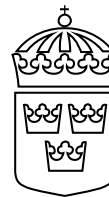


# Regeringens proposition

## 2024/25:76



### Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

---

Prop.  
2024/25:76

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 19 december 2024

*Elisabeth Svantesson*

*Andreas Carlson*  
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en ny lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Lagen innehåller kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. I lagen anges i vilka fall rederier ska kunna bli föremål för en svensk myndighets beslut om att påföra straffavgift enligt EU-förordningen. Lagförslaget innebär också att regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen som inte kan leda till straffavgift. I lagen anges också vilka befogenheter tillsynsmyndigheten har vid tillsyn.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2025.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	7
4	EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport .....	7
5	Komplettering av EU-förordningen .....	8
5.1	En ny lag införs .....	8
5.2	Fuel EU-straffavgift .....	9
5.2.1	Förfarandet enligt EU-förordningen .....	9
5.2.2	Fuel EU-straffavgiften ska påföras av en myndighet.....	10
5.2.3	Vilka typer av företag ska påföras Fuel EU-straffavgift av en svensk myndighet? .....	11
5.2.4	Betalning och indrivning av straffavgiften .....	17
5.3	Sanktionsavgift.....	19
5.4	Tillsyn .....	21
5.5	Prövning och överklagande .....	23
5.6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	24
6	Konsekvenser.....	25
7	Författningskommentar.....	27
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG .....	33
Bilaga 2	Sammanfattning av promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.....	86
Bilaga 3	Promemorians lagförslag.....	87
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanserna .....	90
Bilaga 5	Lagrådsremissens lagförslag .....	91
Bilaga 6	Lagrådets yttrande .....	94
Utdrag ur	protokoll vid regeringssammanträde den 19 december 2024 .....	97

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2024/25:76

Regeringens förslag:

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

## 2 Förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Härigenom föreskrivs följande.

### Lagen kompletterar en EU-förordning

**1 §** I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG finns bestämmelser om fartygs energianvändning, om straffavgift som ska betalas när bestämmelserna inte följs och om skyldighet att ha dokument som visar att ett fartyg uppfyller kraven eller att straffavgiften har betalats.

Denna lag kompletterar EU-förordningen.

### Ordförklaringar

**2 §** I denna lag avses med

*EU-förordningen*: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805, i den ursprungliga lydelsen,

*företaget*: det företag som ansvarar för ett fartyg på det sätt som följer av definitionen av företag i artikel 3.13 i EU-förordningen,

*straffavgift*: en avgift som avses i artikel 23 i EU-förordningen, och

*utsläppshandelsdirektivet*: Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/959.

**3 §** Med *kontrollör*, *kontrollperiod*, *regelvidrigt hamnanlöp*, *rapporteringsperiod* och *överensstämmelseunderskott* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

### Prövning av frågor om straffavgift

**4 §** När det för ett fartyg har registrerats ett överensstämmelseunderskott enligt artikel 23.1 i EU-förordningen eller minst ett regelvidrigt hamnanlöp enligt artikel 23.4 i EU-förordningen ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva om företaget ska påföras en straffavgift, om företaget har svensk anknytning genom att det

1. är registrerat i Sverige,

2. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen och ansvarar för ett eller flera fartyg som under de fyra närmast föregående rapporteringsperioderna har gjort en eller flera resor som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet där dessa fartygs sammanlagda hamnanlöp uppskattas vara fler i Sverige än i något annat EU-land, eller

3. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen, inte omfattas av 2 men ansvarar för ett eller flera fartyg som i Sverige har påbörjat eller avslutat sin första resa som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet.

När företaget har en sådan anknytning till Sverige som avses i första stycket 3 ska prövning dock inte ske om överensstämmelseunderskottet har medfört skyldighet att betala straffavgift i ett annat land inom Europeiska unionen.

### **Prövning av frågor om kontrollörers beräkningar och åtgärder**

**5 §** En ansökan om prövning av en kontrollörs beräkningar eller åtgärder enligt artikel 26.1 i EU-förordningen prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

### **Betalning av straffavgift**

**6 §** Ett beslut enligt denna lag att påföra straffavgift får verkställas enligt utskönningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft.

**7 §** Straffavgiften ska betalas till den myndighet som regeringen bestämmer.

**8 §** Om straffavgiften inte har betalats senast den 30 juni under kontrollperioden, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

**9 §** Straffavgiften tillfaller staten.

### **Sanktionsavgifter**

**10 §** Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen eller av rättsakter som har antagits med stöd av förordningen, i de fall då överträdelserna inte kan leda till straffavgift.

Sanktionsavgiftens storlek för en överträdelse ska framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor för varje fartyg som omfattas av överträdelserna. När avgiftens storlek för en viss överträdelse bestäms i föreskrifterna ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelserna avser.

### **Tillsyn**

**11 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

**12 §** En myndighet som utövar tillsyn får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av förordningen.

### **Avgifter för myndigheters kostnader**

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

### **Överklagande**

**14 §** Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att påföra straffavgift enligt 4 §,
  2. beslut i frågor om en kontrollörs beräkningar och åtgärder enligt 5 §,
- och
3. beslut om förelägganden enligt 12 §.

Övriga beslut får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2025.

Sommaren 2023 antogs Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG, i denna proposition kallad EU-förordningen. EU-förordningen finns i *bilaga 1*. Inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet utarbetades under våren 2024 promemorian Kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 2*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissyttrandena finns tillgängliga i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2024/01026).

#### *Lagrådet*

Regeringen beslutade den 7 november 2024 att inhämta Lagrådets yttrande över lagförslaget i *bilaga 5*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 6*. Regeringen följer i allt väsentligt Lagrådets synpunkter som behandlas i avsnitt 5.2.3, 5.3, 5.4 och 7. I förhållande till lagrådsremissen görs även vissa språkliga och redaktionella ändringar.

### 4 EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (i denna proposition benämnd EU-förordningen) antogs sommaren 2023 och är en del av unionens så kallade 55-procentpaket (Fit for 55).

EU-förordningen syftar till att minska sjöfartens klimatpåverkan genom att öka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor vid sjötransporter.

I EU-förordningen fastställs dels enhetliga regler för ett gränsvärde för växthusgasintensiteten i energi som används ombord på fartyg, dels en skyldighet för fartyg att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamn.

EU-förordningen ska tillämpas på alla fartyg, oberoende av flagg, som har en bruttodräktighet över 5 000 och som används för att transportera passagerare eller gods för kommersiella ändamål. Medlemsstaterna får fram till och med 2029 undanta EU-förordningen från att tillämpas på andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg som går i nationell trafik till och från en ö med färre än 200 000 fast bosatta.

Rederierna (som i EU-förordningen och i denna proposition benämns företag) ska övervaka och löpande rapportera uppgifter om fartygen och fartygens bränsleanvändning under en s.k. rapporteringsperiod, dvs. ett visst kalenderår. Rapporteringen ska omfatta energianvändningen ombord vid varje tidpunkt, både till sjöss och i hamn. Uppgifterna ska kontrolleras och verifieras av en s.k. kontrollör, dvs. ett ackrediterat organ, som rederierna behöver anlita. På grundval av de uppgifter som rederiet rapporterar, vilket ska ske i en s.k. Fuel EU-rapport och som registreras i en EU-gemensam databas, ska kontrollören räkna fram fartygets s.k. överensstämmelse-saldo med hjälp av en formel i EU-förordningen. Rederiet kan därefter spara överensstämmelseöverskott till ett kommande år, låna överensstämmelseöverskott från ett kommande år eller fördela saldot mellan flera fartyg i en s.k. fartygspool inom eller utanför rederiets fartygsflotta. När saldot är bekräftat och slutligt beräknat, ska ett s.k. Fuel EU-dokument om överensstämmelse utfärdas om saldot är positivt. Om saldot är negativt ska rederiet betala en s.k. Fuel EU-straffavgift. Straffavgiftens storlek är reglerad i EU-förordningen och avgiften kan uppgå till mycket höga belopp.

Alla beräkningar och åtgärder av kontrollören ska kunna prövas av nationell myndighet och domstol.

Medlemsstaterna ska kontrollera att EU-förordningen följs och ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av EU-förordningen.

EU-förordningen ska i huvudsak börja tillämpas den 1 januari 2025.

## 5 Komplettering av EU-förordningen

EU-förordningar är till alla delar bindande och direkt tillämpliga i alla medlemsstater (jfr artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt). En EU-förordning får inte införlivas i eller omvandlas till nationell rätt. Medlemsstaterna är dock i vissa fall skyldiga att vidta nödvändiga kompletterande åtgärder för att förordningen ska få effekt i nationell rätt. Även om medlemsstaternas handlingsutrymme i dessa fall kan vara begränsat, är medlemsstaterna skyldiga att införa regler av verkställande karaktär, bland annat för att bestämmelserna i EU-förordningen ska kunna tillämpas. Det kan exempelvis behöva införas bestämmelser om överklagande, andra processuella bestämmelser eller sanktioner.

### 5.1 En ny lag införs

**Regeringens förslag:** En ny lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen införs.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte några synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** I promemorian föreslås att EU-förordningen ska kompletteras med en ny lag med bestämmelser om bland annat förfarandet för påförande av Fuel EU-straffavgiften och sanktioner för andra överträdelser. Ingen remissinstans motsätter sig detta. Regeringen



delar bedömningen som görs i promemorian. Det behövs nationella bestämmelser som förtydligar förfarandet för påförande av straffavgiften. EU-förordningen kräver även att nationella sanktioner införs. Bestämmelser om överklagande av de olika beslut som EU-förordningen ger upphov till behövs. Frågorna måste i princip samtliga regleras i lag.

EU-förordningen reglerar krav på fartygs användning av energi och uppkoppling till landström i hamn. Någon liknande svensk reglering finns inte i dag, vare sig för fartyg eller andra typer av transportmedel. Regleringar med delvis samma syfte som EU-förordningens, dvs. att minska transportmedels klimatpåverkan, finns förvisso i svensk rätt, men innehållet i dessa regleringar avviker i sak avsevärt från innehållet i EU-förordningen. Även processen för beräkning och påförande av den s.k. Fuel EU-straffavgiften i EU-förordningen är sådan att det inte är praktiskt att infoga den i någon befintlig reglering. Det är därför lämpligt att de kompletteringar som krävs för att EU-förordningen ska kunna tillämpas effektivt och få genomslag görs i en ny lag.

Den föreslagna lagens innehåll utgörs i stora delar av en reglering av sanktioner vid överträdelse av EU-förordningen. Det handlar dels om bestämmelser om förfarandet vid beslut om den s.k. straffavgift som regleras i EU-förordningen, dels en möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter om en nationell sanktionsavgift för överträdelse. Lagen ger också tillsynsmyndigheten en möjlighet att meddela förelägganden mot den som inte följer EU-förordningen. Hänvisningarna till EU-förordningen i lagen bör därför vara statiska med hänsyn till behovet av förutsebarhet i fråga om de sanktioner eller andra åtgärder som kan riktas mot den enskilde.

## 5.2 Fuel EU-straffavgift

### 5.2.1 Förfarandet enligt EU-förordningen

Artikel 23 i EU-förordningen innebär att en Fuel EU-straffavgift ska betalas av företagen under vissa förutsättningar. Förfarandet är följande.

Företagen ska för varje s.k. rapporteringsperiod (dvs. ett kalenderår) sammanställa information om fartygen och fartygens användning av energi i en Fuel EU-rapport som ska lämnas till företagets kontrollör senast den 31 januari under den s.k. kontrollperioden (artikel 15). Kontrollperioden utgörs av det kalenderår som följer direkt efter rapporteringsperioden (artikel 3.42). En kontrollör är en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan (artikel 3.27). Kontrollören ska bedöma rapportens kvalitet, fullständighet och riktighet och meddela resultatet av bedömningen till företaget (artikel 16). Eventuella felaktigheter i rapportens uppgifter ska korrigeras och kontrollören ska därefter ta fram en slutlig verifieringsrapport (artikel 16) i vilken det anges om Fuel EU-rapporten överensstämmer med EU-förordningen eller inte. På grundval av den slutliga och korrekta rapporten ska kontrollören beräkna det berörda fartygets årliga genomsnittliga växthusgasintensitet för energianvändning ombord, fartygets överensstämmelsesaldo, antalet regelvidriga hamnanlöp och mängden årlig energi som använts ombord (artikel 16). Kontrollören ska senast den

31 mars under kontrollperioden meddela företaget sin beräkning och registrera Fuel EU-rapporten, verifieringsrapporten och övrig information i Fuel EU-databasen (artikel 16).

Därefter har företaget möjlighet att begära att överensstämelsesaldot justeras genom insättning eller lån mellan rapporteringsperioder (artikel 20) eller s.k. poolning av saldot mellan andra fartyg (artikel 21). Företaget kan också begära att kontrollörens beräkningar prövas av behörig myndighet i den medlemsstat där kontrollören är ackrediterad (artikel 26). Den behöriga myndigheten i den administrerande staten, dvs. normalt den stat där företaget är registrerat, kan på eget initiativ när som helst kontrollera uppgifterna (artikel 17).

