et certifikat, der fritager et fartøj fra forpligtelsen til at tilslutte sig landstrøm.*

**Ændring 36****Forslag til forordning****Betragtning 24 d (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

- (24d) *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 landstrømsforsyningen, 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.*

**Ændring 37****Forslag til forordning****Betragtning 25**

Kommissionens forslag

Ændring

- (25) Der bør indføres et robust 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 dette system. 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 søfartsmyndigheder.

- (25) 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 dette system. 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 søfartsmyndigheder.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 38**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 26**

---

*Kommissionens forslag*

- (26) Selskaberne bør være ansvarlige for at overvåge og rapportere mængden og typen af energi, der anvendes om bord på skibe under sejlads og ved kaj, samt andre relevante oplysninger, f.eks. oplysninger om motortype om bord eller **tilstedeværelse af vindteknologier**, 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 verifikationsprocessen bør selskaberne, som det også er fastsat i forordning (EU) 2015/757, dokumentere den planlagte overvågningsmetode og fremlægge yderligere oplysninger om anvendelsen af denne forordnings regler i en overvågningsplan. Overvågningsplanen og eventuelle efterfølgende ændringer heraf bør indgives til verifikatoren.

---

*Ændring*

- (26) Selskaberne bør være ansvarlige for at overvåge og rapportere mængden og typen af energi, der anvendes om bord på skibe under sejlads og ved kaj, samt andre relevante oplysninger, f.eks. oplysninger om motortype om bord **og de tekniske specifikationer for vindteknologier** eller **enhver anden alternativ energikilde om bord** 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 verifikationsprocessen bør selskaberne, som det også er fastsat i forordning (EU) 2015/757, dokumentere den planlagte overvågningsmetode og fremlægge yderligere oplysninger om anvendelsen af denne forordnings regler i en overvågningsplan. Overvågningsplanen og eventuelle efterfølgende ændringer heraf bør indgives til verifikatoren.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 39**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 27**

Kommissionens forslag

- (27) **Certificering** 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 biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer baseres på de regler, der er fastsat ved direktiv (EU) 2018/2001. Denne certificeringsmetode bør også gælde for brændstoffer, der bunkres uden for Unionen, og som bør betragtes som importerede brændstoffer, som det også er fastsat ved direktiv (EU) 2018/2001. **Når selskaberne har til hensigt at afvige fra de standardværdier, der er fastsat ved dette direktiv eller denne nye ramme, kan 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 (for well-to-tank-værdier), eller ved laboratorieprøvning eller målinger af direkte emissioner (tank-to-wake).**

Ændring

- (27) **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 biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendte kulstofbrændstoffer baseres på de regler, der er fastsat ved direktiv (EU) 2018/2001. Denne certificeringsmetode bør også gælde for brændstoffer, der bunkres uden for Unionen, og som bør betragtes som importerede brændstoffer, som det også er fastsat ved direktiv (EU) 2018/2001. Når selskaberne har til hensigt at afvige fra de standardværdier, der er fastsat ved dette direktiv eller denne nye ramme, kan 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 (for well-to-tank-værdier), eller ved målinger af direkte emissioner (tank-to-wake).

**Ændring 40**  
**Forslag til forordning**  
**Betragtning 27 a (ny)**

Kommissionens forslag

- (27a) **Pålideligheden og nøjagtigheden af informationen om brændstoffers egenskaber er afgørende for håndhævelsen af denne forordning. Brændstofleverandører, der har vist sig at have afgivet vildledende eller unøjagtige oplysninger om drivhusgasintensiteten af de brændstoffer, de leverer, bør pålægges en sanktion. Brændstofleverandører, der gentagne gange har afgivet urigtige eller vildledende oplysninger, bør sortlistes fra de certificeringsordninger, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001 (direktivet om vedvarende energi). I sådanne tilfælde bør ethvert brændstof, der bunkres fra deres faciliteter, anses for at have den samme emissionsfaktor som de mindst gunstige fossile brændstoffer.**

Ændring

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 41****Forslag til forordning****Betragtning 28***Kommissionens forslag*

(28) Verifikation, der foretages af akkrediterede verifikatorer, bør sikre, at selskabernes overvågning og rapportering er nøjagtig og fuldstændig og er i overensstemmelse med denne forordning. For at sikre uvildighed 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. 765/2008 <sup>(24)</sup>.

<sup>(24)</sup> 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 Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

*Ændring*

(28) Verifikation, der foretages af akkrediterede verifikatorer, bør sikre, at selskabernes overvågning og rapportering er nøjagtig og fuldstændig og er i overensstemmelse med denne forordning. For at sikre uvildighed **og effektivitet** bør verifikatorer være uafhængige og kompetente juridiske enheder og bør akkrediteres **og overvåges** af nationale akkrediteringsorganer, der er etableret i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 <sup>(24)</sup>.

<sup>(24)</sup> 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 Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

**Ændring 42****Forslag til forordning****Betragtning 31 a (ny)***Kommissionens forslag**Ændring*

(31a) **Virksomheder og brændstofleverandører kan ved hjælp af kontraktarrangementer indgå aftaler om gensidige forpligtelser til at producere, levere og købe på forhånd fastsatte mængder af visse brændstoffer. Sådanne kontraktarrangementer bør også omfatte erstatningsansvar og fastsætte betingelser for økonomisk kompensation i tilfælde, hvor brændstoffer ikke leveres som aftalt.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 43****Forslag til forordning****Betragtning 36***Kommissionens forslag*

- (36) Den sanktion, der pålægges for hvert havneanløb, som ikke opfylder kravene, bør stå i et rimeligt forhold til omkostningerne ved at bruge elektriciteten og være tilstrækkeligt stor til at have en afskrækkende virkning i forhold til mere forurenende energikilder. Sanktionen bør baseres på den effekt, der er installeret om bord på fartøjet, målt i megawatt, ganget med et fast beløb i EUR pr. times liggetid ved kaj. Da der ikke foreligger nøjagtige tal for de omkostninger, der er forbundet med leveringen af landstrøm i Unionen, bør bødens størrelse baseres på den gennemsnitlige elpris for erhvervsforbrugere i EU 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.

*Ændring*

- (36) Den sanktion, der pålægges for hvert havneanløb, som ikke opfylder kravene, bør stå i et rimeligt forhold til omkostningerne ved at bruge elektriciteten og være tilstrækkeligt stor til at have en afskrækkende virkning i forhold til mere forurenende energikilder. Sanktionen bør baseres på den effekt, der er installeret om bord på fartøjet, målt i megawatt, ganget med et fast beløb i EUR pr. times liggetid ved kaj. Da der ikke foreligger nøjagtige tal for de omkostninger, der er forbundet med leveringen af landstrøm i Unionen, bør bødens størrelse baseres på den **most opdaterede** gennemsnitlige elpris for erhvervsforbrugere i EU 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.

**Ændring 44****Forslag til forordning****Betragtning 37***Kommissionens forslag*

- (37) Indtægterne fra disse sanktioner bør anvendes til at fremme **distributionen og anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren og hjælpe rederierne med at opfylde deres klima- og miljømål**. Med henblik herpå bør disse indtægter tildeles **Innovationsfonden**, jf. artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF.

*Ændring*

- (37) Indtægterne fra disse sanktioner bør **øremærkes til søfartssektoren og** anvendes til at fremme **dekarboniseringen heraf, herunder støtte til udvikling, produktion og udbredelse af alternative brændstoffer, infrastruktur for alternative brændstoffer og infrastruktur til landstrøm samt nye innovative teknologier**. Med henblik herpå bør disse indtægter tildeles **Havfonden**, jf. artikel 3gab i direktiv 2003/87/EF.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 45

## Forslag til forordning

## Betragtning 39

## Kommissionens forslag

- (39) 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 er i overensstemmelse med kravene, beregning af sanktioner og afslag på udstedelse af et FuelEU-overensstemmelsescertifikat, 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 den grundlæggende ret 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 og havnemyndigheden i henhold til denne forordning, underlagt domstolsprøvelse i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats nationale ret.

## Ændring

- (39) 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 er i overensstemmelse med kravene, **indsamling af oplysninger til** beregning af sanktioner og afslag på udstedelse af et FuelEU-overensstemmelsescertifikat, 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 den grundlæggende ret 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 og havnemyndigheden i henhold til denne forordning, underlagt domstolsprøvelse i overensstemmelse med den pågældende medlemsstats nationale ret.

## Ændring 46

## Forslag til forordning

## Betragtning 40

## Kommissionens forslag

- (40) 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 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændring af listen over well-to-wake-emissionsfaktorer, ændring af listen over gældende nulemissionsteknologier eller kriterier for deres anvendelse, fastsættelse af **regler** for **laboratorieprøvninger og målinger** af direkte emissioner, akkreditering af verifikatorer, tilpasning af sanktionsfaktoren og retningslinjer for betaling af sanktioner. 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 om bedre lovgivning af 13. april 2016. 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.

## Ændring

- (40) 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 traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår ændring af listen over well-to-wake-emissionsfaktorer, ændring af listen over gældende nulemissionsteknologier eller kriterier for deres anvendelse, fastsættelse af **reglerne for certificering af faktiske well-to-tank-emissioner, reglerne for måling** af direkte emissioner, akkreditering af verifikatorer, tilpasning af sanktionsfaktoren og retningslinjer for betaling af sanktioner. 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 om bedre lovgivning af 13. april 2016. 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.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 47

## Forslag til forordning

## Betragtning 42

## Kommissionens forslag

- (42) I betragtning af søfartssektorens internationale karakter foretrækkes en global tilgang til begrænsning af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges af skibe, da dette **vurderes at være mest** effektivt som følge af det bredere anvendelsesområde. I denne sammenhæng og med henblik på at lette udviklingen af internationale regler inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) bør Kommissionen dele relevante oplysninger om gennemførelsen af denne forordning med IMO og andre relevante internationale organer, og relevante oplysninger bør indgives til IMO. 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.

## Ændring

- (42) I betragtning af søfartssektorens internationale karakter foretrækkes en global tilgang til begrænsning af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges af skibe, da dette **ville være betydeligt mere** effektivt som følge af det bredere anvendelsesområde. I denne sammenhæng og med henblik på at lette udviklingen af internationale regler inden for Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) bør Kommissionen dele relevante oplysninger om gennemførelsen af denne forordning med IMO og andre relevante internationale organer, og relevante oplysninger bør indgives til IMO **som led i EU's 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 **for** at tilpasse den til de internationale regler.

## Ændring 48

## Forslag til forordning

## Betragtning 42 a (ny)

## Kommissionens forslag

- (42a) **For at sikre lige vilkår på internationalt plan og maksimere den miljømæssige integritet i lovgivningen om vedvarende og kulstoffattige brændstoffer bør Kommissionen og medlemsstaterne inden for IMO og andre internationale organisationer fremme solide certificerings- og overvågningssystemer for vedvarende brændstoffer.**

## Ændring

## Ændring 49

## Forslag til forordning

## Betragtning 42 b (ny)

## Kommissionens forslag

- (42b) **Kommissionen bør sikre implementeringen og tilgængeligheden af redskaber for samarbejde og udveksling af bedste praksis for søtransportsektoren, som fastlagt i retningslinjerne for bedre regulering<sup>(1a)</sup>.**

## Ændring

- <sup>(1a)</sup> Europa-Kommissionen, Bruxelles, arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, retningslinjer for bedre regulering, 3.11.2021 (SWD(2021)0305).

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 50****Forslag til forordning****Betragtning 43***Kommissionens forslag*

- (43) **Udbredelsen** af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og alternative energikilder til skibe, der anløber, befinder sig i eller forlader havne under en medlemsstats jurisdiktion i Unionen, er ikke et mål, der i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne uden risiko for at indføre hindringer for det indre marked og fordreje konkurrencevilkårene mellem havne og mellem rederier. Dette mål kan bedre nås ved at indføre ensartede regler på EU-plan, som skaber økonomiske incitamerter 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 —

*Ændring*

- (43) **Udviklingen og den storstilede ibrugtagning** af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og alternative energikilder til skibe, der anløber, befinder sig i eller forlader havne under en medlemsstats jurisdiktion i Unionen, er ikke et mål, der i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne uden risiko for at indføre hindringer for det indre marked og fordreje konkurrencevilkårene mellem havne og mellem rederier. Dette mål kan bedre nås ved at indføre ensartede regler på EU-plan, som skaber økonomiske incitamerter 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 —

**Ændring 51****Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — litra a***Kommissionens forslag*

- a) **grænsen** for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på et skib, der anløber, befinder sig i eller forlader havne under en medlemsstats jurisdiktion, og

*Ændring*

- a) **en grænse** for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på et skib, der anløber, befinder sig i eller forlader havne under en medlemsstats jurisdiktion, og

**Ændring 52****Forslag til forordning****Artikel 1 — stk. 1 — litra b***Kommissionens forslag*

- b) **forpligtelsen** til at anvende landstrøm eller nulemissions-teknologi i havne under en medlemsstats jurisdiktion

*Ændring*

- b) **en forpligtelse** til at anvende landstrøm eller nulemissions-teknologi i havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 53

## Forslag til forordning

## Artikel 1 — stk. 1 — sidste afsnit

## Kommissionens forslag

*med henblik på* at øge den konsekvente anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt alternative energikilder i hele Unionen og samtidig sikre, at skibstrafikken kan fungere gnidningsløst, og undgå fordrejninger på det indre marked.

## Ændring

**Formålet hermed er** at øge den konsekvente anvendelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer samt alternative energikilder **inden for søtransport** i hele Unionen **i overensstemmelse med Unionens målsætning om klimaneutralitet i EU senest i 2050 og målene i Parisaftalen** og samtidig sikre, at skibstrafikken kan fungere gnidningsløst, **skabe udviklingsmuligheder for den maritime industri** og undgå fordrejninger på det indre marked.

## Ændring 54

## Forslag til forordning

## Artikel 2 — stk. 1 — indledning

## Kommissionens forslag

Denne forordning finder anvendelse på alle skibe med en bruttotonnage på over 5 000, uanset hvilket flag de fører, med hensyn til:

## Ændring

(Vedrører ikke den danske tekst)

## Ændring 55

## Forslag til forordning

## Artikel 2 — stk. 1 — litra b

## Kommissionens forslag

b) hele den energi, der bruges på sejlads fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion, **og**

## Ændring

b) hele den energi, der bruges på sejlads fra en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion til en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion

## Ændring 56

## Forslag til forordning

## Artikel 2 — stk. 1 — litra b a (nyt)

## Kommissionens forslag

## Ændring

**ba) halvdelen af den energi, der anvendes under sejlads fra eller til en anløbshavn i en region i den yderste periferi under en medlemsstats jurisdiktion**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 57****Forslag til forordning****Artikel 2 — stk. 1 — litra c***Kommissionens forslag*

c) halvdelen af den energi, der bruges på sejlads, der afgår fra eller anløber en havn under en medlemsstats jurisdiktion, hvis den sidste eller den næste anløbshavn er under et tredjelands jurisdiktion.

*Ændring*

(Vedrører ikke den danske tekst)

**Ændring 58****Forslag til forordning****Artikel 2 — stk. 2***Kommissionens forslag*

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 statsskibe, der anvendes til ikkekommercielle formål.

*Ændring*

Denne forordning gælder ikke krigsskibe, marinehjelpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion eller statsskibe, der anvendes til ikkekommercielle formål.

**Ændring 59****Forslag til forordning****Artikel 2 — stk. 2 a (nyt)***Kommissionens forslag**Ændring*

Senest den 31. december 2025 vedtager Kommissionen en gennemførelsesretsakt, der fastlægger listen over nabohavne til containeromladning, der er udelukket fra definitionen af anløbshavne for containerskibe i denne forordning.

Mindst hvert andet år derefter vedtager Kommissionen gennemførelsesretsakter om ajourføring af listen over nabohavne til containeromladning, der er udelukket fra definitionen af anløbshavne for containerskibe i denne forordning.

Onsdag den 19. oktober 2022

Kommissionens forslag

Ændring

Disse gennemførelsesretsakter skal indeholde en liste over nabohavne til containeromladning, der ligger uden for Unionen, men under 300 sømil fra Unionens område, og hvor andelen af containeromladning, målt i tyve fods ækvivalente enheder, overstiger 65 % af den samlede containertrafik i den pågældende havn i den seneste tolv månedersperiode, for hvilken der foreligger relevante data.

Med henblik på denne liste anses containere for at blive omladet, når de losses fra et skib i en havn alene med det formål at laste dem på et andet skib. Havne beliggende i et tredjeland, der effektivt anvender foranstaltninger, som er lige så ambitiøse som kravene i denne forordning, medtages ikke.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 27, stk. 3.

#### Ændring 60

#### Forslag til forordning

#### Artikel 2 — stk. 2 b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

Medlemsstaterne kan for så vidt angår den energi, der bruges under sejlads, som foretages af andre passagerskibe end krydstogtskibe mellem en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og en anløbshavn under samme medlemsstats jurisdiktion beliggende på en ø med færre end 100 000 fastboende, og for så vidt angår den energi, der bruges under deres ophold i en havn på den pågældende ø, undtage bestemte ruter og havne fra anvendelsen af stk. 1, litra a) og b). Medlemsstaterne skal give Kommissionen meddelelse om sådanne undtagelser, inden de træder i kraft, og Kommissionen skal offentliggøre dem i Den Europæiske Unions Tidende. Sådanne undtagelser finder ikke anvendelse efter den 31. december 2029.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 61****Forslag til forordning****Artikel 2 — stk. 2 c (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

Medlemsstaterne kan for så vidt angår den energi, der bruges 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 den energi, der bruges under opholdet i anløbshavnen i den pågældende region i den yderste periferi, undtage bestemte ruter og havne fra anvendelsen af stk. 1, litra a) og b). Medlemsstaterne skal give Kommissionen meddelelse om sådanne undtagelser, inden de træder i kraft, og Kommissionen skal offentliggøre dem i Den Europæiske Unions Tidende. Sådanne undtagelser finder ikke anvendelse efter den 31. december 2029. Intet er til hinder for, at medlemsstaterne eller deres regioner og territorier kan beslutte ikke at anvende en sådan undtagelse eller bringe en undtagelse, som de har indrømmet, til ophør inden den 31. december 2029.

**Ændring 62****Forslag til forordning****Artikel 2 — stk. 2 d (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

Medlemsstaterne kan, for så vidt angår energiforbruget på sejlads, der foretages inden for rammerne af en kontrakt om offentlig tjeneste, eller på sejlads med fartøjer, der er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92, undtage bestemte ruter fra anvendelsen af stk. 1. Medlemsstaterne skal give Kommissionen meddelelse om sådanne undtagelser, inden de træder i kraft, og Kommissionen skal offentliggøre dem i Den Europæiske Unions Tidende. Sådanne undtagelser finder ikke anvendelse efter den 31. december 2029.

**Ændring 63****Forslag til forordning****Artikel 2 — stk. 2 e (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

Kommissionen skal løbende overvåge denne forordnings indvirkning på omdirigering af gods, navnlig via omladningshavne i nabolande. Hvis Kommissionen konstaterer større negative virkninger for Unionens havne, skal den forelægge Europa-Parlamentet og Rådet lovgivningsforslag om ændring af denne forordning. Kommissionen skal navnlig analysere denne forordnings indvirkning på regionerne i den yderste periferi og øer og om nødvendigt foreslå ændringer af denne forordnings anvendelsesområde.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 64

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra h

Kommissionens forslag

h) »alternative energikilder«: vedvarende **vind- eller solenergi**, der produceres om bord, eller elektricitet, der leveres fra landstrøm

Ændring

h) »alternative energikilder«: vedvarende **energi**, der produceres om bord, eller elektricitet, der leveres fra landstrøm

## Ændring 65

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra h a (nyt)

Kommissionens forslag

ha) »vindfremdrift« eller »vindassisteret fremdrift«: en fremdriftsteknik, der er hoved- eller hjælpekilde til fremdriften af et hvilket som helst fartøj ved hjælp af vindens energi, som udnyttes under fartøjets sejlads

Ændring

## Ændring 66

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra i

Kommissionens forslag

i) »anløbshavn«: en **anløbshavn som defineret i artikel 3, litra b**, i **forordning (EU) 2015/757**

Ændring

i) »anløbshavn«: **den havn, hvor et skib tager ophold for at laste eller losse en væsentlig del af sin fragt eller for at ombordtage eller ilandsætte passagerer, hvilket følgelig ikke inkluderer ophold, der udelukkende har til formål at påfylde brændstof, proviantere, skifte besætning, sejle i tørdok eller reparere skibet eller dets udstyr, tilfælde, hvor et skib har søgt havn, fordi det har behov for hjælp eller er i nød, overførsler mellem skibe uden for havnen, ophold, der udelukkende har til formål at søge ly for ugunstige vejrforhold eller er nødvendige på grund af eftersøgnings- og redningsaktiviteter, samt ophold, som containerskibe gør i en nabohavn til containeromladning**

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 67

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra m

Kommissionens forslag

m) »skib ved kaj«: et skib ved *kaj som defineret i artikel 3, litra n*, i forordning (EU) 2015/757

Ændring

m) »skib ved kaj«: et skib, *som er sikkert fortøjet ved kajen i en havn under en medlemsstats jurisdiktion i forbindelse med lastning eller losning af varer, ombordtagning eller ilandsætning af passagerer eller ophold (hotelling), inklusive det tidsrum, hvor der ikke udføres gods- eller passageroperationer*

## Ændring 68

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra n

Kommissionens forslag

n) »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

Ændring

n) »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, *eksklusive den ekstra energi, der bruges på grund af de tekniske egenskaber ved et skib i isklasse IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse, og eksklusiv den ekstra energi, der bruges af et skib i isklasse IC, IB, IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse, når det sejler i isfyldte farvande*

## Ændring 69

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra q a (nyt)

Kommissionens forslag

qa) »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*

Ændring

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 70

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra q b (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

qb) »sejlads i isfyldte farvande«: et isklaseskibs sejlads i et havområde inden for iskanten

## Ændring 71

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra q c (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

qc) »iskant«: grænse­linjen på ethvert givet tidspunkt mellem åbent vand og havis af enhver art, enten som fastis eller drivis

## Ændring 72

## Forslag til forordning

## Artikel 3 — stk. 1 — litra r

Kommissionens forslag

Ændring

r) »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 på land, **når** skibets hovedfordelingstavle **forsynes direkte** med henblik på strømforsyning af hotel- eller servicefaciliteter eller opladning af sekundære batterier

r) »landstrøm«: det system, der leverer elektricitet til skibe, der ligger ved kaj, ved lav eller høj spænding, vekselstrøm eller jævnstrøm, herunder **stationære, flydende og mobile** anlæg på skibssiden og på land, **der forsyner** skibets hovedfordelingstavle med henblik på strømforsyning af hotel- eller servicefaciliteter eller opladning af sekundære batterier

## Ændring 73

## Forslag til forordning

## Artikel 4 — stk. 2 — led 3

Kommissionens forslag

Ændring

— 13 % fra den 1. januar 2035

— 20 % fra den 1. januar 2035

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 74****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 2 — led 4***Kommissionens forslag*— **26** % fra den 1. januar 2040*Ændring*— **38** % fra den 1. januar 2040**Ændring 75****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 2 — led 5***Kommissionens forslag*— **59** % fra den 1. januar 2045*Ændring*— **64** % fra den 1. januar 2045**Ændring 76****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 2 — led 6***Kommissionens forslag*— **75** % fra den 1. januar 2050.*Ændring*— **80** % fra den 1. januar 2050.**Ændring 77****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 2 — afsnit 1***Kommissionens forslag*

[\*: Referenceværdien, som vil blive beregnet på et senere tidspunkt i lovgivningsproceduren, svarer til den gennemsnitlige drivhusgasintensitet af energien brugt om bord af skibe i **flåden** i 2020 fastsat på grundlag af data, der overvåges og rapporteres inden for rammerne af forordning (EU) 2015/757, og ved hjælp af den metode og de standardværdier, der er fastsat i bilag I til nævnte forordning.]