Senast den 30 april under kontrollperioden ska kontrollören i Fuel EU-databasen registrera fartygets verifierade överensstämelsesaldo (artikel 23.1) och, i tillämpliga fall, det totala antalet timmar som fartyget har varit förtöjt vid kaj i strid mot de krav som anges i artikel 6 (artikel 23.4).

Om överensstämelsesaldot innebär att fartyget har ett överensstämelseunderskott eller om minst ett regelvidrigt hamnanlöp har gjorts, ska en Fuel EU-straffavgift beräknas (artikel 23.1). Straffavgiftens storlek beräknas schablonmässigt vad gäller överensstämelseunderskottet enligt bilaga IV till EU-förordningen och för regelvidriga hamnanlöp enligt artikel 23.5. Den administrerande staten för företaget ska därefter säkerställa att företaget betalar straffavgiften (artikel 23.2 och 23.5). Medlemsstaterna ska ha den nödvändiga rättsliga och administrativa ramen för att säkerställa att skyldigheterna i fråga om åläggande, betalning och indrivning av straffavgiften fullgörs (artikel 23.6). Alla åtgärder, samt bevis på betalning, ska utan dröjsmål registreras i Fuel EU-databasen (artikel 23.7).

## 5.2.2 Fuel EU-straffavgiften ska påföras av en myndighet

**Regeringens förslag:** Prövningen av om en Fuel EU-straffavgift ska påföras ska göras av en myndighet.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte några synpunkter.

**Skälen för regeringens förslag:** En straffavgift påförs enligt EU-förordningen på grundval av uppgifter som lämnats av företaget självt och som har kontrollerats av kontrollören, som ska vara ett ackrediterat organ. Artikel 23 anger inte vem som ska beräkna och besluta om straffavgiften. Varje medlemsstat måste alltså bestämma vem som ska beräkna och besluta om att straffavgift ska påföras. Artikel 17 innebär att den behöriga myndigheten i den administrerande staten för företaget när som helst får utföra ytterligare kontroller av Fuel EU-rapporten, verifieringsrapporten och de beräkningar som gjorts enligt artikel 16. Det är enligt EU-förordningen alltså möjligt att lägga hela förfarandet med både beräkning och påförande av straffavgiften på en myndighet. Den behöriga myndigheten har då möjlighet att göra egna bedömningar av förutsättningarna för påförande av straffavgiften och beräkna avgiftens storlek så länge det sker i enlighet med bestämmelserna i bilaga IV och artikel 23.5. Ett annat alternativ är att låta straffavgiften beräknas och påföras av företagets kontrol-

lör, en modell som var tanken med det ursprungliga förslaget till förordning från kommissionen. Kontrollören har tillgång till alla uppgifter om företaget och dess fartyg och ska ändå göra alla beräkningar till och med beräkningen av överensstämmelsesaldot. Frågan är vilken modell som bör användas i svenska förhållanden.

Fuel EU-straffavgiften påförs om ett fartyg inte uppfyller EU-förordningens krav. Den är alltså att anse som en påföljd för överträdelse av EU-förordningen. Avgiften kan uppgå till mycket höga belopp. Vidare utgör underlaget för beräkning av straffavgiften en sammanställning av en rad uppgifter, däribland en bedömning av om vissa undantag har varit godtagbara. Flera av undantagen kan kräva en relativt omfattande analys av om de har varit möjliga att tillämpa. Av rättssäkerhetsskäl bör därför avgiften både beräknas och påföras företaget först efter att en behörig myndighet har kontrollerat de bakomliggande beräkningarna. Eftersom beslutet – oavsett vem som beslutar om att påföra straffavgiften – enligt EU-förordningen ska kunna överklagas till domstol (se avsnitt 5.5) är det också lämpligare att beslutet fattas av en myndighet än ett privat organ. Det kan vara lämpligt att den myndighet som prövar om straffavgiften ska påföras även bör utses som behörig myndighet enligt artikel 17, vilket innebär att myndighetens prövning inte blir begränsad på något sätt. Regeringen avser att utse ansvariga myndigheter senare i förordning.

### 5.2.3 Vilka typer av företag ska påföras Fuel EU-straffavgift av en svensk myndighet?

**Regeringens förslag:** Fuel EU-straffavgift ska påföras av en svensk myndighet om företaget är registrerat i Sverige. Samma sak gäller om företaget är registrerat i ett tredjeland och ansvarar för fartyg som bland annat har anlöpt fler svenska hamnar än någon annan medlemsstats hamnar.

**Promemorians förslag** överensstämmer i allt väsentligt med regeringens.

**Remissinstanserna** tillstyrker eller har inte några synpunkter när det gäller vem som ska påföra straffavgiften eller vilka företag som ska kunna bli föremål för avgift. *Transportstyrelsen* föreslår förtydliganden i lagtexten.

#### Skälen för regeringens förslag

*EU-förordningen klargör inte vilken medlemsstat som har jurisdiktion i frågor som rör beslut om påförande av Fuel EU-straffavgift*

En fråga som måste avgöras är i vilka situationer en svensk myndighet – och i förlängningen en svensk domstol – ska vara behörig att pröva ett påförande av straffavgift.

EU-förordningen omfattar enligt artikel 2 inte bara trafik inom EU, utan även trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland. Fartygens registreringsland har inte någon betydelse för EU-förordningens tillämpning. Så länge trafikmönstret för företagets fartyg rymms i EU-förordningens tillämpningsområde gäller EU-förordningen för företaget, oavsett var i

världen fartygen är registrerade. Inte heller det företag som fartyget är kopplat till behöver vara registrerat i EU för att EU-förordningen ska gälla. Det är tillräckligt att ett fartyg gör en resa till eller från en hamn i en medlemsstat för att EU-förordningen ska vara tillämplig.

Om EU-förordningen är tillämplig behöver företaget anlita en kontrollör, dvs. ett ackrediterat organ för att uppfylla en stor del av skyldigheterna i EU-förordningen. Kontrollören ska till exempel ansvara för att analysera företagets uppgifter om fartygens växthusgasintensitet och användning av landström. Uppgifterna ska ligga till grund för kontrollörens beräkning av fartygens s.k. överensstämelsesaldo, som i sin tur sedan ligger till grund för ett eventuellt påförande av Fuel EU-straffavgift. EU-förordningen kräver inte att ett företag använder sig av en kontrollör som är ackrediterad i den medlemsstat där företaget är registrerat utan det är fritt att välja kontrollör, så länge ackrediteringen skett i EU. Ett företag från ett tredjeland har samma frihet, dvs. behöver till exempel inte använda sig av en kontrollör som är ackrediterad i den medlemsstat som fartyget anlöper. En kontrollör som är ackrediterad i någon medlemsstat har rätt att utöva verksamhet i vilken medlemsstat som helst. Kontrollören, vars åtgärder alltså ligger till grund till en eventuell senare straffavgift, behöver alltså inte ha något ”nationell” koppling till företaget. Företaget behöver inte heller ha någon nationell koppling till den medlemsstat där den trafik sker som grundar EU-förordningens tillämpning.

EU-förordningens innehåll innebär alltså att det inte finns någon tydlig grund som direkt kan sägas göra en svensk myndighet mest relevant att pröva påförandet av straffavgift. Det är emellertid nödvändigt att ange i vilka fall en svensk myndighet ska göra prövningen. Det är också nödvändigt att beakta i vilken mån någon annan medlemsstat kan ha rätt att pröva påförandet av straffavgift för att så långt möjligt undvika överlappande prövningar. I promemorian lämnas förslag till i vilka situationer en svensk myndighet ska ha sådan behörighet. Ingen remissinstans har någon åsikt om förslaget i sak förutom *Transportstyrelsen* som dock endast efterfrågar ett mindre förtydligande. Regeringen instämmer i promemorians bedömning och håller med Transportstyrelsen om att ett förtydligande bör göras. Det innebär följande.

*En svensk myndighet bör fatta beslut om straffavgift om företaget är registrerat i Sverige*

Det finns inte några generella svenska eller EU-rättsliga bestämmelser om behörighet för myndigheter och domstolar att pröva frågor av offentlig-rättslig karaktär i internationella förhållanden. Allmänna jurisdiktionsprinciper ger vidare mycket begränsad vägledning. Artikel 26 i EU-förordningen ger dock en indikation på var rådet och Europaparlamentet har ansett att en prövning av en påförd straffavgift ska ske, åtminstone i vissa fall. Enligt artikeln kan företaget begära prövning av kontrollörens åtgärder som till exempel lett fram till påförande av en straffavgift. Prövningen ska då ske i den medlemsstat där kontrollören är ackrediterad.

Denna forumregel förefaller naturlig för det fall en medlemsstat har bestämt att kontrollören, och inte en myndighet, ska fatta själva beslutet att påföra straffavgiften. Avsikten att straffavgiften enbart skulle kunna påföras av kontrollören var också kommissionens ursprungliga förslag,

men eftersom flera medlemsländer motsatte sig detta under förhandlingarna utformades EU-förordningen slutligen så att det lämnas öppet till varje medlemsstat att aktivt avgöra vem som ska fatta beslut om straffavgift, dvs. det är möjligt att till exempel bestämma att beslutet ska fattas av en myndighet. För den medlemsstat som bestämmer att straffavgiften ska beslutas av en myndighet kan artikel 26 inte anses ge någon vägledning om jurisdiktionen för myndigheten. Även om artikel 26 inte bör användas som grund för att ange vilken medlemsstat som är behörig att fatta beslut, är artikeln emellertid inte möjlig att frångå i de situationer den avser, dvs. vid prövning av redan vidtagna åtgärder eller fattade beslut. Oavsett hur medlemsstaten väljer att reglera beslutsfattandet för påförande av straffavgift kan detta innebära att det uppstår parallella prövningar av frågor som rör förutsättningarna för straffavgiften. Denna fråga utvecklas senare i detta avsnitt.

Om kontrollörens verksamhets- eller ackrediteringsland inte bör styra över myndighetens rätt att fatta beslut, vad bör avgörandet om behörigheten för den beslutande myndigheten då grundas på?

Det är enligt artikel 23 i EU-förordningen den administrerande staten för företaget som har ansvaret för att se till att en påförd straffavgift faktiskt betalas, oavsett i vilken medlemsstat som straffavgiften har beslutats. Det är därför rimligt att utgå från just begreppet "administrerande stat för fartyget" även när det gäller hur den svenska myndighetens jurisdiktion vid påförande av straffavgift ska bestämmas. Det kan av praktiska skäl vara lämpligt att behörigheten att fatta beslut om att påföra straffavgiften och uppgiften att vidta efterföljande verkställighetsåtgärder ligger på myndigheter i samma medlemsstat. En annan utgångspunkt bör vara att sanktionsliknande åtgärder, vilket den aktuella straffavgiften utgör, bör påföras av svenska myndigheter på svenska rättssubjekt.

Begreppet administrerande stat i artikel 23 innebär, via definitionen och via hänvisningen i artikel 3.40 till artikel 3gf.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/959, det så kallade utsläppshandelsdirektivet, att administrerande stat för företaget (dvs. rederiet) är någon av följande:

1. För ett rederi som är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat där rederiet är registrerat.
2. För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat, den medlemsstat där rederiet hade det största uppskattade antalet hamnanlöp från resor som utfördes av det rederiet under de föregående fyra övervakningsåren och som omfattades av det tillämpningsområde som anges i artikel 3ga.
3. För ett rederi som inte är registrerat i en medlemsstat och som inte utförde någon resa som omfattas av det tillämpningsområde som anges i artikel 3ga under de föregående fyra övervakningsåren, den medlemsstat där ett av rederiets fartyg påbörjade eller avslutade sin första resa som omfattas av det tillämpningsområde som anges i den artikeln.

En svensk myndighet bör således pröva frågor om beräkning och påförande av straffavgift när det gäller företag som är registrerade i Sverige. Detta bör gälla oavsett exempelvis i vilken medlemsstat som företagets kontrollör är ackrediterad. En ordning där svenska företag omfattas av en svensk myndighets prövning endast om företaget använder en kontrollör som är ackrediterad i Sverige riskerar annars att leda till att företaget inte kommer att omfattas av någon medlemsstats jurisdiktion. En svensk myndighet bör fatta beslut oavsett om det svensktregistrerade företaget använder sig av en kontrollör som är ackrediterad i en medlemsstat som i sin rättsordning har beslutat att kontrollören ska påföra straffavgiften, något som alltså är fullt tillåtet enligt EU-förordningen. *Chalmers tekniska högskola* instämmer i denna bedömning eftersom det är viktigt att överträdelser inte faller mellan stolarna.