*Ændring*

[\*: Referenceværdien, som vil blive beregnet på et senere tidspunkt i lovgivningsproceduren, svarer til den gennemsnitlige drivhusgasintensitet af energien brugt om bord af skibe i **EU-flåden** i 2020 fastsat på grundlag af data, der overvåges og rapporteres inden for rammerne af forordning (EU) 2015/757, og ved hjælp af den metode og de standardværdier, der er fastsat i bilag I til nævnte forordning.]

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 78****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 3***Kommissionens forslag*

3. Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed efter metoden i bilag I.

*Ændring*

3. Drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord af et skib, beregnes som mængden af drivhusgasemissioner pr. energienhed efter metoden i bilag I. **For skibe i isklasser skal der anvendes en korrektionsfaktor, hvorved det højere brændstof-forbrug i forbindelse med issejlads fratrækkes.**

**Ændring 79****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 3 a (nyt)***Kommissionens forslag**Ændring*

**3a. Standardværdierne i bilag II til denne forordning skal danne grundlag for beregningen af emissionsfaktorer. I tilfælde, hvor der findes faktiske værdier, som er verificeret ved hjælp af certificering eller direkte emissionsmålinger, kan disse faktiske værdier anvendes i stedet.**

**Ændring 80****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 4***Kommissionens forslag*

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag II for at tilføje well-to-wake-emissionsfaktorer vedrørende eventuelle nye energikilder **eller** tilpasse de eksisterende emissionsfaktorer med henblik på at sikre overensstemmelse med fremtidige internationale standarder eller EU-lovgivningen på energiområdet.

*Ændring*

4. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag II for at tilføje well-to-wake-emissionsfaktorer vedrørende eventuelle nye energikilder, tilpasse de eksisterende emissionsfaktorer med henblik på at sikre overensstemmelse med fremtidige internationale standarder eller EU-lovgivningen på energiområdet **og for at sikre, at de i alle faser af brændstoffets livscyklus er så repræsentative som muligt for de reelle emissioner i henhold til den bedste tilgængelige videnskabelige og tekniske viden.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 81****Forslag til forordning****Artikel 4 — stk. 4 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

4a. Der skal afholdes konsultationer mellem havnenes forvaltningsorganer, terminaloperatører, skibsejere, skibsoperatører, brændstofleverandører og andre relevante interessenter for at sikre samarbejde med hensyn til den forsyning med alternative brændstoffer, der er planlagt og indført i de enkelte havne, samt med hensyn til den forventede efterspørgsel fra fartøjer, der anløber disse havne.

**Ændring 82****Forslag til forordning****Artikel 4 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

**Artikel 4a****Brug af vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse**

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger, om nødvendigt ved hjælp af den kreditudvekslingsmekanisme, der er oprettet ved direktiv XXXX [direktivet om vedvarende energi], for at sikre, at vedvarende brændstoffer af ikkebiologisk oprindelse (RFNBO'er) gøres tilgængelige i havne på deres område.
2. Fra den 1. januar 2025 til den 31. december 2034 skal der anvendes en multiplikator på »2« i nævneren i ligning (1) i bilag I til beregning af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord, med henblik på at belønne selskaber, der benytter RFNBO-brændstoffer.
3. Fra den 1. januar 2030 skal mindst 2 % af den årlige gennemsnitlige energi, der bruges om bord på et skib, dækkes med RFNBO'er, der er i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra b).
4. Indtil den 31. december 2034 finder stk. 3 ikke anvendelse på selskaber og deres datterselskaber, der opererer tre eller færre skibe, som er omfattet af anvendelsesområdet i artikel 2, stk. 1.

Onsdag den 19. oktober 2022

Kommissionens forslag

Ændring

5. Senest i 2028 vurderer Kommissionen forpligtelsen i stk. 3 med henblik på at tilpasse den, hvis:

- der er alvorlig bekymring med hensyn til produktionskapaciteten for, tilgængeligheden af eller prisen på RFNBO'er, eller
- der er en betydelig omkostningsreduktion for og en geografisk omfattende tilgængelighed af RFNBO'er og et behov for at øge delkvoten for at opfylde Unionens klimamål.

6. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at fastsætte kriterierne for den i stk. 5 nævnte vurdering og tilpasse forpligtelserne i artikel 4a, stk. 3, og bilag V, hvis det skønnes nødvendigt ved denne vurdering.

#### Ændring 83

#### Forslag til forordning

#### Artikel 5 — stk. 1

Kommissionens forslag

1. Fra den 1. januar 2030 skal et skib, der ligger ved kaj i en anløbshavn **under en medlemsstats jurisdiktion, tilsluttes** landstrøm og anvende den til **alle energibehov**, mens det ligger ved kaj.

Ændring

1. Fra den 1. januar 2030 skal et skib, der ligger ved kaj i en anløbshavn, **der er omfattet af artikel 9 i forordning XXXX-XXX (forordning om infrastruktur for alternative drivmidler), tilslutte sig** landstrøm og anvende den til **al sin elektricitet**, mens det ligger ved kaj. **Hvis en havn, der ikke er en TEN-T-havn, frivilligt har installeret landstrøm, skal skibe, der anløber den pågældende havn og har kompatibelt landstrømsudstyr ombord, tilslutte sig landstrøm, når det er til rådighed ved den pågældende kajplads.**

#### Ændring 84

#### Forslag til forordning

#### Artikel 5 — stk. 3 — litra b

Kommissionens forslag

b) der anvender nulemissionsteknologier, jf. bilag III

Ændring

b) der anvender nulemissionsteknologier, jf. bilag III, **forudsat at de kontinuerligt opnår emissioner, der svarer til de emissionsreduktioner, som ville blive opnået ved brug af landstrøm**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 85****Forslag til forordning****Artikel 5 — stk. 3 — litra d***Kommissionens forslag*

d) som ikke kan tilsluttes landstrøm på grund af manglende tilslutningssteder i en havn

*Ændring*

d) som ikke kan tilsluttes landstrøm på grund af manglende tilslutningssteder i en havn, **herunder på grund af en (midlertidig) mangel på netkapacitet, bl.a. i (sæsonbestemte) perioder, hvor der er maksimal efterspørgsel efter strøm fra fartøjer ved kaj**

**Ændring 86****Forslag til forordning****Artikel 5 — stk. 3 — litra e***Kommissionens forslag*

e) som ikke kan tilsluttes landstrøm, fordi landanlægget ved havnen ikke er kompatibelt med landstrømsanlægget om bord på skibet

*Ændring*

e) som ikke kan tilsluttes landstrøm, fordi landanlægget ved havnen ikke er kompatibelt med landstrømsanlægget om bord på skibet, **forudsat at anlægget om bord på skibet til landtilslutning er certificeret efter standarderne i bilag II til forordning XXX-XXX (forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler) for søgående skibes landtilslutningssystemer**

**Ændring 87****Forslag til forordning****Artikel 5 — stk. 3 a (nyt)***Kommissionens forslag**Ændring*

**3a. Skibsoperatører skal på forhånd underrette de havne, de anløber, om, hvorvidt de ønsker at tilslutte sig landstrøm, eller hvorvidt de ønsker at anvende en nulemissionsteknologi som defineret i bilag III til denne forordning. Skibsoperatørerne skal også angive den mængde strøm, de i givet fald forventer at få brug for under det pågældende anløb, og oplyse om det tilgængelige strømudstyr om bord.**

Onsdag den 19. oktober 2022

### Ændring 88

#### Forslag til forordning

##### Artikel 5 — stk. 4

---

###### Kommissionens forslag

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag III for at indsætte henvisninger til nye teknologier på listen over gældende nulemissionsteknologier eller **kriterier** for deres anvendelse, hvis disse nye teknologier anses for at svare til de teknologier, der er opført i nævnte bilag, i lyset af den videnskabelige og tekniske udvikling.

---

###### Ændring

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag III for at indsætte henvisninger til nye teknologier på listen over gældende nulemissionsteknologier eller **ændre kriterierne** for deres anvendelse, hvis disse nye teknologier **eller kriterierne for deres anvendelse**, anses for at svare til **eller være bedre end** de teknologier, der er opført i nævnte bilag, i lyset af den videnskabelige og tekniske udvikling.

### Ændring 89

#### Forslag til forordning

##### Artikel 5 — stk. 5

---

###### Kommissionens forslag

5. Havnemyndigheden i anløbshavnen afgør, om undtagelserne i stk. 3 finder anvendelse, og udsteder eller afviser at udstede certifikatet i overensstemmelse med kravene i bilag IV.

---

###### Ændring

5. Havnemyndigheden i anløbshavnen **eller, hvor det er relevant, terminaloperatøren eller den kompetente myndighed** afgør, om undtagelserne i stk. 3 finder anvendelse, og udsteder eller afviser at udstede certifikatet i overensstemmelse med kravene i bilag IV.

### Ændring 90

#### Forslag til forordning

##### Artikel 5 — stk. 6

---

###### Kommissionens forslag

6. *Fra den 1. januar 2035 kan undtagelserne i stk. 3, litra d) og e), ikke anvendes på et givet skib mere end fem gange i alt i løbet af et rapporteringsår. Et havneanløb medregnes ikke med henblik på overensstemmelse med denne bestemmelse, hvis selskabet påviser, at det ikke med rimelighed kunne have vidst, at skibet ikke kunne tilsluttes af de årsager, der er nævnt i stk. 3, litra d) og e).*

---

###### Ændring

**udgår**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 91****Forslag til forordning****Artikel 5 — stk. 7 a (nyt)**

---

*Kommissionens forslag*

---

*Ændring*

*7a. Der skal afholdes konsultationer mellem havnenes forvaltningsorganer, terminaloperatører, skibsejere, skibsoperatører, brændstofleverandører og andre relevante interessenter for at sikre samarbejde med hensyn til den forsyning med alternative brændstoffer, der er planlagt og indført i de enkelte havne, samt med hensyn til den forventede efterspørgsel fra fartøjer, der anløber disse havne.*

**Ændring 92****Forslag til forordning****Artikel 6 — stk. 4**

---

*Kommissionens forslag*

---

*Ændring*

4. Selskaberne skal indhente, registrere, samle, analysere og dokumentere overvågningsdata, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer og aktivitetsdata, på en gennemsigtig og nøjagtig måde, som sætter verifikatoren i stand til at bestemme drivhusgasintensiteten af energien brugt om bord af skibe.