*Lagrådet* anser att det behöver klargöras vilket slags registrering av företaget eller vilken annan åtgärd som ska krävas för att en svensk myndighet ska vara behörig att fatta beslut. Lagrådet nämner att utländska företag med begränsad verksamhet i Sverige kan behöva registreras i olika hänseenden hos Skatteverket. Lagrådet tar också upp den särskilda associationsrättsliga formen partrederi som kan anmälas till Transportstyrelsen.

Utgångspunkten med förslaget i denna del är att rättssubjekt som har en tydlig och stark anknytning till Sverige ska omfattas av den svenska myndighetens prövning av frågan om påförande av straffavgift. En registrering av företaget hos Bolagsverket bör då vara en nödvändig men också tillräcklig förutsättning. En registrering enbart hos Skatteverket bör däremot inte vara tillräcklig för att företaget ska anses vara registrerat i Sverige i den mening som avses i denna proposition.

När det gäller partrederier bör följande nämnas. Ett partrederi föreligger enligt 5 kap. 1 § sjölagen (1994:1009) om flera fysiska eller juridiska personer har kommit överens om att gemensamt bedriva sjöfart med eget fartyg med delat ansvar. Ett partrederi är inte ett särskilt rättssubjekt. Ett partrederiavtal får enligt nämnda paragraf anmälas till Transportstyrelsen. Effekten av en anmälan är att varje delägare i partrederiet efter det att anmälan har gjorts endast svarar för partrederiets förpliktelser i förhållande till sin andel i fartyget. Någon skyldighet att anmäla ett partrederi finns inte. Ett partrederi kan alltså existera utan att det är vare sig registrerat eller anmält enligt nämnda förfaranden. Det finns inte heller något som hindrar att delägarna i ett partrederi är utländska subjekt. Frågan är om det finns anledning att reglera om och i så fall i vilka situationer ett partrederi ska omfattas av myndighetens prövning av påförande av straffavgift.

Den aktuella EU-förordningens tillämpningsområde i artikel 1 innebär att EU-förordningen ska tillämpas på fartyg som också omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95, den s.k. ISM-förordningen. ISM-förordningen innehåller krav på att företag som bedriver sjöfart med fartyg som omfattas av förordningen ska ha en godkänd säkerhetsorganisation. Definitionen av företag i ISM-förordningen är i sak densamma som i den aktuella EU-förordningen. Det innebär att de företag som omfattas av den aktuella EU-förordningen också

kommer att vara företag enligt ISM-förordningen. Kraven i ISM-förordningen är sådana att det i praktiken är uteslutet för partrederier, som inte är självständiga rättssubjekt, att agera som ansvarigt företag när ISM-förordningen tillämpas. Följaktligen är det i praktiken uteslutet att ett partrederi kan agera som företag även i den mening som avses i EU-förordningen. Enligt 5 kap. 2 § sjölagen får en huvudredare väljas för ett partrederi. Detta sker regelmässigt när det är fråga om partrederier, åtminstone när det gäller företag som omfattas av ISM-förordningen. Huvudredaren är i sådana fall ofta ett s.k. managementbolag som är bolagsrättsligt registrerat och kan också agera som ansvarigt företag enligt förordningen. Någon anledning att närmare reglera partrederier och hur de ska behandlas när det gäller frågor om påförande av straffavgift finns därför inte.

#### *Utländska avgöranden om straffavgift ska inte få verkställas i Sverige*

EU-förordningen innebär att det kan uppstå situationer där ett företag som är registrerat i endast ett medlemsland påförs straffavgift i två medlemsländer. Detta kan hända om företaget använder sig av en kontrollör som är ackrediterad i ett annat land än det land där företaget är registrerat, och de respektive länderna med stöd av artikel 23.1 andra stycket inför olika system för själva påförandet av avgiften, dvs. att företagets registrering väljs som styrande faktor för jurisdiktionen i det ena landet medan kontrollörens ackrediteringsland väljs som styrande faktor i det andra landet. Båda alternativen är alltså både möjliga och tillåtna enligt EU-förordningen.

Effekten med dubbla avgöranden om straffavgift kan uppstå även vid en tillämpning av artikel 26, som innebär att en kontrollörs åtgärder, exempelvis i form av beräkning och påförande av straffavgift, ska prövas av myndighet (och domstol) i det land där kontrollören är ackrediterad, vilket alltså inte behöver vara samma land som företaget är registrerat i.

Dessa situationer kan inte undvikas eftersom EU-förordningen är direkt tillämplig och samtidigt möjliggör för medlemsstaterna att välja olika system för beslut om straffavgift. Effekterna av eventuella dubbla prövningar och beslut måste dock undvikas så långt det är möjligt så att företag endast behöver betala en av de påförda straffavgifterna.

Ett sätt att undvika effekterna av dubbla processer är att ett beslut från en annan medlemsstat inte bör vara verkställbart i Sverige. Detta bör gälla oavsett om det utländska beslutet har fattats av en myndighet eller ett privat subjekt. Artikel 23 innebär nämligen visserligen att varje medlemsstat har skyldighet att säkerställa att en påförd straffavgift *betalas*, men också att medlemsstaten har rätt att införa ett eget godkännandeförfarande av det utländska beslutet innan det säkerställs att betalning sker. Artikel 17 innebär dessutom att ett sådant godkännandeförfarande kan vara en fullständig prövning av hela ärendet. EU-förordningen innebär alltså inte att ett utländskt avgörande om straffavgift ska vara direkt verkställbart i en annan medlemsstat. Den ordning som föreslås i avsnitt 5.2.2 och som innebär att samtliga grundläggande prövningar om påförande av Fuel EU-straffavgift ska göras av en svensk myndighet bör alltså gälla även i de situationer när det redan finns ett påbörjat eller till och med lagakraftvunnet avgörande om straffavgift i en annan medlemsstat.

Ett utländskt offentligrättsligt beslut av det aktuella slaget kan inte verkställas i Sverige enligt gällande svensk rätt. Några författningsändringar för att verkställighet ska kunna vägras krävs alltså inte.

*En svensk myndighet bör fatta beslut även om företaget är registrerat i ett tredjeland*

Regleringen i artikel 3gf.1 b och c i utsläppshandelsdirektivet innebär vidare att en svensk myndighet kan vara administration även för företag från tredjeländer om dessa företag har koppling till Sverige genom att företagets fartyg har trafikerat svenska hamnar. Avsikten med regleringen i utsläppshandelsdirektivet är att se till att det för varje företag vars fartyg trafikerar unionens hamnar också faktiskt finns en utpekad behörig medlemsstat som är ansvarig för att hantera de frågor som det direktivet reglerar. Samma förhållanden gör sig gällande när det gäller den nu aktuella EU-förordningen. Sverige bör vidta de åtgärder som krävs för att se till att företag vars fartyg trafikerar unionen också påförs straffavgift om EU-förordningen har överträtts. En svensk myndighet bör därför pröva frågor om påförande av Fuel EU-straffavgift om företaget är registrerat i ett tredjeland i de situationer som avses i artikel 3gf.1 b och c i utsläppshandelsdirektivet. Den svenska myndighetens behörighet bör även i detta avseende gälla oavsett i vilken medlemsstat företagets kontrollör har ackrediterats. Risken finns annars att företaget inte kommer att påföras någon avgift. Skyldigheten i artikel 23 i EU-förordningen för den administrerande staten omfattar nämligen formellt bara att se till att en påförd avgift betalas.

Artikel 3gf.1 c i utsläppshandelsdirektivet utesluter inte att det för ett sådant företag kan finnas en behörig administration i mer än en medlemsstat. Från svenska intressen kan det då ifrågasättas om det finns något behov av att säkerställa att ett beslut om att påföra straffavgift fattas av en svensk myndighet om företaget har påförts straffavgift i enlighet med någon annan medlemsstats rättsordning, oavsett om straffavgiften har påförts av en kontrollör eller en myndighet. Förekomsten av ett sådant beslut bör därför innebära att en svensk myndighet inte ska pröva ett ärende om påförande av straffavgift för samma företag på den grund som avses i punkten. Någon skyldighet för Sverige att säkerställa betalning av straffavgiften enligt artikel 23 finns inte heller eftersom Sverige i ett sådant fall inte är den administrerande staten.

För att underlätta läsningen av lagtexten bör det i lagen tas in förklaringar av uttrycken ”utsläppshandelsdirektivet”, ”EU-förordningen”, ”företaget” och ”straffavgift”. Det bör vidare i lagen hänvisas till EU-förordningen när det gäller betydelsen av ”regelvidrigt hamnanlop”, ”rapporteringsperiod” och ”överensstämmelseunderskott”.

*Övrigt*

*Lagrådet* föreslår att det görs en redaktionell ändring i lagtexten så att det anges att det är ”det ansvariga” företaget som ska påföras en straffavgift. Regeringen anser att en sådan ändring inte är nödvändig eftersom detta framgår av de föreslagna ordförklaringarna. Regeringen följer därför inte Lagrådets förslag.



**Regeringens förslag:** Ett beslut att påföra straffavgift ska få verkställas enligt utsökningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft.

Om straffavgiften inte har betalats senast den 30 juni under kontrollperioden, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning.

Straffavgiften ska tillfalla staten och betalas till den myndighet som regeringen bestämmer.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte några synpunkter.

### Skälen för regeringens förslag

*Prövningen hos myndigheten är brådskande*

Artiklarna 23 och 20.4 innebär att om en straffavgift påförs ska den vara betald senast den 30 juni under den aktuella kontrollperioden. Någon möjlighet till anstånd med betalningen finns inte enligt EU-förordningen. Anledningen torde vara att Fuel EU-dokumentet om överensstämmelse enligt artikel 22 ska utfärdas senast samma datum, antingen om fartyget inte ska betala någon straffavgift, eller om företaget har betalat avgiften. Någon senare tidpunkt för utfärdandet ges inte heller enligt EU-förordningen.

Den ansvariga myndighetens handläggning av prövning av påförande av straffavgiften kan alltså behöva ske under en mycket kort period, som tidigast från och med den 30 april under kontrollperioden – vilket är den senaste tidpunkten när verifierade uppgifter ska finnas i Fuel EU-databasen – till och med den 30 juni samma period. Eftersom företaget bör få viss tid på sig efter beslutet att betala, är perioden för myndighetens handläggning ytterst begränsad. Denna tidsram följer således av EU-förordningen och kan inte ändras genom nationella åtgärder.

Myndighetens handläggning omfattas av kraven i förvaltningslagen (2017:900), såvida inte annat är föreskrivet i lag eller förordning. Till exempel gäller enligt 25 § förvaltningslagen att innan en myndighet fattar ett beslut i ett ärende ska myndigheten, om det inte är uppenbart obehövt, underrätta den som är part om allt material av betydelse för beslutet och ge parten tillfälle att inom en bestämd tid yttra sig över materialet. Denna svarsfrist ska bestämmas så att parten får skälig tid på sig att ta ställning till materialet och yttra sig över det. Vad som är skälig tid får avgöras från fall till fall och beror bland annat på ärendets art och materialets omfattning. I brådskande ärenden kan en kortare svarstid vara motiverad än i andra ärenden. Under vissa förutsättningar får myndigheten avstå från sådan kommunikation, exempelvis om det kan befaras att det annars skulle bli avsevärt svårare att genomföra beslutet.

Vidare gäller enligt 35 § förvaltningslagen som huvudregel att ett beslut som får överklagas inom en viss tid inte får verkställas förrän överklagandetiden har gått ut. Om beslutet överklagas får verkställighet som utgångspunkt inte ske förrän domstolens avgörande vunnit laga kraft. Förvaltningslagen medger dock att beslut kan få verkställas omedelbart under vissa förutsättningar, som dock inte är aktuella här. Även enligt utsökningsbalken är huvudregeln att en förvaltningsmyndighets beslut ska ha

fått laga kraft för att det ska få verkställas (3 kap. 20 och 23 §§ utsökningsbalken). Verkställighet före laga kraft får ske om det är särskilt föreskrivet. Frågan är om EU-förordningens förutsättningar för påförande av straffavgift gör att det är motiverat att införa en ordning som innebär att verkställighet får ske före laga kraft.

#### *Ett beslut om straffavgift bör gälla omedelbart*

Av artikel 23 framgår att Fuel EU-straffavgiften ska vara betald senast den 30 juni under kontrollperioden. Av artikel 22 framgår att en eventuell straffavgift ska vara betald för att företaget ska kunna få ett Fuel EU-dokument. Det kan därför antas att företagen kommer att betala en påfordrad straffavgift i utsatt tid eftersom följden annars blir att fartyget inte får något dokument om överensstämmelse, vilket leder till att fartyget kan stoppas i eller hindras att anlöpa unionens hamnar.

Den totala tiden för att handlägga ett ärende om straffavgift och om att driva in betalning av straffavgiften kan sammantaget vara så kort som två månader eftersom de uppgifter i Fuel EU-databasen som ligger till grund för beräkning av en eventuell straffavgift får registreras ända fram till den 30 april under kontrollperioden. För att underlätta säkerställandet av att straffavgiften betalas i utsatt tid bör det därför inte krävas ett lagakraftvunnet avgörande om påfordrad straffavgift innan verkställighet får ske. Beslutet bör alltså gälla omedelbart och kunna verkställas enligt utsökningsbalken innan det har fått laga kraft.

#### *Tiden för kommunikation med parten före beslutet kan behöva begränsas*

Det kan inte uteslutas att myndigheten av olika skäl inte hinner fatta ett beslut om straffavgift inom en sådan tid att det är praktiskt möjligt för företaget att betala avgiften senast den 30 juni under kontrollperioden. EU-förordningen kan naturligtvis, trots skrivningen i artikel 23, inte anses innebära att betalning i sådant fall inte får ske senare, men följden av utebliven betalning blir då att det inte får utfärdas något dokument om överensstämmelse. Det är därför av stor vikt att prövningsmyndigheten anpassar sina förfaranden till den korta tid som står till förfogande enligt EU-förordningen. Detta innebär också att exempelvis den tid för kommunikation som ska ges företaget före beslutet enligt 25 § förvaltningslagen kan behöva bli relativt kort, så länge som tiden är skälig. Exakt hur lång tid som företaget ska ges för att lämna synpunkter är en fråga för den berörda myndigheten att ta ställning till i varje enskilt fall utifrån de förutsättningar som finns i ärendet.

#### *Betalning och indrivning*

Betalning av straffavgiften bör ske till den myndighet som regeringen bestämmer. Avgiften bör tillfalla staten.

Om Fuel EU-straffavgiften inte betalas senast den 30 juni under kontrollperioden bör den obetalda avgiften lämnas för indrivning. Den korta tid som står till förfogande för utredning och beslut av straffavgift innebär att tiden från beslut till eventuell indrivning kan bli mycket kort. Detta följer dock av EU-förordningen och kan inte ändras genom nationella åtgärder. Om ett fartyg har ett överensstämmelseunderskott men det

inte har hunnit fattas något beslut om straffavgift till senast den 30 juni under kontrollperioden, finns det inte något beslut som kan lämnas för indrivning. I sådant fall får myndigheten ta ställning själv i frågan om inom vilken tid betalning ska ske. Det ska dock åter noteras att en obetald straffavgift kan leda till att företaget i princip utesluts från att använda fartyget i unionens hamnar, vilket innebär att företaget torde ha stora incitament att betala en påförd straffavgift omgående.

För begreppet kontrollperiod bör det i lagen hänvisas till EU-förordningen.

### 5.3 Sanktionsavgift

**Regeringens förslag:** Regeringen ska få meddela föreskrifter om sanktionsavgift för överträdelser av EU-förordningen.

Sanktionsavgiftens storlek ska framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor.

När regeringen meddelar föreskrifter om avgiftens storlek ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Göteborgs hamn* och *2030-sekretariatet* anser att nivåerna på sanktionsavgifterna bör vara mer avskräckande. Övriga remissinstanser har inte några synpunkter.

#### Skälen för regeringens förslag

*EU-förordningen kräver effektiva sanktioner för överträdelser*

Enligt artikel 25 i EU-förordningen ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av EU-förordningen och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Vilken typ av sanktion bör komma i fråga?*

I promemorian föreslås att sanktionsavgift ska påföras vid överträdelser som inte kan föranleda straffavgift. Ingen remissinstans har motsatt sig valet av sanktion. Regeringen delar den bedömning som görs i promemorian. De överträdelser som i promemorian föreslås leda till en nationell sanktion avser inte överträdelser som har en direkt negativ påverkan på miljön, varför någon straffrättslig sanktion inte bör införas. Överträdelserna som enligt promemorian föreslås kunna leda till sanktionsavgift avser skyldigheter av framför allt administrativ art som i princip är uppgifter för ett företag att uppfylla. Överträdelserna kan därför inte anses lika allvarliga med hänsyn till syftet med regleringen, dvs. att minska sjöfartens klimatpåverkan. En sanktionsavgift används i svensk rätt numera mycket ofta när det gäller överträdelser av skyldigheter som till exempel en näringsidkare har inom ramen för näringsverksamheten.

EU-förordningen innebär att en straffavgift ska påföras vid vissa överträdelser, se avsnitt 5.2. EU-förordningen kräver därutöver att medlemsstaterna fastställer regler om sanktioner. Europakonventionen och bland annat dess sjunde tilläggsprotokoll gäller som svensk lag enligt lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. I 2 kap. 19 § regeringsformen finns ett förbud mot att meddela lag eller föreskrift som står i strid med Sveriges åtaganden enligt Europakonventionen. I artikel 4.1 i sjunde tilläggsprotokollet finns ett förbud mot dubbel lagföring eller dubbla straff. En motsvarande bestämmelse finns i artikel 50 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna. Detta förbud kallas ofta för dubbelprövningsförbudet. I likhet med förslaget i promemorian föreslår regeringen att en sanktionsavgift inte ska påföras för en överträdelse som kan leda till straffavgift. Någon konflikt med dubbelprövningsförbudet uppstår därmed inte.

#### *Sanktionsavgiften bör regleras i förordning*

Vilka överträdelser som ska leda till sanktionsavgift, liksom sanktionsavgifternas storlek bör som föreslås i promemorian anges i förordning. Ingen remissinstans motsätter sig detta. Det bör dock i den föreslagna lagen anges vilket lägsta respektive högsta belopp som sanktionsavgiften ska få uppgå till i de föreskrifter som regeringen får meddela. I promemorian föreslås att sanktionsavgiften ska vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor. Regeringen delar denna bedömning. Sanktionsavgifterna avser överträdelser som inte är av sådan allvarlig karaktär att avgifternas storlek bör sättas så att de är mer avskräckande. Den ram som föreslås i promemorian ger tillräckligt utrymme för regeringen att utforma proportionerliga sanktionsavgifter. *Lagrådet* anser att den föreslagna lagtexten ger intryck av att vara en anvisning för den myndighet som slutligen beslutar om sanktionsavgiften. För att klargöra att det är fråga om en anvisning för regeringen vid utfärdandet av föreskrifterna föreslår *Lagrådet* en ändrad lydelse av bestämmelsen. Regeringen instämmer i att det kan finnas en viss otydlighet i förslaget i lagrådsremissen och följer *Lagrådet*s förslag till ändrad lydelse. *Lagrådet* föreslår vidare en språklig justering i paragrafen. Regeringen instämmer i att paragrafen i detta hänseende kan behöva förtydligas, men utformar paragrafen på ett annat sätt än vad *Lagrådet* föreslår.

Vid meddelande av föreskrifter om avgiftens storlek bör regeringen ta hänsyn till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

**Regeringens förslag:** Tillsynsmyndigheten ska få besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för myndighetens kostnader för tillsyn.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna** har inte några synpunkter.

### Skälen för regeringens förslag

#### *Tillsyn ska utövas*

Enligt artikel 27 ska medlemsstaterna utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för tillämpningen och kontrollen av efterlevnaden av förordningen. Bestämmelsen torde i första hand avse en anvisning till medlemsstaterna att bestämma de nationella behöriga myndigheter som ska utföra de uppgifter som den behöriga myndigheten har enligt andra artiklar i förordningen, se exempelvis artiklarna 14.4, 17, 20.4, 22.2 och 23.5. Regeringen har i förordningen (2024:1000) om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport dels angett att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över att EU-förordningen följs i enlighet med artikel 27 i EU-förordningen, dels utsett Transportstyrelsen att vara behörig myndighet samt utföra de uppgifter som följer av artiklarna 14.4, 17, 20.4, 22.2, 25.3 och 25.5.

#### *Befogenheter för tillsynsmyndigheten*

Varje medlemsstat är enligt allmänna principer skyldig att vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att EU-rätten får genomslag och kan tillämpas effektivt. Risker att få betala straffavgift enligt EU-förordningen eller en sanktionsavgift enligt vad som föreslås i avsnitt 5.3 bör som utgångspunkt vara tillräckliga medel för att förmå företagen att följa EU-förordningen. Utöver det bör dock kontroller och tillsyn utövas.

Frågan är vilka åtgärder tillsynsmyndigheten ska ha möjlighet att vidta för att kunna utföra en effektiv tillsyn eller om brister upptäcks. I artikel 17.2 i EU-förordningen anges att företaget på begäran av den behöriga myndigheten ska tillhandahålla nödvändiga uppgifter eller handlingar som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att utföra ytterligare kontroller, och att företaget ska ge tillträde till företagets lokaler eller fartyget för att underlätta sådana ytterligare kontroller. Dessa befogenheter följer alltså direkt av EU-förordningen och behöver inte någon ytterligare reglering för att kunna tillämpas.

Frågan är om det behövs en möjlighet att vidta andra åtgärder inom ramen för tillsynen än de som nämns i EU-förordningen. Det kan enligt regeringen inte uteslutas att tillsynsmyndigheten kan ha ett behov av att vidta andra typer av åtgärder än de som regleras i EU-förordningen. Det kan inte heller uteslutas att tillsynsmyndigheten kan ha ett behov av att vidta åtgärder men i syfte att kontrollera efterlevnaden av andra frågor i

EU-förordningen än de som omfattas av artikel 17.2. Det bör då inte vara fråga om ingripande, fysiska åtgärder i form av exempelvis tillträde till lokaler, fartyg eller provtagning av bränsle och last, utan om förelägganden riktade mot företagen att till exempel inkomma med information för att tillsynsmyndigheten ska kunna bedöma om kraven i en viss artikel följs. En möjlighet till föreläggande kan också behövas för att ålägga exempelvis redaren att vidta åtgärder för att rätta till brister i tillämpningen av något konkret krav i EU-förordningen.

#### *Ska ett föreläggande få förenas med vite?*

I lagrådsremissen föreslås att ett beslut om föreläggande ska få förenas med vite. *Lagrådet* tar därvid upp frågan om rätten att inte bli lagförd eller straffad två gånger för samma gärning. Lagrådet anger bland annat att vite som huvudregel inte får kombineras med någon annan sanktion. Regeringen håller med Lagrådet om att vite inte bör kunna påföras för samma överträdelse som kan leda till straffavgift. Det skulle alltså kunna övervägas om en reglering motsvarande den som regeringen föreslår när det gäller förhållandet mellan sanktionsavgift och straffavgift (se avsnitt 5.3) ska föras in i den föreslagna lagen för att förhindra att vitet utdöms i en situation där straffavgift ska påföras. En eventuell straffavgift påförs emellertid enligt EU-förordningen först under kontrollperioden, dvs. det kalenderår som följer direkt efter rapporteringsperioden, medan tillsyn ofta kan förutsättas ske före tidpunkten för påförande av straffavgift. Det finns inte någon möjlighet att underlåta att besluta om att påföra straffavgift enligt EU-förordningen om förutsättningarna enligt EU-förordningen är uppfyllda. En sådan lösning där det i lagen anges att vite inte ska dömas ut för samma brister som kan leda till en straffavgift kan därför bli svår att tillämpa eftersom en brist i efterlevnaden av en enskild artikel inte nödvändigtvis innebär att företaget ska påföras en straffavgift. I vilken mån brister i efterlevnaden av enskilda artiklar är av betydelse för den slutliga beräkningen av överensstämmelsesaldot och ett i sin tur eventuellt påförande av straffavgift går inte att säga generellt utan kommer att variera från fall till fall. Eftersom tillsynsmyndigheten troligen kan få svårt att avgöra om ett vitesföreläggande avser en brist som senare faktiskt också kommer att leda till straffavgift kan det ifrågasättas om det är lämpligt att över huvud taget ha ett system som tillåter vitesföreläggande. Risken finns att det inte kan gå att upprätthålla förbudet mot dubbelprövning.

Uppgifter som företaget är skyldigt att rapportera enligt EU-förordningen kan alltså utgöra en del av underlaget för att beräkna exempelvis varje fartygs s.k. överensstämmelsesaldo som i sin tur kan leda till att straffavgift påförs om saldot är negativt. Som Lagrådet påpekar bör den som är misstänkt för en överträdelse som kan leda till straff- eller sanktionsavgift inte vid vite föreläggas att medverka i utredningen. Detta skulle strida mot den s.k. passivitetsrätten. Skyldigheten för en medlemsstat att säkerställa att EU-förordningens syfte effektivt uppnås kan uppfyllas på andra sätt än genom möjligheten till vitesföreläggande. Till exempel innehåller EU-förordningen moment som innebär att företagets verksamhet och uppgifter övervakas och verifieras genom exempelvis en skyldighet för företagen att ha en övervakningsplan och

regler om verifiering av företagens verksamhet och uppgifter. Det finns också nationella allmänna rättsmedel för den som exempelvis lämnar oriktiga uppgifter. Det bör därför inte införas någon möjlighet att förena ett föreläggande med vite.