4. Selskaberne skal indhente, registrere, samle, analysere og dokumentere overvågningsdata, herunder forudsætninger, referencer, emissionsfaktorer og aktivitetsdata **og enhver anden information, der er nødvendig for at overholde denne forordning**, på en gennemsigtig og nøjagtig måde, som sætter verifikatoren i stand til at bestemme drivhusgasintensiteten af energien brugt om bord af skibe.

**Ændring 93****Forslag til forordning****Artikel 7 — stk. 3 — litra e**

---

*Kommissionens forslag*

---

*Ændring*

e) en beskrivelse af den eller de påtænkte energikilder, der skal anvendes om bord under sejlads og ved kaj for at opfylde kravene i artikel 4 og 5

e) en beskrivelse af den eller de påtænkte energikilder, der skal anvendes om bord under sejlads og ved kaj for at opfylde kravene i artikel 4 og 5 **samt i henholdsvis bilag I og III**

Onsdag den 19. oktober 2022

#### Ændring 94

#### Forslag til forordning

#### Artikel 7 — stk. 3 — litra k

Kommissionens forslag

k) en beskrivelse af den anvendte metode til bestemmelse af surrogatdata til brug for manglende data

Ændring

k) en beskrivelse af den anvendte metode til bestemmelse af surrogatdata til lukning af datahuller **eller til identifikation og rettelser af datafejl**

#### Ændring 95

#### Forslag til forordning

#### Artikel 7 — stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

**3a. Hvis den ekstra energi, der kræves som følge af skibets isklasse, skal holdes uden for beregningen af den energi, der bruges om bord, skal overvågningsplanen også omfatte:**

a) information om skibets isklasse

b) en beskrivelse af proceduren for overvågning af den tilbagelagte afstand for hele sejladsen, samt

c) under sejlads i isfyldte farvande, dato og tidspunkt for sejladsen i isfyldte farvande, brændstofforbrug og energi fra alternative energikilder eller en nulemissionsteknologi som angivet i bilag III i forbindelse med sejlads i isfyldte farvande.

#### Ændring 96

#### Forslag til forordning

#### Artikel 8 — stk. 1

Kommissionens forslag

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.

Ændring

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, **korrigeres eller ajourføres.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 97****Forslag til forordning****Artikel 8 — stk. 2 — indledning**

Kommissionens forslag

2. Selskaber skal ændre overvågningsplanen i enhver af de følgende situationer:

Ændring

2. Selskaber skal ændre overvågningsplanen **uden unødige forsinkelse** i enhver af de følgende situationer:

**Ændring 98****Forslag til forordning****Artikel 8 — stk. 2 — litra e a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

ea) hvis metoderne til forhindring af datahuller og identifikation af datafejl er blevet vurderet at være utilstrækkelige til at sikre datapålidelighed.gennemsigtighed.

**Ændring 99****Forslag til forordning****Artikel 9 — stk. 2**

Kommissionens forslag

2. Selskaberne skal fremlægge nøjagtige og pålidelige data om drivhusgassernes emissionsintensitet og bæredygtigheds karakteristikaene for biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel, som er verificeret efter en ordning, der er anerkendt af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 30, stk. 5 og 6, i direktiv (EU) 2018/2001.

Ændring

2. Selskaberne skal fremlægge nøjagtige, **fuldstændige** og pålidelige data om drivhusgassernes emissionsintensitet og bæredygtigheds karakteristikaene for biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel, som er verificeret efter en ordning, der er anerkendt af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 30, stk. 5 og 6, i direktiv (EU) 2018/2001.

**Ændring 100****Forslag til forordning****Artikel 9 — stk. 3**

Kommissionens forslag

3. Selskaberne er berettigede til at afvige fra de fastsatte standardværdier for tank-to-wake-emissionsfaktorerne, hvis de faktiske værdier certificeres ved **laboratorieprøvning eller målinger af direkte emissioner. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter** i overensstemmelse med **artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte regler for gennemførelse af laboratorieprøvninger og målinger af direkte emissioner.**

Ændring

3. Selskaberne er berettigede til at afvige fra de fastsatte standardværdier for tank-to-wake-emissionsfaktorerne, hvis de faktiske værdier certificeres ved målinger af direkte emissioner i overensstemmelse med **de eksisterende certificerings- og verifikationsordninger, der er fastsat i direktiv (EU) 2018/2001 og direktiv (EU) XXXX/XXXX (gasdirektivet).** Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte regler for gennemførelse af målinger af direkte emissioner.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 101**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 9 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

**Artikel 9a**

**Certificering af andre brændstoffer**

1. Selskaberne er berettigede til at afvige fra de fastsatte standardværdier for well-to-tank-emissionsfaktorerne for alle andre brændstoffer, forudsat at de faktiske værdier fastsættes ved certificering eller direkte emissionsmålinger.
2. Selskaberne er berettigede til at afvige fra de fastsatte standardværdier for tank-to-wake-emissionsfaktorerne for alle andre brændstoffer, forudsat at de faktiske værdier certificeres ved direkte emissionsmålinger.
3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte regler for certificering af faktiske well-to-tank-emissioner og regler for udførelse af de direkte emissionsmålinger.

**Ændring 102**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 10 — stk. 1**

Kommissionens forslag

Ændring

1. Verifikatoren vurderer, om overvågningsplanen er i overensstemmelse med kravene i artikel 6-9. Hvis verifikatoren under sin vurdering konstaterer, at disse krav ikke er overholdt, skal det pågældende selskab 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.

1. Verifikatoren vurderer, om overvågningsplanen er i overensstemmelse med kravene i artikel 6-9. Hvis verifikatoren under sin vurdering konstaterer, at disse krav ikke er overholdt, 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.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 103**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 10 — stk. 3**

---

*Kommissionens forslag*

---

3. Hvis verifikatoren ved sin vurdering konstaterer ukorrekte angivelser eller afvigelser i forhold til denne forordning, underretter verifikatoren det pågældende selskab herom snarest muligt. Selskabet skal derefter ændre de ukorrekte angivelser eller afvigelser, således at verifikationsprocessen kan afsluttes til tiden.

---

*Ændring*

---

3. Hvis verifikatoren ved sin vurdering konstaterer ukorrekte angivelser eller afvigelser i forhold til denne forordning, underretter verifikatoren det pågældende selskab herom snarest muligt. Selskabet skal derefter **uden unødigt forsinkelse** ændre de ukorrekte angivelser eller afvigelser, således at verifikationsprocessen kan afsluttes til tiden.

**Ændring 104**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 11 — stk. 2 — litra d**

---

*Kommissionens forslag*

---

d) brug af landstrøm eller tilstedeværelse af undtagelser, der er certificeret i henhold til artikel 5, stk. 5.

---

*Ændring*

---

d) brug af landstrøm eller tilstedeværelse af undtagelser, der er **anført i artikel 5, stk. 3, og** certificeret i henhold til artikel 5, stk. 5.

**Ændring 105**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 11 — stk. 3 — litra d**

---

*Kommissionens forslag*

---

d) **skibets** relevante registre er fuldstændige og konsekvente.

---

*Ændring*

---

d) **at skibets** relevante registre er fuldstændige, **gennemsigtige** og konsekvente.

**Ændring 106**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 12 — stk. 1**

---

*Kommissionens forslag*

---

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.

---

*Ændring*

---

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, **som ville underminere opfyldelsen af målene i denne forordning**, skal verifikatoren udføre supplerende analyser.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 107****Forslag til forordning****Artikel 13 — stk. 1***Kommissionens forslag*

1. Verifikatorer skal akkrediteres for aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

*Ændring*

1. Verifikatorer skal akkrediteres for aktiviteter inden for denne forordnings anvendelsesområde af et nationalt akkrediteringsorgan i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008. **Det nationale akkrediteringsorgan skal regelmæssig meddele Kommissionen listen over akkrediterede verifikatorer sammen med alle relevante kontaktoplysninger.**

**Ændring 108****Forslag til forordning****Artikel 13 — stk. 1 a (nyt)***Kommissionens forslag**Ændring*

**1a. De nationale akkrediteringsorganer skal sikre, at verifikatoren:**

- a) er kyndig inden for skibsfart
- b) til enhver tid råder over et betydeligt teknisk personale samt støttepersonale, der står i et passende forhold til det antal fartøjer, som skal verificeres
- c) er i stand til på ethvert arbejdssted, når og hvor der er behov for det, at afsætte midler og personale, der står i et passende forhold til de opgaver, der skal udføres i overensstemmelse med de forskellige opgaver, der er anført i kapitel V i denne forordning.

**Ændring 109****Forslag til forordning****Artikel 13 — stk. 1 b (nyt)***Kommissionens forslag**Ændring*

**1b. For at udelukke potentielle interessekonflikter må verifikatoren for så vidt angår sin aflønning ikke i væsentlig grad være afhængig af et enkelt selskab.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 110**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 13 — stk. 3**

*Kommissionens forslag*

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af verifikatorer. De metoder, der angives i disse delegerede retsakter, baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 10 og 11, samt på relevante internationalt anerkendte standarder.

*Ændring*

3. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at supplere denne forordning ved at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af verifikatorer **og andre regler for at sikre verifikatorens uafhængighed og uvildighed**. De metoder, der angives i disse delegerede retsakter, baseres på verifikationsprincipperne, jf. artikel 10 og 11, samt på relevante internationalt anerkendte standarder.

**Ændring 111**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 14 — stk. 1 — litra c**

*Kommissionens forslag*

c) mængden af hver type brændstof, der forbruges ved kaj og til søs

*Ændring*

c) mængden af hver type brændstof, der forbruges ved kaj og til søs, **herunder mængden af elektricitet, der optages ved kaj til sejlads**

**Ændring 112**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 14 — stk. 1 — litra d**

*Kommissionens forslag*

d) well-to-wake-emissionsfaktorerne for hver type brændstof, der forbruges ved kaj og til søs, fordelt på well-to-tank-emissioner, tank-to-wake-emissioner og fugitive emissioner, som omfatter alle relevante drivhusgasser

*Ændring*

d) well-to-wake-emissionsfaktorerne for hver type brændstof, **herunder elektricitet fra et landstrømsanlæg**, der forbruges ved kaj og til søs, fordelt på well-to-tank-emissioner, tank-to-wake-emissioner og fugitive emissioner, som omfatter alle relevante drivhusgasser

**Ændring 113**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 14 — stk. 1 — litra e**

*Kommissionens forslag*

e) mængden af hver type alternativ energikilde, der forbruges ved kaj og til søs.

*Ændring*

e) mængden af hver type alternativ energikilde, der forbruges ved kaj og til søs, **herunder brændstof, elektricitet samt vind- og solenergi**.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 114

## Forslag til forordning

## Artikel 14 — stk. 1 a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

1a. Hvis den ekstra energi, der kræves som følge af skibets isklasse, skal udelukkes fra den energi, der anvendes om bord, skal overvågningsplanen også omfatte:

- a) skibets isklasse
- b) dato og klokkeslæt for sejlads i isfyldte farvande
- c) mængden af hver type brændstof, der forbruges ved sejlads i isfyldte farvande
- d) mængden af hver type alternativ energikilde, der forbruges ved sejlads i isfyldte farvande
- e) den tilbagelagte strækning ved sejlads i isfyldte farvande
- f) den tilbagelagte strækning på sejladsen
- g) mængden af hver type brændstof, der forbruges til søs
- h) mængden af hver type alternativ energikilde, der forbruges til søs.

## Ændring 115

## Forslag til forordning

## Artikel 14 — stk. 2

Kommissionens forslag

Ændring

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

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

## Ændring 116

## Forslag til forordning

## Artikel 15 — stk. 2 — litra c a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

ca) indsamle de i artikel 14, stk. 3, nævnte oplysninger og sende dem til medlemsstatens kompetente myndighed.

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 117

## Forslag til forordning

## Artikel 15 — stk. 2 — litra d

Kommissionens forslag

---

(d) beregne sanktioneerne omhandlet i artikel 20, stk. 1 og 2.

Ændring

---

udgår

## Ændring 118

## Forslag til forordning

## Artikel 15 — stk. 3 a (nyt)

Kommissionens forslag

---

3a. På grundlag af de oplysninger, som verifikatoren fremlægger, beregner medlemsstaternes kompetente myndighed sanktioneerne i artikel 20, stk. 1 og 2 og giver selskabet meddelelse herom.

Ændring

## Ændring 119

## Forslag til forordning

## Artikel 15 — stk. 4 a (nyt)

Kommissionens forslag

---

4a. Den administrerende myndighed for et rederi er:

- a) hvis der er tale om et rederi, der er registreret i en medlemsstat, den medlemsstat, hvor rederiet er registreret
- b) hvis der er tale om et rederi, der ikke er registreret i en medlemsstat, den medlemsstat, der har det største anslåede antal havneanløb fra sejlads udført af det pågældende rederi inden for de seneste to overvågningsår, som falder inden for det anvendelsesområde, der er fastsat i artikel 2
- c) hvis der er tale om et rederi, der ikke er registreret i en medlemsstat, og som ikke har gennemført sejlads, der er omfattet af artikel 2, i de to foregående overvågningsår, er den administrerende myndighed den medlemsstat, hvorfra rederiet har påbegyndt sin første sejlads, som er omfattet af artikel 2

Ændring

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 120****Forslag til forordning****Artikel 16 — stk. 1***Kommissionens forslag*

1. Kommissionen udvikler, sikrer driften af og ajourfører en elektronisk overensstemmelsesdatabase med henblik på at overvåge overensstemmelsen med artikel 4 og 5. Overensstemmelsesdatabase anvendes til at føre register over skibes overensstemmelsesbalance og anvendelsen af de fleksibilitetsmekanismer, der er omhandlet i artikel 17 og 18. Database skal være tilgængelig for selskaberne, verifikatorerne, de kompetente myndigheder og Kommissionen.

*Ændring*

1. Kommissionen udvikler, sikrer driften af og ajourfører en elektronisk overensstemmelsesdatabase, **der er integreret med THETIS-MRV-systemet, der er oprettet i medfør af forordning (EU) 2015/757**, med henblik på at overvåge overensstemmelsen med artikel 4 og 5. Overensstemmelsesdatabase anvendes til at føre register over skibes overensstemmelsesbalance, **anvendelsen af undtagelserne i artikel 5, stk. 3**, og anvendelsen af de fleksibilitetsmekanismer, der er omhandlet i artikel 17 og 18, **og sanktioner i henhold til artikel 20**. Database skal være tilgængelig for selskaberne, verifikatorerne, de kompetente myndigheder og Kommissionen.

**Ændring 121****Forslag til forordning****Artikel 16 — stk. 1 a (nyt)***Kommissionens forslag**Ændring*

**1a. Selskaber må akkumulere overensstemmelsesoverskud fra skibe, som ikke er underlagt denne forordning, og som drives med motorkraft udelukkende fra vedvarende energi, som f.eks. vind- eller solkraft, så længe disse skibe ikke kun anvendes til fritidsformål.**

**Ændring 122****Forslag til forordning****Artikel 16 — stk. 3***Kommissionens forslag**Ændring*

3. Senest den 30. april hvert år registrerer selskabet for hvert af dets skibe de oplysninger, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2, i overensstemmelsesdatabase, som de er kontrolleret af verifikatoren, sammen de oplysninger, der gør det muligt at identificere skibet, selskabet samt identiteten af den verifikator, der har foretaget vurderingen.

3. Senest den 30. april hvert år registrerer selskabet for hvert af dets skibe de oplysninger, der er omhandlet i artikel 15, stk. 2, i overensstemmelsesdatabase, som de er kontrolleret **og beregnet** af verifikatoren, **anvendelsen af de fleksibilitetsmekanismer, der er fastsat i artikel 17 og 18, de årlige undtagelser, der er anvendt i medfør af artikel 5, stk. 3, hvis der er nogle**, sammen **med** de oplysninger, der gør det muligt at identificere skibet, selskabet samt identiteten af den verifikator, der har foretaget vurderingen.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 123**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 17 — stk. 1**

*Kommissionens forslag*

1. Hvis skibet har et overensstemmelsesoverskud for rapporteringsperioden, **kan selskabet** opspare det med henblik på det samme skibs overensstemmelsesbalance for den efterfølgende rapporteringsperiode. Selskabet skal registrere opsparingen af overensstemmelsesoverskuddet til den efterfølgende rapporteringsperiode i overensstemmelsesdatabase efter godkendelse fra verifikatoren. Selskabet kan ikke længere opspare overensstemmelsesoverskuddet, når FuelEU-overensstemmelsescertifikatet er blevet udstedt.

*Ændring*

1. På grundlag af de i artikel 15, stk. 2, omhandlede oplysninger kan selskabet, hvis skibet har et overensstemmelsesoverskud på drivhusgasintensiteten eller på den i henholdsvis artikel 4, stk. 2, og artikel 4a, stk. 3, nævnte RFNBO-kvote for rapporteringsperioden, opspare det med henblik på det samme skibs overensstemmelsesbalance for den efterfølgende rapporteringsperiode. Selskabet skal registrere opsparingen af overensstemmelsesoverskuddet til den efterfølgende rapporteringsperiode i overensstemmelsesdatabase efter godkendelse fra verifikatoren. Selskabet kan ikke længere opspare overensstemmelsesoverskuddet, når FuelEU-overensstemmelsescertifikatet er blevet udstedt. **Det uudnyttede overensstemmelsesoverskud for den følgende rapporteringsperiode har en gyldighed på tre år.**

**Ændring 124**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 18 — stk. 1**

*Kommissionens forslag*

1. Overensstemmelsesbalancerne for to eller flere skibe, som verificeres af den samme verifikator, kan samles i en pulje med hensyn til opfyldelse af kravene i artikel 4. Et skibs overensstemmelsesbalance kan ikke medtages i mere end én pulje i samme rapporteringsperiode.

*Ændring*

1. Overensstemmelsesbalancerne **for drivhusgasintensiteten og den i henholdsvis artikel 4, stk. 2, og artikel 4a, stk. 3, nævnte RFNBO-kvote**, for to eller flere skibe, som verificeres af den samme verifikator, kan samles i en pulje med hensyn til opfyldelse af kravene i artikel 4 **og artikel 4a**. Et skibs overensstemmelsesbalance kan ikke medtages i mere end én pulje i samme rapporteringsperiode.

**Ændring 125**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 — stk. 1**

*Kommissionens forslag*

1. Hvis skibet den 1. maj i året efter rapporteringsperioden har et overensstemmelsesunderskud, skal selskabet betale en sanktion. **Verifikatoren** beregner beløbet for sanktionen på grundlag af **den formel**, der er angivet i bilag V.

*Ændring*

1. Hvis skibet den 1. maj i året efter rapporteringsperioden har et overensstemmelsesunderskud, skal selskabet betale en **afhjælpende** sanktion. **Medlemsstatens kompetente myndighed** beregner **på baggrund af oplysninger fra verifikatoren** beløbet for sanktionen på grundlag af **de formler**, der er angivet i bilag V, **for grænsen for drivhusgasintensiteten og, hvor det er relevant, den i henholdsvis artikel 4, stk. 2, og artikel 4a, stk. 3, omhandlede RFNBO-kvote.**

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 126

## Forslag til forordning

## Artikel 20 — stk. 2

## Kommissionens forslag

2. Selskabet skal betale en sanktion for hvert havneanløb, der ikke opfylder kravene. **Verifikatoren** beregner beløbet for sanktionen ved at gange et beløb på 250 EUR med den installerede effekt om bord i megawatt og med det antal timer, skibet har ligget ved kaj.

## Ændring

2. Selskabet skal betale en sanktion for hvert havneanløb, der ikke opfylder kravene. **Medlemsstatens kompetente myndighed** beregner **på grundlag af oplysninger fra verifikatoren** beløbet for sanktionen ved at gange et beløb på 250 EUR **i 2022-priser** med den installerede effekt om bord i megawatt og med det antal timer, skibet har ligget ved kaj. **Med henblik på denne beregning anses den tid, der er nødvendig for at tilslutte sig landstrøm, for at være to timer, og dette tidsrum skal som standard fratrækkes beregningen af det antal timer, skibet har ligget ved kaj, for at tage højde for den tid, der er nødvendig for at tilslutte sig landstrøm.**

## Ændring 127

## Forslag til forordning

## Artikel 20 — stk. 3 a (nyt)

## Kommissionens forslag

3a. Den administrerende stat for så vidt angår et selskab sikrer, at det for hvert af sine skibe, der har et overensstemmelsesunderskud pr. 1. juni i rapporteringsåret, efter en eventuel godkendelse fra deres kompetente myndighed senest den 30. juni i rapporteringsåret betaler et beløb svarende til den afhjælpende sanktion, der følger af anvendelsen af de formler, der er angivet i bilag V, del B.

## Ændring

## Ændring 128

## Forslag til forordning

## Artikel 20 — stk. 3 b (nyt)

## Kommissionens forslag

3b. Når selskabet indgår en aftale med en kommerciel operatør om, at denne operatør er ansvarlig for indkøb af brændstof og skibets drift, fastsætter selskabet og denne kommercielle operatør ved kontraktmæssig aftale, at sidstnævnte er ansvarlig for betalingen af de omkostninger, der opstår som følge af de i denne artikel omhandlede sanktioner. I dette stykke forstås ved ansvarlig for skibets drift den, der træffer beslutninger om fragten, skibets fartplan, ruteføring og/eller og hastighed.

## Ændring

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 129**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 — stk. 3 c (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

3c. Når selskabet eller den kommercielle operatør indgår en aftale med en brændstofleverandør om, at denne er ansvarlig for leveringen af specifikke brændstoffer, skal kontrakten indeholde bestemmelser, som fastsætter brændstofleverandørens ansvar for at kompensere selskabet eller den kommercielle operatør for betalingen af de i denne artikel omhandlede sanktioner, hvis brændstofferne ikke er blevet leveret i overensstemmelse med aftalte betingelser. Med henblik på dette stykke skal de brændstoffer, som er leveret i medfør af de nævnte kontrakter, overholde bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, litra b).