När det gäller förhållandet mellan sanktionsavgift och vitesföreläggande föreslås i lagrådsremissen att detta regleras i förordning. Regeringen kommer att beakta Lagrådets synpunkter i det fortsatta förordningsarbetet.

#### *Avgift för tillsyn*

Regeringen har utsett Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet. Kostnaderna för tillsynen bör täckas genom avgifter. Avgifterna bör över tid motsvara myndighetens kostnader för tillsyn, ärendehandläggning och registerhållning. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör därför få meddela föreskrifter om skyldighet att betala avgift för myndighetens kostnader för tillsynen.

## 5.5 Prövning och överklagande

**Regeringens förslag:** En ansökan om prövning av en kontrollörs beräkningar eller åtgärder enligt artikel 26.1 i EU-förordningen prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

Beslut att påföra straffavgift, beslut i frågor om en kontrollörs beräkningar och åtgärder och beslut om förelägganden ska få överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd ska krävas vid överklagande till kammarrätten.

**Promemorians förslag** överensstämmer i stort med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* anser att det bör anges att beslut om att påföra avgift för tillsyn ska kunna överklagas. Övriga remissinstanser har inte några synpunkter.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Prövning av kontrollörens beräkningar och åtgärder*

Enligt artikel 26.1 i EU-förordningen har företag rätt att ansöka om prövning av de beräkningar och åtgärder som kontrollören har meddelat dem, inbegripet nekande att utfärda ett Fuel EU-dokument om överensstämmelse. Ansökan ska enligt samma artikel lämnas in till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören är ackrediterad inom en månad från det att kontrollören meddelat resultatet av beräkningen eller åtgärden.

De beslut som kan vara aktuella att pröva innefattar bland annat beräkningar av fartygens gränsvärden för utsläpp och av de faktiska utsläppen. Beräkningarna ligger sedan till grund för beräkningen av fartygens överensstämmelsesaldo. Detta saldo avgör om företaget ska påföras straffavgift. Prövningen bör göras av den myndighet som regeringen bestämmer.

För begreppet kontrollör bör det i lagen hänvisas till EU-förordningen.

Prövningen kan exempelvis avse det underlag som också ligger till grund för ett påförande av en straffavgift. Det kan därför finnas anledning att möjliggöra att prövningen enligt artikel 26.1 och prövningen av påförande av straffavgift sammanförs och görs samlat av samma myndighet. Detta kan i så fall regleras i förordning.

Det kan också noteras att en begäran om prövning enligt artikel 26 ska lämnas in till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören är ackrediterad, medan påförande av straffavgiften ska säkerställas av den administrerande staten med avseende på ett företag. Dessa stater kan men behöver nödvändigtvis inte vara desamma för ett enskilt företag. Någon skyldighet för de beslutande subjekten i olika medlemsstater att sammanföra prövningarna finns inte enligt EU-förordningen.

### *Överklagande*

De beslut som ansvariga myndigheter fattar enligt EU-förordningen eller lagen bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Rätten att överklaga anges också i artikel 26.2 i EU-förordningen. Överklagande av beslut som kan komma att fattas med stöd av föreskrifter som får meddelas av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer (frågor som rör sanktionsavgift och avgift för tillsyn) kan inte hanteras i lagen utan tas om hand i den författning där föreskrifter i så fall meddelas.

Prövningstillstånd bör krävas vid överklagande till kammarrätten.

## 5.6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Den föreslagna lagen ska träda i kraft den 1 mars 2025.

**Promemorians förslag** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *2030-sekretariatet* anser att ikraftträdandet måste sättas till den 1 januari 2025. Övriga remissinstanser tillstyrker eller har inte några synpunkter.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Ikraftträdande*

Enligt artikel 32 i EU-förordningen ska förordningen i huvudsak tillämpas från och med den 1 januari 2025. I promemorian föreslås att de nationella kompletterande författningarna ska träda i kraft den 1 mars 2025 eftersom det saknas förutsättningar för att med normala beredningsrutiner sätta förslagen i kraft till det datumet. *2030-sekretariatet* anser att ikraftträdande för de svenska bestämmelserna måste vara desamma som för EU-förordningen.

EU-förordningen har trätt i kraft och ska tillämpas från och med den 1 januari 2025. Detta datum följer av EU-förordningen i sig och kan inte påverkas av någon medlemsstat. EU-förordningen är direkt tillämplig vilket till exempel innebär att berörda rederier och andra aktörer från och med den 1 januari 2025 måste uppfylla kraven i EU-förordningen. Det är naturligtvis normalt önskvärt att de föreslagna nationella kompletterande



bestämmelserna träder i kraft samtidigt som EU-förordningen som bestämmelserna kompletterar. I detta fall har detta dock av beredningsskäl inte varit möjligt. I praktiken har det inte så stor om ens någon praktisk betydelse att de nationella bestämmelserna träder i kraft senare än den tidpunkt då EU-förordningen ska börja tillämpas. De straff- och sanktionsavgifter som kan påföras avser i allt väsentligt överträdelser som inte kan konstateras förrän EU-förordningen har tillämpats en tid, i vissa fall så lång tid som 1,5 år. Behovet av nationella bestämmelser under tiden de två första månaderna år 2025 är därför mycket begränsat.

Den föreslagna lagen bör dock träda i kraft så snart det är möjligt, vilket i enlighet med promemorian bedöms vara den 1 mars 2025.

Några övergångsbestämmelser behövs inte.

## 6 Konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Förslagen i denna proposition har inte någon påverkan på statens budget eller jämställdheten och har marginell klimatpåverkan.

Någon större effekt för redarna eller sjöfartsbranschen i övrigt uppstår inte av förslagen i denna proposition.

De positiva effekter på klimatet och miljön som kan förväntas och den risk för stora ekonomiska följder för redarna om dessa inte följer kraven uppstår som en följd av EU-förordningen och endast indirekt av förslagen i denna proposition.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Förvaltningsrätten i Linköping* och *Kammarrätten i Jönköping* anser att bedömningen som rör förslagets påverkan på de allmänna förvaltningsdomstolarna är otydlig. *Havs- och vattenmyndigheten* anser att de föreslagna åtgärderna har en positiv påverkan på klimatet och miljön. *Transportstyrelsen* anser att de föreslagna nya uppgifterna för myndigheten inte kan hanteras inom befintliga anslag utan menlig påverkan på övrig verksamhet.

### Skälen för regeringens bedömning

*De flesta konsekvenser uppstår till följd av EU-förordningen – inte av förslagen i denna proposition*

Förslagen i denna proposition är i huvudsak kompletteringar av krav och processer som är reglerade i EU-förordningen i syfte att EU-förordningen ska kunna tillämpas effektivt. I princip alla effekter för miljön, sjöfartsnäringen och myndigheterna uppstår till följd av innehållet i EU-förordningen. Några effekter av EU-förordningen bör dock nämnas för att sätta förslagen i denna proposition i ett sammanhang.

#### *Positiva konsekvenser för miljön och klimatet*

I promemorian bedöms att förslagen i promemorian har marginell klimatpåverkan. *Havs- och vattenmyndigheten* anser att detta är ett missvisande

påstående då EU-förordningen syftar till att minska sjöfartens klimat- och havsmiljöpåverkan. Regeringen delar bedömningen som görs i promemorian eftersom bedömningen avser just de nationella författningsförslag som lämnas i promemorian. Förslagen till nationella kompletterande åtgärder har i sig i princip inga självständiga effekter. Om berörda rederier följer EU-förordningen uppstår de positiva miljö- och climateffekterna direkt och enbart till följd av EU-förordningen.

Kompletteringarna som föreslås i denna proposition avser att säkerställa att EU-förordningen följs genom till exempel tydliggörande av hanteringen av beslut om straffavgift, möjliggörande av nationella sanktionsavgifter utöver straffavgift samt införande av befogenheter vid tillsyn. På så sätt medverkar förslagen i denna proposition till att EU-förordningens syfte att ge positiva klimat- och miljöeffekter uppnås.

### *Redarna*

För det fall fartygen och indirekt företagen, dvs. redarna, inte följer EU-förordningen kan det bli aktuellt att påföra antingen den straffavgift som regleras i EU-förordningen, se avsnitt 5.2.1, eller en nationell sanktionsavgift. Det sistnämnda kräver att regeringen utnyttjar det bemyndigande som föreslås i avsnitt 5.3.

I avsnitt 5.2.3 föreslås att det framför allt är svenskeregistrerade företag som ska kunna påföras straffavgiften. Straffavgift ska påföras om fartygen har ett överensstämmelseunderskott efter en rapporteringsperiod eller inte har anslutit till landström när fartygen legat vid kaj. Straffavgifterna kan uppgå till ett par miljoner euro per fartyg och år om kraven inte uppfylls. Avgiftens storlek beräknas schablonmässigt enligt EU-förordningen och beror på hur stort underskottet är och fartygets energianvändning under rapporteringsperioden samt antal timmar vid kaj utan landström.

Den nationella sanktionsavgiften för andra överträdelser än de som kan leda till straffavgift ska begränsas till högst 100 000 kronor per fartyg och överträdelse.

För ett rederi som inte följer kraven i EU-förordningen kan alltså effekterna ekonomiskt bli betydande.

Förslagen i avsnitt 5.4 innebär att förelägganden får meddelas vid tillsyn, vilket kan påverka redarnas möjlighet att använda sina fartyg. Redarna kan också komma att påföras avgift för tillsyn. Det är dock rimligt att anta att redarna i stort kommer att anpassa sig till EU-förordningen eftersom fartygen annars riskerar att inte få användas till sjöfart.

### *Myndigheterna och de allmänna förvaltningsdomstolarna*

I avsnitt 5.3 föreslås att det ska vara möjligt att meddela föreskrifter om sanktionsavgift för vissa överträdelser av EU-förordningens krav. Förslagen i avsnitt 5.4 innebär att tillsynsmyndigheten får möjlighet att meddela förelägganden vid tillsyn. Så länge som rederierna följer EU-förordningens krav kommer den myndighet som ska utföra dessa uppgifter att påverkas i begränsad omfattning. Även effekterna på andra myndigheter, exempelvis Kronofogdemyndigheten, bedöms bli mycket marginella. *Kronofogdemyndigheten* instämmer också i den bedömningen.

Regeringen kommer senare utse ansvariga myndigheter i förordning. Oavsett vilken eller vilka myndigheter som utses ska kostnaderna hanteras inom ram.

De beslut som ska fattas av ansvarig myndighet kan bli föremål för prövning i allmän förvaltningsdomstol, vilket innebär att nya måltyper tillförs de domstolarna. Det är fråga om en helt ny reglering varför det innan regelverket har börjat tillämpas är svårt att säga i vilken omfattning beslut kommer att överklagas. Regeringen delar dock den bedömning som görs i promemorian att antalet överklaganden kan antas bli mycket litet. Eventuella merkostnader för de allmänna förvaltningsdomstolarna bedöms kunna hanteras inom befintliga anslag inom avsett utgiftsområde.

### Övrigt

Förslagen har inte någon påverkan på statens budget eller jämställdheten.

## 7 Författningskommentar

### Förslaget till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

#### Lagen kompletterar en EU-förordning

**1 §** I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG finns bestämmelser om fartygs energianvändning, om straffavgift som ska betalas när bestämmelserna inte följs och om skyldighet att ha dokument som visar att ett fartyg uppfyller kraven eller att straffavgiften har betalats.

Denna lag kompletterar EU-förordningen.

Paragrafen innehåller information om att bestämmelser om begränsning av utsläpp av växthusgaser från fartyg finns i en EU-förordning, och anger att lagen kompletterar EU-förordningen. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

#### Ordförklaringar

**2 §** I denna lag avses med

*EU-förordningen*: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805, i den ursprungliga lydelsen,

*företaget*: det företag som ansvarar för ett fartyg på det sätt som följer av definitionen av företag i artikel 3.13 i EU-förordningen,

*straffavgift*: en avgift som avses i artikel 23 i EU-förordningen, och

*utsläppshandelsdirektivet*: Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/959.

Paragrafen innehåller förklaringar över vissa ord och uttryck som används i lagen. Övervägandena finns i avsnitt 5.1 och 5.2.3.

Hänvisningen till EU-förordningen är statisk, dvs. avser EU-förordningen i dess ursprungliga lydelse. Eftersom uttrycket används i andra delar i lagen innebär det att samtliga hänvisningar till EU-förordningen i lagen är statiska.

**3 §** Med *kontrollör, kontrollperiod, regelvidrigt hamnanlöp, rapporteringsperiod* och *överensstämmelseunderskott* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

I paragrafen anges att med vissa ord i lagen avses detsamma som i EU-förordningen. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.3, 5.2.4 och 5.5.