**Ændring 130**  
**Forslag til forordning**  
**Artikel 20 — stk. 4**

Kommissionens forslag

Ændring

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag V for at tilpasse formlen, jf. denne artikels stk. 1, og ændre beløbet for den faste sanktion, jf. denne artikels stk. 2, **under hensyntagen til** udviklingen i energiomkostningerne.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 26 med henblik på at ændre bilag V for at tilpasse formlen, jf. denne artikels stk. 1, og ændre beløbet for den faste sanktion, jf. denne artikels stk. 2, **så snart** udviklingen i energiomkostningerne **underminerer de pågældende sanktioners afskrækkende virkning**. For så vidt angår den formel, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, skal den resulterende sanktion være større end mængden af og omkostningerne til vedvarende og kulstoffattigt brændstof, som skibene ville have anvendt for at opfylde denne forordnings krav.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 131****Forslag til forordning****Artikel 21 — stk. 1***Kommissionens forslag*

1. De sanktioner, der er omhandlet i artikel 20, stk. 1 og 2, tildeles til støtte for fælles projekter, der tager sigte på hurtig udbredelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren. Projekter, der finansieres med midler fra sanktionerne, skal stimulere produktionen af større mængder vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til søfartssektoren, lette etableringen af passende bunkringsfaciliteter eller elttilslutningspunkter i havne og støtte udviklingen, afprøvningen og ibrugtagningen af de mest innovative europæiske teknologier i flåden med henblik på at opnå betydelige emissionsreduktioner.

*Ændring*

1. De sanktioner, der er omhandlet i artikel 20, stk. 1 og 2, tildeles til støtte for fælles projekter, der tager sigte på hurtig udbredelse af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søfartssektoren. Projekter, der finansieres med midler fra sanktionerne, skal stimulere produktionen af større mængder vedvarende og kulstoffattige brændstoffer til søfartssektoren, lette etableringen af passende bunkringsfaciliteter eller elttilslutningspunkter i havne **eller om nødvendigt tilpasse overbygningen** og støtte udviklingen, afprøvningen og ibrugtagningen af de mest innovative europæiske teknologier i flåden med henblik på at opnå betydelige emissionsreduktioner.

**Ændring 132****Forslag til forordning****Artikel 21 — stk. 2***Kommissionens forslag*

2. Indtægterne fra sanktionerne, jf. stk. 1, tildeles **Innovationsfonden**, jf. artikel 10a, stk. 8, i direktiv 2003/87/EF. Disse indtægter udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5, og gennemføres i overensstemmelse med reglerne for **Innovationsfonden**.

*Ændring*

2. Indtægterne fra sanktionerne, jf. stk. 1, tildeles **havfonden**, jf. artikel 3gab i direktiv 2003/87/EF. Disse indtægter **skal øremærkes til søfartssektoren og bidrage til dekarboniseringen af denne sektor**. Disse indtægter udgør eksterne formålsbestemte indtægter i overensstemmelse med finansforordningens artikel 21, stk. 5, og gennemføres i overensstemmelse med reglerne for **havfonden**.

**Ændring 133****Forslag til forordning****Artikel 24 — stk. 1***Kommissionens forslag*

1. Selskaberne har ret til at anmode om en revision af de beregninger og foranstaltninger, som verifikatoren har rettet til dem i henhold til denne forordning, herunder afslaget på et udstede et FuelEU-overensstemmelsescertifikat i henhold til artikel 19, stk. 1.

*Ændring*

1. Selskaberne har ret til at anmode om en revision af de beregninger og foranstaltninger, som **medlemsstaternes kompetente myndighed eller** verifikatoren har rettet til dem i henhold til denne forordning, herunder afslaget på et udstede et FuelEU-overensstemmelsescertifikat i henhold til artikel 19, stk. 1.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 134****Forslag til forordning****Artikel 26 — stk. 2***Kommissionens forslag*

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage de delegerede retsakter i artikel 4, stk. 6, artikel 5, stk. 4, artikel 9, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, for en ubegrænset periode fra den [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

*Ændring*

2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage de delegerede retsakter i artikel 4, stk. **4, artikel 4a, stk. 6**, artikel 5, stk. 4, artikel 9, **stk. 3, artikel 9a**, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, for en ubegrænset periode fra den [datoen for denne forordnings ikrafttræden].

**Ændring 135****Forslag til forordning****Artikel 26 — stk. 3***Kommissionens forslag*

3. Den i artikel 4, stk. 7, artikel 5, stk. 4, artikel 9, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, 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.

*Ændring*

3. Den i artikel 4, stk. **4, artikel 4a, stk. 6**, artikel 5, stk. 4, artikel 9, **stk. 3, artikel 9a**, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, 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.

**Ændring 136****Forslag til forordning****Artikel 26 — stk. 6***Kommissionens forslag*

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. 7, artikel 5, stk. 4, artikel 9, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på tre 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.

*Ændring*

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 4, stk. **4, artikel 4a, stk. 6**, artikel 5, stk. 4, artikel 9, **stk. 3, artikel 9a**, stk. 3, artikel 13, stk. 3, artikel 20, stk. 4, og artikel 21, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på tre 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.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 137****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. - 1 (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

**-1.** Senest den 1. januar 2024 udarbejder Kommissionen en rapport om de sociale virkninger af denne forordning. Denne rapport skal omfatte en prognose for denne forordnings indvirkning på behovet for beskæftigelse og uddannelse frem til 2030 og 2050.

**Ændring 138****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 — indledning**

Kommissionens forslag

Ændring

1. Kommissionen aflægger senest den 1. januar **2030** rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af en evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, og af udviklingen i teknologierne og på markedet for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport og dens indvirkning på søfartssektoren i Unionen. Kommissionen overvejer eventuelle ændringer af:

1. Kommissionen aflægger senest den 1. januar **2027 og hvert femte år derefter** rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af en evaluering af, hvordan denne forordning fungerer, og af udviklingen i teknologierne og på markedet for vedvarende og kulstoffattige brændstoffer inden for søtransport og dens indvirkning på søfartssektoren i Unionen. **I rapporten skal der lægges særlig vægt på denne forordnings bidrag til at nå Unionens samlede og sektorspecifikke klimamål, således som de er defineret i den europæiske klimalov, og til Unionens mål for vedvarende energi og energieffektivitet. Rapporten skal endvidere indeholde en evaluering af denne forordnings indvirkning på det indre markeds funktion, søfartssektorens konkurrenceevne, fragtrater for transport og omfanget af kulstoflækage. Kommissionen skal samtidig evaluere denne forordnings indvirkning på den globale nedbringelse af drivhusgasemissioner i transportsektoren og på udviklingen i den globale og regionale samhandel.** Kommissionen overvejer eventuelle ændringer af:

**Ændring 139****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 — litra a a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

- aa) anvendelsesområdet for denne forordning på grundlag af:**
- **nedsættelse af den i artikel 2, stk. 1, omhandlede bruttotonnagetærskel til 400 BT**
  - **forhøjelse af den andel af energi, som skibe anvender under sejlads til og fra tredjelande, jf. artikel 2, litra c).**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 140****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 — litra a b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

*ab) standardværdierne i bilag II baseret på den mest nøjagtige videnskabelige viden og evidens, der er tilgængelig i øjeblikket*

**Ændring 141****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 — litra a c (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

*ac) listen over forurenende stoffer, der er omfattet af denne forordning, navnlig muligheden for at medtage emissioner af sodpartikler*

**Ændring 142****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 — litra b**

Kommissionens forslag

Ændring

(b) *de* typer skibe, som artikel 5, stk. 1, finder anvendelse på

*b) en udvidelse af de* typer skibe, som artikel 5, stk. 1, finder anvendelse på

**Ændring 143****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 — litra c a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

*ca) den metode, der er beskrevet i bilag I*

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 144****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 a (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

1a. For at sikre en målbaseret og teknologineutral tilgang bør denne forordning gennemgås og, når det er nødvendigt, revideres, efterhånden som nye teknologier, der kan nedbringe drivhusgasser såsom indbygget CO<sub>2</sub>-opsamling, nye vedvarende og kulstoffattige brændstoffer og nye fremdriftsmetoder, såsom vindfremdrift, bliver teknisk og økonomisk modne. Kommissionen evaluerer løbende modenheden af de forskellige teknologier for nedbringelse af drivhusgasser og fremlægger en første gennemgang heraf for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 1. januar 2027.

**Ændring 145****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 b (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

1b. Kommissionen overvåger løbende mængden af udbuddet af alternative brændstoffer, som er tilgængelige for rederier i Unionen, og forelægger Europa-Parlamentet og Rådet resultaterne senest den 1. januar 2027 og derefter hvert femte år frem til 2050. Hvis forsyningen med disse brændstoffer ikke opfylder efterspørgslen fra rederier, der er forpligtet til at opfylde forpligtelserne i denne forordning, bør Kommissionen foreslå foranstaltninger til at sikre, at skibsbrændstofleverandører i Unionen stiller tilstrækkelige mængder alternative brændstoffer til rådighed for rederier, der anløber EU-havne.

**Ændring 146****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 c (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

1c. Kommissionen foreslår ændringer til denne forordning, hvis Den Internationale Søfartsorganisation vedtager globale grænser for drivhusgasintensiteten på et niveau, der svarer til denne forordning, med henblik på at sikre fuld overensstemmelse med den internationale aftale.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 147****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 d (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

1d. Senest den 1. januar 2027 og derefter hvert femte år frem til 2050 aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultaterne af en omfattende evaluering af den samlede makroøkonomiske virkning af lovgivningspakken »Fit for 55«<sup>(1a)</sup>. I denne rapport skal der lægges særlig vægt på virkningerne på Unionens konkurrenceevne, jobskabelse, fragtrater, husholdningernes købekraft og omfanget af kulstoflækage.

<sup>(1a)</sup> Kommissionens meddelelse (COM(2021)0550) af 14. juli 2021

**Ændring 148****Forslag til forordning****Artikel 28 — stk. 1 e (nyt)**

Kommissionens forslag

Ændring

1e. Kommissionen skal overveje mulige ændringer af denne forordning med henblik på at opnå reguleringsmæssig forenkling. Kommissionen og de kompetente myndigheder skal løbende tilpasse de administrative procedurer til bedste praksis og træffe alle foranstaltninger for at forenkle håndhævelsen af denne forordning, hvorved den administrative byrde for skibsejere, operatører, havne og verifikatorer holdes på et minimum.

**Ændring 149****Forslag til forordning****Artikel 28 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

**Artikel 28a****Kompenserende reguleringsmæssig reduktion**

I overensstemmelse med sin meddelelse om »én ind, én ud«-princippet skal Kommissionen senest den 1. januar 2024 forelægge forslag til opvejning af den regelbyrde, denne forordning medfører, gennem ændring eller ophævelse af bestemmelser i andre EU-retsakter, der skaber regelbyrde i søfartssektoren.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 150**  
**Forslag til forordning**  
**Bilag I — ligning 1**

Kommissionens forslag

Indeks for drivhusgasintensitet	WtT	TtW
GHG intensity $index \left[ \frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{ij} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_i^{n_{engine}} M_{ij} \times \left( \left( 1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, i}) + \left( \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right)}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

Ændring

Indeks for drivhusgasintensitet	WtT	TtW
GHG intensity $index \left[ \frac{gCO_{2eq}}{MJ} \right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_{ij} \times CO_{2eq, TtW, i} \times LCV_i \times \sum_k^c E_k \times CO_{2eq, electricity, k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_i^{n_{engine}} M_{ij} \times \left( \left( 1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \right) \times (CO_{2eq, TtW, i}) + \left( \frac{1}{100} C_{engine\ slip, j} \times CO_{2eq, TtW, slippage, j} \right) \right)}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^c E_k}$

**Ændring 151**

**Forslag til forordning**  
**Bilag — tabel 1 — række 6 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

<b>n fuel</b>	<b>Mængde brændstoffer, der blev leveret til skibet i referenceperioden</b>
---------------	---

**Ændring 152**

**Forslag til forordning**  
**Bilag — tabel 1 — række 12 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

<b>MULT<sub>i</sub></b>	<b>Multiplikator anvendt på RFNBO-brændstof</b>
-------------------------	---

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring 153

## Forslag til forordning

## Bilag I — tabel 1 — række 19 a (ny)

Kommissionens forslag

Ændring

Mi, j A	<p>Justeret masse af det specifikke brændstof i, oxideret hos forbruger j [gFuel] som følge af sejlads i isfyldte farvande, i tilfælde af et skib i isklasse IC, IB, IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse<sup>(1a)</sup> og som følge af tekniske egenskaber ved et skib i isklasse IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse. Den justerede masse Mi, j A anvendes i ligning (1) i stedet for massen Mi, j, når det er relevant.</p> <p><sup>(1a)</sup> For yderligere oplysninger om forholdet mellem isklasser henvises til HELCOM-anbefaling 25/7 på <a href="http://www.helcom.fi">http://www.helcom.fi</a>.</p>
---------	--

## Ændring 154

## Forslag til forordning

## Bilag I — afsnit 4 — indledning

Kommissionens forslag

For fossile brændstoffer anvendes standardværdierne i bilag II.

Ændring

For fossile brændstoffer anvendes standardværdierne i bilag II, **medmindre de faktiske værdier kan fastlægges ved hjælp af certificering eller direkte emissionsmålinger.**

## Ændring 155

## Forslag til forordning

## Bilag I — afsnit 4 — underafsnit 1 — indledning

Kommissionens forslag

I denne forordning sættes udtrykket  $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$  i tælleren i ligning (1) til nul.

Ændring

I denne forordning sættes udtrykket  $\Sigma Ek \times CO_{2eq\ electricity}$  i tælleren i ligning (1) til nul.

**Udtrykket MULT i nævneren i ligning (1) fastsættes til værdien af RFNBO-multiplikatoren som omhandlet i artikel 4a, stk. 2, i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra b). For alle andre brændstoffer fastsættes multiplikatoren til én.**

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 156**  
**Forslag til forordning**  
**Bilag I — afsnit 5**

*Kommissionens forslag*

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.

*Ændring*

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. **Den justerede brændstoffmasse  $[M_{iA}]$  kan anvendes i stedet for brændstoffmassen  $[M_i]$  for et skib i isklasse IC, IB, IA eller IA Super eller en tilsvarende isklasse. Den justerede brændstoffmasse  $[M_{iA}]$  er defineret i bilag Va.**

**Ændring 157**  
**Forslag til forordning**  
**Bilag I — afsnit 12**

*Kommissionens forslag*

Ifølge overensstemmelsesplanen omhandlet i artikel 6 og efter verifikatorens vurdering kan der anvendes andre metoder, f.eks. direkte måling af  $CO_{2eq}$  **og laboratorieprøvning**, hvis det forbedrer beregningens samlede nøjagtighed.

*Ændring*

Ifølge overensstemmelsesplanen omhandlet i artikel 6 og efter verifikatorens vurdering kan der anvendes andre metoder, f.eks. direkte måling af  $CO_{2eq}$ , hvis det forbedrer beregningens samlede nøjagtighed.

**Ændring 158**  
**Forslag til forordning**  
**Bilag I — tabel**

*Kommissionens forslag*

Brændstoffklasse	WtT	TtW
Fossil	Standardværdierne anvendes som angivet i tabel 1 i denne forordning	EU-systemet til overvågning, rapportering og verifikation af $CO_2$ -kulstoffaktorer skal anvendes for brændstoffer, for hvilke en sådan faktor er angivet  For alle andre emissionsfaktorer kan standardværdier anvendes som anført i tabel 1 i denne forordning, eller  Værdier certificeret ved <b>laboratorieprøvninger</b> eller målinger af direkte emissioner

Onsdag den 19. oktober 2022

Brændstofklasse	WtT	TtW
Bæredygtige vedvarende brændstoffer (Flydende biobrændstoffer, biogasser og e-brændstoffer)	CO <sub>2</sub> eq-værdier som anført i RED II (uden forbrænding) kan anvendes for alle brændstoffer, hvis produktionsveje er anført i RED II, eller RED II-godkendt certificeringsordning	Standardværdier for emissionsfaktorer kan anvendes som anført i tabel 1 i denne forordning, eller Værdier certificeret ved <b>laboratorieprøvninger eller</b> målinger af direkte emissioner.
Andre (herunder elektricitet)	CO <sub>2</sub> eq-værdier som anført i RED II (uden forbrænding) kan anvendes for alle brændstoffer, hvis produktionsveje er anført i RED II, eller RED II approved certification scheme can be used	Standardværdier for emissionsfaktorer kan anvendes som anført i tabel 1 i denne forordning, eller Værdier certificeret ved <b>laboratorieprøvninger eller</b> målinger af direkte emissioner.

## Ændring

Brændstofklasse	WtT	TtW
Fossil	Standardværdierne anvendes som angivet i tabel 1 i denne forordning, <b>medmindre de faktiske værdier kan fastlægges ved hjælp af certificering eller direkte emissionsmålinger.</b>	EU-systemet til overvågning, rapportering og verifikation af CO <sub>2</sub> -kulstoffaktorer skal anvendes for brændstoffer, for hvilke en sådan faktor er angivet For alle andre emissionsfaktorer kan standardværdier anvendes som anført i tabel 1 i denne forordning, eller Værdier certificeret ved direkte emissionsmålinger
Bæredygtige vedvarende brændstoffer (Flydende biobrændstoffer, biogasser og e-brændstoffer)	CO <sub>2</sub> eq-værdier som anført i RED II (uden forbrænding) kan anvendes for alle brændstoffer, hvis produktionsveje er anført i RED II, eller RED II-godkendt certificeringsordning <b>eller direkte emissionsmålinger</b> kan anvendes	Standardværdier for emissionsfaktorer kan anvendes som anført i tabel 1 i denne forordning, eller Værdier certificeret ved direkte emissionsmålinger.

Onsdag den 19. oktober 2022

Brændstofklasse	WtT	TtW
Andre (herunder elektricitet)	CO <sub>2</sub> eq-værdier som anført i RED II (uden forbrænding) kan anvendes for alle brændstoffer, hvis produktionsveje er anført i RED II, eller  RED II-godkendt certificeringsordning <b>eller direkte emissionsmålinger</b> kan anvendes	Standardværdier for emissionsfaktorer kan anvendes som anført i tabel 1 i denne forordning, eller  Værdier certificeret ved direkte emissionsmålinger.

**Ændring 159****Forslag til forordning****Bilag II — afsnit 2***Kommissionens forslag*

Emissionsfaktorerne for biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel bestemmes ved hjælp af metoderne i bilag 5, del C, til direktiv (EU) 2018/2001.

*Ændring*

Emissionsfaktorerne for biobrændstoffer, biogas, vedvarende brændstoffer, der ikke er af biologisk oprindelse, og genanvendt kulstofbrændsel bestemmes ved hjælp af metoderne i bilag 5, del C, til direktiv (EU) 2018/2001.

***Emissionsfaktorerne for alle former for brændstoffer kan alternativt bestemmes ud fra faktiske certificerede værdier eller værdier fastsat ved direkte emissionsmålinger.***

**Ændring 160****Forslag til forordning****Bilag II — tabel***Kommissionens forslag*

Bio-LNG Hovedprodukter/af-fald/råproduktmiks	0,05	Se direktiv (EU) 2018/2001	LNG Otto (dobbeltbrændstof middel hastighed)	2,755 MEPC.245 (66) Forordning (EU) 2015/757	<b>0,00005</b>	<b>0,00018</b>	3,1
			LNG Otto (dobbeltbrændstof lav hastighed)				1,7
			LNG Diesel (dobbeltbrændstof)				0,2
			LBSI				Ikke relevant

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring

Bio-LNG Hovedprodukter/af-fald/råproduktmiks	0,05	Se direktiv (EU) 2018/2001	LNG Otto (dobbelbrændstof middel hastighed)	2,755 MEPC.245 (66) Forordning (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
			LNG Otto (dobbelbrændstof lav hastighed)				1,7
			LNG Diesel (dobbelbrændstof)				0,2
			LBSI				Ikke relevant

## Ændring 161

## Forslag til forordning

## Bilag II — afsnit 8

## Kommissionens forslag

Kolonne 4 indeholder CO<sub>2eq</sub>-emissionsværdierne i [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]. For fossile brændstoffer anvendes **kun** standardværdierne i tabellen. For alle andre brændstoffer (medmindre andet er angivet) beregnes værdierne ved hjælp af metoden eller standardværdierne i direktiv (EU) 2018/2001 fratrukket forbrændingsemissionerne ved fuld oxidation af brændstoffet<sup>(33)</sup>.

<sup>(33)</sup> Se direktiv (EU) 2018/2001, bilag V.C.1.(a), udtrykket e<sub>u</sub> »emissionerne fra selve anvendelsen af brændstoffet«.

## Ændring

Kolonne 4 indeholder CO<sub>2eq</sub>-emissionsværdierne i [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]. For fossile brændstoffer anvendes standardværdierne i tabellen, **medmindre de faktiske værdier kan fastlægges ved hjælp af certificering eller direkte emissionsmålinger**. For alle andre brændstoffer (medmindre andet er angivet) beregnes værdierne ved hjælp af metoden eller standardværdierne i direktiv (EU) 2018/2001 fratrukket forbrændingsemissionerne ved fuld oxidation af brændstoffet<sup>(33)</sup>.

<sup>(33)</sup> Se direktiv (EU) 2018/2001, bilag V.C.1.(a), udtrykket e<sub>u</sub> »emissionerne fra selve anvendelsen af brændstoffet«.