De i paragrafen uppräknade orden och uttrycken definieras i artikel 3.27, 3.32, 3.37, 3.41 och 3.42 i EU-förordningen.

### **Prövning av frågor om straffavgift**

**4 §** När det för ett fartyg har registrerats ett överensstämmelseunderskott enligt artikel 23.1 i EU-förordningen eller minst ett regelvidrigt hamnanlöp enligt artikel 23.4 i EU-förordningen ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva om företaget ska påföras en straffavgift, om företaget har svensk anknytning genom att det

1. är registrerat i Sverige,
2. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen och ansvarar för ett eller flera fartyg som under de fyra närmast föregående rapporteringsperioderna har gjort en eller flera resor som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet där dessa fartygs sammanlagda hamnanlöp uppskattas vara fler i Sverige än i något annat EU-land, eller
3. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen, inte omfattas av 2 men ansvarar för ett eller flera fartyg som i Sverige har påbörjat eller avslutat sin första resa som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet.

När företaget har en sådan anknytning till Sverige som avses i första stycket 3 ska prövning dock inte ske om överensstämmelseunderskottet har medfört skyldighet att betala straffavgift i ett annat land inom Europeiska unionen.

I paragrafen informeras om att regeringen bestämmer vilken myndighet som ska pröva om ett företag ska påföras en straffavgift samt anges i vilka situationer som myndigheten ska göra en sådan prövning. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.2 och 5.2.3.

Av artikel 23 i EU-förordningen följer att en straffavgift ska betalas av företaget när det i EU-databasen har registrerats ett verifierat överensstämmelseunderskott för något av företagets fartyg eller att ett fartyg har varit förtöjt vid kaj utan att ha använt landström när det har varit krav på detta. Inledningen till *första stycket* innebär att det är tillräckligt att det har gjorts en sådan registrering som avses i artikel 23.1 eller 23.4 i EU-förordningen för att en svensk myndighet ska vara skyldig att pröva huruvida en straffavgift ska påföras. Det krävs alltså exempelvis inte någon ansökan för att myndigheten ska göra en prövning.

För att den svenska myndigheten ska vara behörig att göra en prövning krävs vidare att företaget har någon slags svensk anknytning. Dessa anknytningsgrunder anges i *första stycket 1–3*. Anknytningsgrunderna motsvarar i sak de som finns i artikel 3gf.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om

ändring av rådets direktiv 96/61/EG (utsläppshandelsdirektivet), i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/959. Prop. 2024/25:76

Enligt *punkt 1* finns svensk anknytning om företaget är registrerat i Sverige. Med detta avses att företaget är registrerat hos Bolagsverket. Anknytningsgrunden är mycket stark och ska tillämpas även om företaget eventuellt skulle vara registrerat även i något annat medlemsland. När det gäller utländska filialer registreras dessa hos Bolagsverket, i filialregistret. En filial utgör dock inte ett företag i den mening som avses i EU-förordningen och omfattas alltså inte av bestämmelsen.

*Punkterna 2 och 3* behandlar frågan om svensk anknytning för det fall företaget är registrerat i ett land utanför EU.

För svensk anknytning enligt *punkt 2* krävs bland annat att tredjelandsföretagets fartyg uppskattas ha gjort fler hamnanlöp i Sverige än i något annat medlemsland. För svensk anknytning enligt *punkt 3* krävs bland annat att något av tredjelandsföretagets fartyg har påbörjat eller avslutat en resa i Sverige. Eftersom alla hamnanlöp som görs av de fartyg som omfattas av EU-förordningen ska rapporteras och registreras i den EU-gemensamma databasen Thetis enligt annan EU-lagstiftning, bör normalt inga svårigheter uppstå att avgöra huruvida svensk anknytning föreligger enligt punkterna 2 och 3. Det kan dock inte uteslutas att det i vissa fall kan vara svårt att avgöra om det föreligger svensk anknytning. Eftersom denna paragraf i sak avser att motsvara innehållet i artikel 3gf.1 i utsläppshandelsdirektivet, och kommissionen med stöd av artikel 3gf.2 i det direktivet ska upprätta en förteckning över rederier med angivande av vilken medlemsstat som är den s.k. administrerande myndigheten för ett rederi enligt den artikeln, kan stöd i bedömningen huruvida punkterna 2 och 3 är uppfyllda sökas i den förteckningen.

Det är emellertid inte säkert att en tillämpning av den nämnda förteckningen leder till ett tydligt avgörande om vilken medlemsstat som är administrerande myndighet för ett företag. *Andra stycket* anger därför att för det fall betalningsskyldighet för straffavgift föreligger i någon annan medlemsstat ska den svenska myndigheten inte pröva frågan även om svensk anknytning skulle finnas med stöd av punkt 3. Den svenska anknytningen enligt punkt 3 är inte särskilt stark och är inte avsedd att tillämpas om någon annan medlemsstat har gjort anspråk på behörighet att fatta beslut över företaget.

Paragrafen innebär att myndigheten kan göra en fullständig prövning av hela frågan om straffavgift, dvs. både huruvida straffavgift över huvudet ska påföras och storleken på avgiften och förutsättningarna i övrigt. Denna möjlighet följer av artiklarna 17 och 23. Paragrafen innebär vidare att den svenska myndigheten ska göra en prövning och fatta beslut även om det redan har gjorts en prövning i en annan medlemsstat, såvida inte andra stycket är tillämpligt. Detta kan innebära att ett företag kan påföras straffavgift för ett fartyg både i Sverige och en annan medlemsstat. I ett sådant fall kan det utländska avgörandet inte verkställas i Sverige.

Vad som avses med utsläppshandelsdirektivet, företaget, straffavgift, överensstämelseöverskott och rapporteringsperiod framgår av 2 och 3 §§.

**Prövning av frågor om kontrollörers beräkningar och åtgärder**

**5 §** En ansökan om prövning av en kontrollörs beräkningar eller åtgärder enligt artikel 26.1 i EU-förordningen prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

I paragrafen informeras om att regeringen bestämmer vilken myndighet som ansvarar för att pröva en kontrollörs beräkningar eller åtgärder. Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

Vad som avses med begreppet kontrollör framgår av 3 §.

**Betalning av straffavgift**

**6 §** Ett beslut enligt denna lag att påföra straffavgift får verkställas enligt utsokningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft.

Paragrafen reglerar verkställighet innan ett beslut har fått laga kraft. Av paragrafen följer att ett beslut om att påföra straffavgift får verkställas enligt utsokningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft, till exempel för att det har överklagats. Paragrafen utformas efter synpunkter från *Lagrådet*. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.4.

De beslut som avses är beslut enligt denna lag. Beslut om att påföra straffavgift som fattas enligt regleringen i någon annan medlemsstat omfattas inte.

**7 §** Straffavgiften ska betalas till den myndighet som regeringen bestämmer.

I paragrafen informeras om att regeringen bestämmer till vilken myndighet som straffavgiften ska betalas. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.4.

**8 §** Om straffavgiften inte har betalats senast den 30 juni under kontrollperioden, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

Paragrafen behandlar indrivning av en obetald straffavgift. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.4.

Innebörden av paragrafen är att om avgiften inte betalas inom den i paragrafen angivna tiden ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning.

Vad som avses med begreppet kontrollperiod framgår av 3 §.

**9 §** Straffavgiften tillfaller staten.

Paragrafen anger att straffavgiften tillfaller staten. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.4.

**Sanktionsavgifter**

**10 §** Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för överträdelser av EU-förordningen eller av rättsakter som har antagits med stöd av förordningen, i de fall då överträdelserna inte kan leda till straffavgift.

Sanktionsavgiftens storlek för en överträdelse ska framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor för varje fartyg som omfattas av överträdelserna. När avgiftens storlek för en viss överträdelse bestäms i

Paragrafen reglerar regeringens rätt att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter. Paragrafen utformas efter synpunkter från *Lagrådet* när det gäller första stycket och enligt Lagrådets förslag när det gäller andra stycket. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

*Första stycket* innebär att regeringen är fri att avgöra i vilken omfattning sanktionsavgifter ska införas. Enligt artikel 25.1 ska medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i EU-förordningen. Sanktionerna ska enligt artikeln vara effektiva, proportionella och avskräckande. Regeringen får avgöra vilka överträdelser som ska leda till sanktionsavgift under förutsättning att villkoren i EU-förordningen uppfylls.

Första stycket anger vidare att sanktionsavgifterna inte får träffa överträdelser som kan föranleda straffavgift. Detta innebär exempelvis att om det har konstaterats att för ett visst fartyg finns ett överensstämmeunderskott, och det enligt EU-förordningen därför ska påföras en straffavgift, får det inte samtidigt finnas en möjlighet att påföra sanktionsavgift för att fartyget har ett sådant underskott. Däremot finns inget hinder att införa sanktionsavgifter för överträdelser av bestämmelser som i sig inte kan leda till straffavgift men som är ett led i förfarandet som leder fram till fastställandet av överensstämmeunderskott, som i sin tur kan leda till straffavgift. Ett exempel är den s.k. Fuel EU-rapport som företaget ska upprätta, och vars innehåll ligger till grund för de beräkningar som ska göras för att fastställa fartygets överensstämmeundersaldo. Bestämmelsen utgör inget hinder mot att införa en sanktionsavgift för exempelvis underlåtenhet att färdigställa rapporten, eller att lämna fel uppgifter i rapporten.

I *andra stycket* anges ramarna för beloppens storlek. Sanktionsavgiften ska vidare bestämmas med hänsyn till varje fartyg för sig. Det innebär att ett företag till exempel kan påföras en sanktionsavgift för vart och ett av sina fartyg. I andra stycket anges också vad regeringen ska beakta vid meddelande av föreskrifterna när det gäller sanktionsavgiftens storlek. EU-förordningen syftar i huvudsak till att minska sjöfartens klimatpåverkan. Ju mer en överträdelse har effekt direkt på klimatet, desto mer allvarlig bör därför överträdelsen anses vara. Överträdelser av mer administrativa krav som inte har någon direkt påverkan på klimatet bör anses som mindre allvarliga.

## Tillsyn

**11 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

I paragrafen finns information om att regeringen bestämmer vilken myndighet som utövar tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

**12 §** En myndighet som utövar tillsyn får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av förordningen.

Prop. 2024/25:76 Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta om förelägganden. Paragrafen utformas efter synpunkter från *Lagrådet*. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

#### **Avgifter för myndigheters kostnader**

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

Paragrafen innehåller bemyndigande om avgifter för tillsyn. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

#### **Överklagande**

**14 §** Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att påföra straffavgift enligt 4 §,
2. beslut i frågor om en kontrollörs beräkningar och åtgärder enligt 5 §, och
3. beslut om förelägganden enligt 12 §.

Övriga beslut får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Paragrafen reglerar vilka beslut som får överklagas och att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. Övervägandena finns i avsnitt 5.5.



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2023/1805**

**av den 13 september 2023**

**om användning av förnybara och koldioxid snåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Sjötransporter står för omkring 75 % av unionens utrikeshandel och 31 % av dess interna handel sett till volym. 400 miljoner passagerare går ombord eller stiger i land varje år i medlemsstaternas hamnar, varav cirka 14 miljoner på kryssningsfartyg. Sjötransporter är därför en viktig del av unionens transportsystem och spelar en avgörande roll för unionens ekonomi. Marknaden för sjötransporter är utsatt för hård konkurrens mellan ekonomiska aktörer inom och utanför unionen, och för dessa är lika villkor absolut nödvändigt. Stabiliteten och välståndet på marknaden för sjötransporter och för dess ekonomiska aktörer är beroende av en tydlig och harmoniserad politisk ram inom vilken sjötransportoperatörer, hamnar och andra aktörer inom sektorn kan verka på grundval av lika möjligheter. Om marknaden snedvrids riskerar detta att missgynna sjötransportoperatörer eller hamnar jämfört med deras konkurrenter inom sjötransportsektorn eller inom andra transportsektorer. Denna nackdel kan i sin tur leda till minskad konkurrenskraft för sjötransportindustrin, färre arbetstillfällen och sämre konnektivitet för människor och företag.
- (2) Enligt rapporten om EU:s blå ekonomi 2022 (The EU Blue Economy Report 2022) skapade EU:s blå ekonomi totalt cirka 5,7 miljoner arbetstillfällen under 2014, varav 3,2 miljoner skapades genom direkt sysselsättning i de etablerade sektorerna och ytterligare 2,5 miljoner genererades via de respektive leveranskedjorna. I den rapporten anges även att unionens kusthamnar ensamma skapade omkring 2,5 miljoner arbetstillfällen (direkta och indirekta) 2014. Endast omkring 500 000 av dessa arbetstillfällen fångas upp i sektorsstatistiken, eftersom kusthamnar skapar sysselsättning och ekonomiska fördelar inom andra sektorer såsom logistik och sjöfartstjänster. De sju etablerade sektorerna i EU:s blå ekonomi genererade ett bruttofördlingsvärde på 183,9 miljarder EUR 2019 <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUT C 152, 6.4.2022, s. 145.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets ståndpunkt av den 11 juli 2023 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 25 juli 2023.