Onsdag den 19. oktober 2022

**Ændring 162**  
**Forslag til forordning**  
**Bilag III — tabel — række 4 a (ny)**

Kommissionens forslag

Ændring

<b>Enhver anden nulemissionsstrømkilde</b>	<b>Enhver teknologi, der opnår emissionsreduktioner, der svarer til eller er mere betydningsfulde end dem, der opnås ved anvendelse af landstrøm.</b>
--	---

**Ændring 163**  
**Forslag til forordning**  
**Bilag V**

Kommissionens forslag

BILAG V

FORMLER TIL BEREGNING AF OVERENSSTEMMELSESBALANCEN OG SANKTIONEN, JF. ARTIKEL 20, STK. 1

Formel til beregning af skibets overensstemmelsesbalance

Til beregning af et skibs overensstemmelsesbalance anvendes følgende formel:

Overensstemmelsesbalance [gCO <sub>2eq</sub> /MJ] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times \left[ \sum_i^n \text{fuel} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i \right]$
--	--

Hvor:

gCO <sub>2eq</sub>	Gram CO <sub>2</sub> -ækvivalent
GHGIE <sub>mål</sub>	Grænsen for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på et skib, jf. denne forordnings artikel 4, stk. 2
GHGIE <sub>faktisk</sub>	Årligt gennemsnit af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på et skib, beregnet for den relevante rapporteringsperiode

Formel til beregning af sanktionen, jf. artikel 20, stk. 1

Beløbet for sanktionen, jf. artikel 20, stk. 1, beregnes således:

Sanktion =	$(\text{Overensstemmelsesbalance} / GHGIE_{\text{faktisk}}) \times \text{konverteringsfaktor til MJ (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
------------	--

Onsdag den 19. oktober 2022

## Ændring

## BILAG V

FORMLER TIL BEREGNING AF OVERENSSTEMMELSESBALANCEN OG **DEN AFHJÆLPENDE** SANKTION, JF. ARTIKEL 20, STK. 1

## A. Formel til beregning af skibets overensstemmelsesbalance

a) **Overensstemmelsesbalance med hensyn til skibets drivhusgasintensitet i henhold til artikel 4, stk. 2**

Til beregning af et skibs overensstemmelsesbalance anvendes følgende formel:

Overensstemmelsesbalance [gCO <sub>2eq</sub> /M] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times \left[ \sum_i^n \text{fuel} M_i \times LCV_i + \sum_i^1 E_i \right]$
---	--

Hvor:

gCO <sub>2eq</sub>	Gram CO <sub>2</sub> -ækvivalent
GHGIE <sub>target</sub>	Grænsen for drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på et skib, jf. denne forordnings artikel 4, stk. 2
GHGIE <sub>actual</sub>	Årligt gennemsnit af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på et skib, beregnet for den relevante rapporteringsperiode

b) **Overensstemmelsesbalance med hensyn til RFNBO-kvoten i henhold til artikel 4a, stk. 3**

CB_RFNBO [% RFNBO] =	$(\% \text{ RFNBO}_{\text{quota}} - \% \text{ RFNBO}_{\text{actual}})$
----------------------	--

Hvor:

CB_RFNBO	Overensstemmelsesbalance med hensyn til RFNBO <sub>quota</sub> i henhold til artikel 4a, stk. 3
% RFNBO <sub>quota</sub>	RFNBO <sub>quota</sub> for den årlige gennemsnitlige energi, der bruges om bord på et skib i henhold til artikel 4a, stk. 3, i denne forordning
% RFNBO <sub>actual</sub>	Procentdel af den årlige gennemsnitlige energi, der bruges om bord på et skib, og som rent faktisk opnås med RFNBO'er, der er i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra b)

## B. Formel til beregning af sanktionen, jf. artikel 20, stk. 1

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

Onsdag den 19. oktober 2022

## BILAG V

FORMLER TIL BEREGNING AF OVERENSSTEMMELSESBALANCEN OG **DEN AFHJÆLPENDE** SANKTION, JF. ARTIKEL 20, STK. 1

Beløbet for sanktionen, jf. artikel 20, stk. 1, beregnes således:

Sanktion =	$(\text{Overensstemmelsesbalance} / \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \text{konverteringsfaktor til MJ (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
------------	--

b) **Afhjælpende sanktion med hensyn til RFNBO-kvoten i henhold til artikel 4a, stk. 3**

Beløbet for den afhjælpende sanktion, jf. artikel 20, stk. 1a, beregnes således:

Afhjælpende sanktion (RFNBO) =	$\text{abs}(\text{CB\_RFNBO}) \times \text{Pd} \times 3$
--------------------------------	--

Hvor:

Afhjælpende sanktion	i EUR
$\text{abs}(\text{CB\_RFNBO})$	Er den absolutte værdi af overensstemmelsesbalancen for RFNBO
Pd	Prisforskel mellem RFNBO'er og fossilt brændstof, der er kompatibelt med skibets anlæg

## Ændring 164

## Forslag til forordning

## Bilag V a (nyt)

Kommissionens forslag

Ændring

## BILAG Va

## BEREGNING AF JUSTERET BRÆNDSTOFMASSE OG EKSTRA ENERGI

For det første beskriver dette bilag, hvordan man beregner den justerede brændstofmasse ved anvendelse af den ekstra energi som følge af tekniske karakteristika for et skib i isklasse IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse<sup>(1a)</sup> og den ekstra energi, der anvendes af et skib i isklasse IC, IB, IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse som følge af sejlads i isfyldte farvande. For det andet beskriver det, hvordan den ekstra energi skal beregnes.

Den justerede brændstofmasse [Mj A]

Den justerede brændstofmasse [Mi A] beregnes på grundlag af den ekstra energi, der anvendes til sejlads i isfyldte farvande, og den ekstra energi, der anvendes som følge af tekniske egenskaber ved et skib i isklasse IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse. Selskabet kan vælge, hvilket brændstof i den ekstra energi skal allokeres til. Det valgte brændstof i skal være et af de brændstoffer, som skibet har forbrugt i rapporteringsperioden. Den mængde energi, der svarer til den forbrugte masse af brændstof i, kan være mindre end mængden af den ekstra energi.

Onsdag den 19. oktober 2022

Den justerede brændstofmasse i  $[M_i A]$  beregnes således:

$$M_{iA} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice class}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

hvor  $M_i \text{ total}$  betegner den samlede masse af brændstof  $i$ ,  $M_i \text{ additional due to ice class}$  brændstofmassen som følge af ekstra energiforbrug for et skib i isklasse IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse og  $M_i \text{ additional due to ice conditions}$  brændstofmassen som følge af ekstra energiforbrug på grund af sejlads i isfyldte farvande.

Den masse af brændstof  $i$ , der repræsenterer det ekstra energiforbrug som følge af tekniske karakteristika for et skib i isklasse IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse, beregnes ved hjælp af

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

hvor  $E_{\text{additional due to ice class}}$  er det ekstra energiforbrug som følge af de tekniske karakteristika for et skib i isklasse IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse, og  $LCV_i$  er den nedre brændværdi af brændstoffet  $i$ .

Tilsvarende beregnes brændstofmassen som følge af ekstra energiforbrug på grund af sejlads i isfyldte farvande ved hjælp af

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

hvor  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  er det ekstra energiforbrug på grund af sejlads i isfyldte farvande.

Ekstra energi som følge af isklasse og på grund af sejlads i isfyldte farvande

Det ekstra energiforbrug som følge af de tekniske karakteristika for et skib i isklasse IA eller IA Super eller i en tilsvarende isklasse, beregnes således:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0,05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

hvor  $E_{\text{voyages, total}}$  betegner den samlede energiforbrug for alle sejlads og  $E_{\text{additional due to ice conditions}}$  det ekstra energiforbrug på grund af sejlads i isfyldte farvande.

Det samlede energiforbrug for alle sejlads beregnes ved hjælp af

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{ voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}}, \quad (\text{Ax.5})$$

hvor  $M_{i, \text{ voyages, total}}$  betegner massen af brændstof  $i$ , der er forbrugt på alle sejlads inden for forordningens anvendelsesområde,  $LCV_i$  betegner den nedre brændværdi af brændstof  $i$ , og  $E_{\text{elect., voyages, total}}$  betegner den samlede mængde elektricitet, som er leveret til skibet og forbrugt på alle sejlads.

Massen af brændstof  $i$   $M_{i, \text{ voyages, total}}$  forbrugt på alle sejlads inden for forordningens anvendelsesområde beregnes ved hjælp af

$$M_{i, \text{ voyages, total}} = M_{i, \text{ voyages between MS}} + 0,5 \times (M_{i, \text{ voyages from MS}} + M_{i, \text{ voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

hvor  $M_{i, \text{ voyages between MS}}$  betegner den aggregerede masse af brændstof forbrugt under alle sejlads mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion,  $M_{i, \text{ voyages from MS}}$  den aggregerede masse af brændstof forbrugt under alle sejlads fra havne under en medlemsstats jurisdiktion og  $M_{i, \text{ voyages to MS}}$  den aggregerede masse af brændstof forbrugt under sejlads til havne under en medlemsstats jurisdiktion. Den forbrugte mængde elektricitet leveret til skibet  $E_{\text{elect., voyages total}}$  kan beregnes på samme måde.

Det ekstra energiforbrug på grund af sejlads i isfyldte farvande beregnes således:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}, \quad (\text{Ax.7})$$

hvor  $E_{\text{voyages, open water}}$  betegner energi forbrugt til sejlads i åbent farvand og  $E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  den justerede energi forbrugt i isfyldte farvande.

Onsdag den 19. oktober 2022

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

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}, \quad (\text{Ax.8})$$

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

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, ice conditions}}^{\text{fuel}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}}, \quad (\text{Ax.9})$$

hvor  $M_{i, \text{voyages, ice conditions}}$  betegner massen af brændstof i forbrugt ved sejlads i isfyldte farvande, og  $E_{\text{elect., voyages, total}}$  betegner den mængde af elektricitet, der er leveret til skibet og forbrugt ved sejlads i isfyldte farvande.

Massen af brændstof i forbrugt ved sejlads i isfyldte farvande beregnes således:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

hvor  $M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}}$  betegner den aggregerede masse af brændstof forbrugt af et skib med isklasse ved sejlads i isfyldte farvande mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion,  $M_{i, \text{voyages from MS}}$  den aggregerede masse af brændstof forbrugt af et skib med isklasse ved sejlads i isfyldte farvande under alle rejser fra havne under en medlemsstats jurisdiktion og  $M_{i, \text{voyages to MS}}$  den aggregerede masse af brændstof forbrugt af et skib med isklasse ved sejlads i isfyldte farvande under rejser til havne under en medlemsstats jurisdiktion. Den forbrugte mængde elektricitet leveret til skibet  $E_{\text{ice conditions}}$  kan beregnes på samme måde.

Den justerede energi forbrugt ved sejlads i isfyldte farvande beregnes ved anvendelse af

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left( \frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}, \quad (\text{Ax.11})$$

med den tilbagelagte  $\left( \frac{E}{D} \right)_{\text{open water}}$  ved sejlads i isfyldte farvande  $D_{\text{ice conditions}}$  og energiforbrug pr. tilbagelagt strækning på åbent farvand.

Den tilbagelagte strækning ved sejlads i isfyldte farvande  $D_{\text{ice conditions}}$  beregnes således:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

hvor  $D_{\text{voyages between MS, ice cond.}}$  betegner den aggregerede tilbagelagte strækning ved sejlads i isfyldte farvande mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion,  $D_{\text{voyages from MS}}$  den aggregerede strækning ved sejlads i isfyldte farvande under alle rejser fra havne under en medlemsstats jurisdiktion og  $D_{\text{voyages to MS}}$  den aggregerede strækning ved sejlads i isfyldte farvande undervejs til havne under en medlemsstats jurisdiktion.

Sidstnævnte defineres som:

$$\left( \frac{E}{D} \right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

hvor  $E_{\text{voyages, ice conditions}}$  betegner energiforbruget ved sejlads i isfyldte farvande og  $D_{\text{total}}$  den samlede årlige tilbagelagte strækning.

Den samlede årlige tilbagelagte strækning beregnes således:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0,5 \times (D_{\text{voyages from MS}} + D_{\text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

hvor  $D_{\text{voyages between MS}}$  betegner den aggregerede tilbagelagte strækning mellem havne under en medlemsstats jurisdiktion,  $D_{\text{voyages from MS}}$  den aggregerede tilbagelagte strækning under alle sejlads fra havne under en medlemsstats jurisdiktion og  $D_{\text{voyages to MS}}$  den aggregerede tilbagelagte strækning under sejlads til havne under en medlemsstats jurisdiktion.

<sup>(1a)</sup> For yderligere oplysninger om overensstemmelse mellem isklasser henvises til HELCOM-anbefaling 25/7 på <http://www.helcom.fi>.