<sup>(3)</sup> Europeiska kommissionen, generaldirektoratet för havsfrågor och fiske, gemensamma forskningscentrumet, Addamo, A., Calvo Santos, A., Guillén, J., et al., The EU Blue Economy Report 2022, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2771/793264>.

- (3) Enligt det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer kommissionens meddelande av den 9 december 2020 med titeln *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden* är sjötransporter, jämfört med andra transportsätt, fortfarande det mest koldioxid effektiva transportsättet per tonkilometer. Samtidigt står fartygstrafiken till och från hamnar i EES för cirka 11 % av alla koldioxidutsläpp från transporter i unionen och 3–4 % av de totala koldioxidutsläppen i unionen. Om inte ytterligare åtgärder vidtas förväntas koldioxidutsläppen från sjötransporter att öka. Alla sektorer i unionens ekonomi måste bidra till en snabb minskning av växthusgasutsläppen till netto noll senast 2050, såsom fastslås i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 (\*). Det är därför viktigt att unionen fastställer en lämplig plan för en snabb ekologisk omställning av sjöfartssektorn, vilket också skulle bidra till att upprätthålla och ytterligare främja unionens globala ledarskap när det gäller grön teknik, gröna tjänster och gröna lösningar samt till att ytterligare stimulera skapandet av arbetstillfällen i därtill kopplade värdekedjor samtidigt som konkurrenskraften bibehålls.
- (4) För att stärka unionens klimatåtagande enligt Parisavtalet (\*), som antagits inom ramen för Förenade nationernas ramkonvention om klimatförändringar (Parisavtalet), syftar förordning (EU) 2021/1119 till att minska utsläppen av växthusgaser (utsläpp efter avdrag för upptag) med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer fram till 2030 och för in unionen på en väg mot att bli klimatneutral senast 2050. Det behövs dessutom olika kompletterande politiska instrument för att främja och påskynda användningen av hållbart producerade förnybara och koldioxidsnåla bränslen, även inom sjötransportsektorn, samtidigt som principen om teknikneutralitet respekteras. Den nödvändiga teknikutvecklingen och spridningen av den måste vara i gång senast 2030, så att mycket snabbare förändringar kan ske därefter. Det är också ytterst viktigt att främja innovation och stödja forskning om nya och kommande innovationer, såsom nya alternativa drivmedel, ekodesign, biobaserade material, vindframdrivning och vindassisterad framdrivning.
- (5) I samband med övergången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor är det viktigt att säkerställa en välfungerande och rättvis konkurrens på unionens marknad för sjötransporter när det gäller marina bränslen som står för en betydande andel av företagens och operatörernas kostnader. Politiska åtgärder bör därför vara kostnadseffektiva. Skillnader i bränslekrav mellan medlemsstaterna kan i hög grad påverka fartygsoperatörernas ekonomiska resultat och inverka negativt på konkurrensen på marknaden. På grund av sjöfartens internationella karaktär kan fartygsoperatörer lätt bunkra i tredjeländer och transportera stora mängder bränsle, vilket också skulle kunna bidra till att unionshamnarna förlorar konkurrenskraft jämfört med icke-unionshamnar. Den situationen kan leda till koldioxidläckage och skadliga effekter på sektorns konkurrenskraft om tillgången till förnybara och koldioxidsnåla bränslen i kusthamnar inom en medlemsstats jurisdiktion inte åtföljs av krav på dessa bränslens användning som gäller för alla fartyg som ankommer till och avgår från kusthamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion. I denna förordning bör det därför fastställas åtgärder för att säkerställa att spridningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen på marknaden för marina bränslen sker under rättvisa konkurrensvillkor på unionens marknad för sjötransporter.
- (6) Sjötransportsektorn är utsatt för stark internationell konkurrens. Stora skillnader i regelbördan mellan flaggstater har ofta lett till oönskade metoder såsom omflaggning av fartyg. Sektorns inneboende globala karaktär understryker vikten av flaggneutralitet och ett gynnsamt regelverk, vilket skulle bidra till att attrahera nya investeringar och skydda konkurrenskraften hos unionens hamnar, fartygsägare och fartygsoperatörer.

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europaisk klimatlag) (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1).

(†) EUT L 282, 19.10.2016, s. 4.

- (7) För att få effekt på all verksamhet inom sjötransportsektorn bör denna förordning tillämpas på hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, hälften av den energi som används av ett fartyg som på sina resor avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och ankommer till en hamn utanför en medlemsstats jurisdiktion, all den energi som används av ett fartyg som på sina resor ankommer till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion samt den energi som används i en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion. En sådan tillämpningsram skulle säkerställa förordningens effektivitet, bland annat genom att öka de positiva miljöeffekterna av en sådan ram. Den ramen bör begränsa risken för hamnanlöp i syfte att kringgå kraven i denna förordning och risken för utflyttning eller omdirigering av verksamhet utanför unionen. För att säkerställa en välfungerande sjötrafik och undvika snedvridningar på den inre marknaden bör lika villkor för sjötransportoperatörer och mellan hamnar med avseende på alla resor som ankommer till eller avgår från hamnar inom medlemsstaternas jurisdiktion, samt fartygens vistelse i dessa hamnar, säkerställas genom konsekventa regler som fastställs i denna förordning.
- (8) Det är viktigt att kommissionen och medlemsstaternas behöriga myndigheter fortlöpande säkerställer att deras administrativa förfaranden återspeglar bästa praxis och att de vidtar åtgärder för att säkerställa konsekvens, undvika överlappning i sektorsspecifik lagstiftning och förenkla kontrollen av efterlevnaden av denna förordning, och därigenom begränsa den administrativa bördan för fartygsägare, fartygsoperatörer, hamnar och kontrollörer till ett minimum.
- (9) Denna förordning bör vara förenlig med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 <sup>(9)</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 <sup>(10)</sup>, ett Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 <sup>(11)</sup>, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 <sup>(12)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG <sup>(13)</sup> vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652 <sup>(14)</sup> samt ett rådets direktiv om en omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (omarbetning), så att den nödvändiga graden av rättslig säkerhet och investerings säkerhet säkerställs. En sådan förenlighet skulle säkerställa att det finns en sammanhängande lagstiftningsram för sjötransportsektorn som bidrar till att avsevärt öka produktionen av hållbara alternativa drivmedel, säkerställer utbyggnaden av nödvändig infrastruktur och främjar användningen av dessa bränslen i en stadigt ökande andel fartyg.
- (10) Samråd mellan hamnledning och hamnanvändare och övriga berörda parter, i enlighet med artikel 15.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 <sup>(15)</sup>, bör äga rum i syfte att samordna tillgången till hamntjänster med avseende på den försörjning av alternativa drivmedel som planeras och används i hamnar, samt med avseende på den förväntade efterfrågan från fartyg som anlöper dessa hamnar.

<sup>(9)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU (Se sidan 1 i detta nummer av EUT).

<sup>(10)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelsystem (EUT L 130, 16.5.2023, s. 134).

<sup>(11)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor (EUT L 328, 21.12.2018, s. 82).

<sup>(12)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 av den 11 december 2018 om styrningen av energiunionen och av klimatåtgärder samt om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 663/2009 och (EG) nr 715/2009, Europaparlamentets och rådets direktiv 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU och 2013/30/EU samt rådets direktiv 2009/119/EG och (EU) 2015/652 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 525/2013 (EUT L 328, 21.12.2018, s. 1).

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG av den 13 oktober 1998 om kvaliteten på bensen och dieselbränslen och om ändring av rådets direktiv 93/12/EEG (EGT L 350, 28.12.1998, s. 58).

<sup>(14)</sup> Rådets direktiv (EU) 2015/652 av den 20 april 2015 om fastställande av beräkningsmetoder och rapporteringskrav i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensen och dieselbränslen (EUT L 107, 25.4.2015, s. 26).

<sup>(15)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar (EUT L 57, 3.3.2017, s. 1).

- (11) De regler som fastställs i denna förordning bör tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fartyg, oberoende av deras flagg. För att skapa samstämmighet med unionens regler och internationella regler på området för sjötransport, och för att begränsa den administrativa bördan, bör denna förordning tillämpas på fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 men inte på örlogsfartyg, stödfartyg, fiskefångstfartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning eller statsfartyg som inte används kommersiellt. Även om de fartyg som har en bruttodräktighet över 5 000 endast utgör omkring 55 % av alla fartyg som anlöper hamnar som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757<sup>(1)</sup>, står de för omkring 90 % av koldioxidutsläppen från sjötransportsektorn. Kommissionen bör regelbundet göra en ny bedömning av situationen, i syfte att i slutändan utvidga tillämpningsområdet för den här förordningen till att omfatta fartyg med en bruttodräktighet på mindre än 5 000.
- (12) Medlemsstater som inte har några kusthamnar på sitt territorium, ingen ackrediterad kontrollör, inga fartyg som för deras flagg och omfattas av denna förordning, och som inte är en administrerande stat i den mening som avses i denna förordning behöver inte vidta några åtgärder avseende de respektive kraven i denna förordning så länge dessa förhållanden föreligger.
- (13) Med tanke på de ökade kostnaderna för fartyg som uppfyller kraven i denna förordning, finns det i avsaknad av en global åtgärd en ökad risk för kringgående. Hamnanlöp i undvikande syfte till hamnar utanför unionen och omlokalisering av omlastningsverksamhet till hamnar utanför unionen kommer inte bara att minska miljöfördelarna med att internalisera kostnaderna för utsläpp från sjötransportverksamhet, utan kan också leda till ytterligare utsläpp på grund av det ytterligare avstånd som tillryggalägs för att undgå tillämpningen av denna förordning. Det är därför lämpligt att från begreppet anlöpshamn utesluta vissa uppehåll i hamnar utanför unionen. Detta uteslutande bör vara riktat mot hamnar i unionens närhet där risken för undvikande är störst. En gräns på 300 sjömil från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion utgör ett proportionerligt svar på undvikande beteende som balanserar den ytterligare bördan och risken för undvikande. Vidare bör uteslutandet från begreppet anlöpshamn endast avse containerfartygs uppehåll i vissa hamnar utanför unionen, där omlastningen av containrar står för den största delen av containertrafiken. Vid sådana transporter består risken för undvikande också, i avsaknad av begränsande åtgärder, i att hamnnavet flyttas till hamnar utanför unionen, vilket förvärrar effekterna av undvikandet. För att säkerställa att den globala åtgärden är proportionerlig och medför likabehandling bör hänsyn tas till åtgärder i tredjeländer som är likvärdiga med denna förordning.
- (14) I syfte att ta hänsyn till öregionernas särskilda situation, i enlighet med artikel 174 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), och behovet av att bevara unionens öars och randområdens förbindelser med unionens centrala områden, bör tillfälliga undantag tillåtas för resor som görs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom samma medlemsstats jurisdiktion på en ö med färre än 200 000 fast bosatta.
- (15) Med beaktande av särdragen och de särskilda begränsningarna i unionens yttersta randområden, särskilt deras avlägsna läge och ökaraktär, bör särskild uppmärksamhet ägnas åt att bevara deras tillgänglighet och effektiva förbindelser genom sjötransporter. Med avseende på fartyg som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde bör därför endast hälften av den energi som används under resor som avgår från eller ankommer till en anlöpshamn i ett yttersta randområde omfattas av denna förordnings tillämpningsområde. Av samma skäl bör tillfälliga undantag tillåtas för resor mellan en anlöpshamn i ett yttersta randområde och en annan anlöpshamn i ett yttersta randområde, och med avseende på den energi som används av fartyg under vistelsen i anlöpshamnarna i de berörda yttersta randområdena.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55).

- (16) Medlemsstater som inte delar en landgräns med någon annan medlemsstat är särskilt beroende av sin sjöfartsförbindelse med resten av unionen, särskilt för att upprätthålla nödvändig konnektivitet för sina medborgare. Dessa medlemsstater måste använda sig av avtal om allmän trafik eller allmän trafikplikt för att uppnå målet att upprätthålla konnektivitet genom passagerarfartyg. Ett tillfälligt undantag bör medges för att göra det möjligt för medlemsstaterna att tillgodose det tvingande behovet av att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och säkerställa konnektivitet samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.
- (17) Utöver en allmän möjlighet för medlemsstaterna att undanta resor som görs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg till öar med färre än 200 000 fast bosatta, bör ett liknande undantag medges för inrikes resor till öar som görs inom ramen för ett avtal om allmän trafik eller som omfattas av allmän trafikplikt. Medlemsstaterna har infört sådana avtal och skyldigheter för att säkerställa en lämplig nivå av konnektivitet med öregioner till överkomliga priser, vilken annars inte skulle ha uppnåtts med hjälp av marknadskrafterna. Medlemsstaterna bör ha rätt att tillfälligt undanta resor som görs av passagerarfartyg mellan medlemsstatens fastland och en ö i samma medlemsstat, i syfte att upprätthålla de villkor enligt vilka avtal om allmän trafik eller allmän trafikplikt har ingåtts, och säkerställa varaktig konnektivitet samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning på den berörda ön.
- (18) I artikel 2.1 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92<sup>(14)</sup> anges att hamnar i Ceuta och Melilla ska behandlas som öhamnar. Även om de inte till sin natur är öhamnar, innebär deras geografiska läge på det afrikanska fastlandet och avsaknaden av landförbindelser med Spanien att dessa hamnar är jämförbara med öhamnar i förhållande till det europeiska fastlandet och särskilt till Spanien. Ceuta och Melilla bör därför betraktas som öhamnar när det gäller det tillfälliga undantaget för sjöfartscabotage mellan en medlemsstats fastland och de öar som lyder under dess jurisdiktion.
- (19) Sjöfart i isförhållanden, särskilt i de norra delarna av Östersjön, och de isklassade fartygens tekniska egenskaper orsakar merkostnader för sjötransporten, vilka kan komma att ytterligare öka på grund av denna förordning. Sådana merkostnader för isklassade fartyg på grund av sjöfart i isförhållanden och på grund av deras tekniska egenskaper bör begränsas i syfte att upprätthålla lika villkor. Företag bör därför tillåtas att tillämpa en begränsad justerad energianvändning ombord för isklassade fartyg. Dessutom bör denna förordning under en begränsad tidsperiod göra det möjligt att undanta en andel av den ytterligare energi som används under sjöfart i isförhållanden för de specifika perioder under vilka isklassade fartyg står inför förhållanden som medför sjöfart i isförhållanden. I detta syfte bör en kontrollerbar metod fastställas för att möjliggöra korrelation mellan undantagen andel energi och faktiska förhållanden vid sjöfart i isförhållanden. Kommissionen bör ompröva denna metod, särskilt mot bakgrund av tillförlitligheten i övervakningen av de uppgifter som behövs för att rapportera avståndet och den ytterligare energi som behövs för sjöfart i isförhållanden, med sikte på en möjlig förlängning av åtgärden.
- (20) Den enhet som är ansvarig för att säkerställa efterlevnaden av denna förordning bör vara företaget, definierat som fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och som genom att ta på sig detta ansvar har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening, som genomförs inom unionen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006<sup>(15)</sup>. Definitionen av företag i den här förordningen är i linje med det globala datainsamlingssystem som inrättades 2016 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO).

<sup>(14)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

<sup>(15)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 (EUT L 64, 4.3.2006, s. 1).

- (21) Utvecklingen och spridningen av nya bränslen och energilösningar kräver ett samordnat tillvägagångssätt för att matcha utbud, efterfrågan och tillhandahållande av lämplig distributionsinfrastruktur. Unionens nuvarande regelverk omfattar redan delvis bränsleproduktion genom direktiv (EU) 2018/2001 och bränsledistribution genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU<sup>(9)</sup>, men det finns också ett behov av ett verktyg för att fastställa en ökad efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen.
- (22) Även om instrument såsom koldioxidprissättning eller mål för verksamhetens koldioxidintensitet främjar förbättringar av energieffektiviteten, är de inte lämpliga för att åstadkomma en betydande övergång till förnybara och koldioxidsnåla bränslen på kort och medellång sikt. Det behövs därför en särskild regleringsstrategi för användning av förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen och ersättande energikällor, såsom vindkraft eller el.
- (23) Politiska åtgärder för att stimulera efterfrågan på förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen bör vara målbaserade och respektera principen om teknikneutralitet. Det bör därför fastställas gränsvärden för fartygs växthusgasintensitet för energianvändning ombord, utan att det föreskrivs att något visst bränsle eller en viss teknik ska användas. Sådana gränsvärden bör fastställas i förhållande till ett referensvärde som motsvarar fartygsflottans genomsnittliga växthusgasintensitet för fartygs energianvändning ombord under 2020, fastställt på grundval av den data som övervakas och rapporteras inom ramen för förordning (EU) 2015/757, av den metod och av de standardvärden som anges i bilagorna I och II till den här förordningen.
- (24) Utveckling och spridning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen med stor potential för hållbarhet, kommersiell mognad, innovation och tillväxt för att tillgodose framtida behov bör främjas. Detta kommer att stödja skapandet av innovativa och konkurrenskraftiga bränslemarknader och säkerställa tillräcklig tillgång till hållbara marina bränslen på kort och lång sikt för att bidra till ambitionerna att minska koldioxidutsläppen från unionens transporter, samtidigt som unionens insatser för en hög miljöskyddsnivå stärks. Därför bör hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i delarna A och B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 samt syntetiska marina bränslen omfattas av bestämmelserna. I synnerhet är hållbara marina bränslen som produceras från råvaror som förtecknas i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001 avgörande, eftersom den mest kommersiellt mogna tekniken för produktion av sådana marina bränslen i syfte att minska koldioxidutsläppen från sjötransporter kommer att finnas tillgänglig redan på kort sikt.
- (25) Indirekt ändring av markanvändning inträffar när odling av grödor för biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen tränger undan traditionell produktion av livsmedels- och fodergrödor. Denna ökade efterfrågan ökar trycket på marken och kan leda till att områden med stora kollar, som skogar, våtmarker och torvmark omvandlas till jordbruksmark, vilket leder till ytterligare växthusgasutsläpp och förlust av biologisk mångfald. Forskning har visat att effekterna omfattning beror på en rad olika faktorer, bland annat vilken typ av råvara som används för bränsleproduktion, den ytterligare efterfrågan på råvaror till följd av användningen av biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen, och i vilken utsträckning mark med stora kollar är skyddad i hela världen. Nivån på växthusgasutsläppen till följd av indirekt ändring av markanvändning kan inte entydigt fastställas med den noggrannhet som krävs för att fastställa de emissionsfaktorer som krävs för tillämpningen av denna förordning. Det finns dock belegg för att alla bränslen som produceras från råvaror orsakar indirekt ändring av markanvändning i olika grad. Förutom de växthusgasutsläpp som är kopplade till indirekt ändring av markanvändning, som kan oimintetgöra en del eller alla minskningar av växthusgasutsläpp för enskilda biodrivmedel, flytande biobränslen eller biomassa-bränslen, så utgör indirekt ändring av markanvändningen en risk för den biologiska mångfalden. Dessa risker är särskilt allvarliga i samband med en potentiellt stor produktionsökning som följd av en betydande ökning av efterfrågan. Användningen av bränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor bör därför inte främjas inom ramen för denna förordning. Direktiv (EU) 2018/2001 begränsar redan och fastställer ett tak för bidraget från sådana biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen till målen för minskade växthusgasutsläpp inom väg- och järnvägstransportsektorn med tanke på deras lägre miljöfördelar, lägre prestanda i fråga om växthusgasminskningspotential och bredare hållbarhetsproblem.

<sup>(9)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (EUT L 307, 28.10.2014, s. 1).

- (26) För att skapa en tydlig och förutsägbar rättslig ram och därigenom uppmuntra tidig marknadsutveckling och spridning av de mest hållbara och innovativa bränsleteknikerna med tillväxtpotential för att tillgodose framtida behov krävs ett särskilt incitament för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Detta incitament är berättigat eftersom dessa typer av bränslen har stor potential att kunna bidra till införandet av förnybar energi i den marina bunkerbränslemixen, genom deras betydande potential för minskade koldioxidutsläpp och deras beräknade produktionskostnader på kort och medellång sikt. När syntetiska bränslen produceras från förnybar el och koldioxid som infångas direkt från luften kan utsläppsminskningarna bli upp till 100 % jämfört med fossila bränslen. De har också betydande fördelar jämfört med andra typer av hållbara bränslen i fråga om resurseffektivitet i produktionsprocessen, särskilt vad gäller vattenförbrukning. Produktionskostnaderna för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung är dock för närvarande mycket högre än marknadspriset för konventionellt bränsle och förväntas fortsätta att vara det på medellång sikt. Därför bör det i denna förordning föreskrivas en kombination av åtgärder för att säkerställa stöd för användning av hållbara förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, inbegripet möjligheten att använda en "multiplikator" fram till slutet av 2033, så att energi från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung kan räknas två gånger. Dessutom bör ett delmål på 2 % för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung tillämpas från och med 2034 om kommissionen, efter övervakning av marknaden, rapporterar att andelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung i den bunkerolja för sjöfart som används av fartyg som omfattas av denna förordning är mindre än 1 % senast 2031. Syftet med denna kombination av åtgärder till stöd för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung är att ge fartygsoperatörer och bränsleleverantörer en signal om möjligheterna till investeringar i användningen av den typen av förnybara, skalbara och hållbara bränslen, då den både sätter ett slutmål, som ger bränsleleverantörerna säkerhet om framtida minimiefterfrågan, och ger marknaden möjlighet att hitta det effektivaste sättet att anpassa sig i enlighet därmed. Med tanke på att en marknad för marina förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung ännu inte har utvecklats innehåller denna förordning skyddsåtgärder och flexibilitet i förhållande till olika möjliga scenarier för marknadspridning.
- (27) Även om förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung har stor potential att tillgodose behoven av att minska koldioxidutsläppen inom sjöfartssektorn är det möjligt att andra bränslen också kommer att ha en jämförbar potential när det gäller minskning av koldioxidutsläpp. Faktorer som teknisk mognad eller tillgänglighet för sjöfartssektorn kan påverka användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i olika hamnar. Det är därför viktigt att säkerställa teknikneutralitet och undvika otillbörlig diskriminering av andra bränslen som uppnår liknande minskningar av växthusgasintensiteten som förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, och att undvika bestraffning av fartyg som använder sådana bränslen. För detta syfte är det viktigt att notera det tröskelvärde för minskning av växthusgasutsläpp på 70 % som krävs för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt ett Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1999 och Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652. Ett sådant tröskelvärde kan också uppnås av andra bränslen av biologiskt eller syntetiskt ursprung än förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.
- (28) I dagsläget är efterfrågan på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen som baseras på livsmedels- och fodergrödor obetydlig inom sjöfartssektorn, eftersom mer än 99 % av de marina bränslen som för närvarande används är fossila. Det faktum att bränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor inte kan användas för att bidra till målen i denna förordning minimerar också risken att utfasningen av fossila bränslen i transportsektorn bromsas, vilket annars skulle kunna bli följden om användningen av grödebaserade biodrivmedel flyttas från vägtransporter till sjötransporter. Det är viktigt att minimera en sådan omställning, eftersom vägtransporter för närvarande fortfarande är den överlägset mest förorenande transportsektorn och sjötransporterna just nu huvudsakligen använder fossila bränslen. Det är därför lämpligt att undvika att skapa en potentiellt stor efterfrågan på biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassa-bränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor genom att främja deras användning genom denna förordning. De ytterligare utsläpp av växthusgaser och den förlust av biologisk mångfald som orsakas av alla typer av bränslen baserade på livsmedels- och fodergrödor kräver därför att de bränslena anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan.
- (29) De långa ledtiderna kopplade till utveckling och spridning av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter, liksom fartygens långa genomsnittliga livslängd, som vanligtvis sträcker sig mellan 25 och 30 år, kräver snabba åtgärder och inrättande av ett tydligt och förutsägbart regelverk på lång sikt som underlättar planering och investeringar från alla berörda parter. Ett sådant regelverk kommer att underlätta utvecklingen och spridningen av nya bränslen och energilösningar för sjötransporter och uppmuntra till investeringar från berörda parter. Ett sådant regelverk bör även fastställa gränsvärden för fartygs växthusgasintensitet för energianvändning ombord fram till 2050. Dessa gränsvärden bör med tiden bli mer ambitiösa för att återspegla den förväntade tekniska utvecklingen och den ökade produktionen av förnybara och koldioxidsnåla marina bränslen.

- (30) Denna förordning bör fastställa metoden och formeln för att beräkna ett fartygs årliga genomsnittliga växthusgasintensitet för energianvändning ombord. Den formeln bör baseras på den bränsleförbrukning som rapporterats av fartyg och beakta de relevanta emissionsfaktorerna för de bränslen som förbrukas. Användningen av ersättande energikällor, såsom vindkraft eller el, bör också återspeglas i metoden.
- (31) För att ge en mer fullständig bild av de olika energikällornas miljöprestanda bör bränslenas växthusgasprestanda bedömas källa till kölvatten (well-to-wake), med beaktande av effekterna av energins produktion, transport, distribution och användning ombord. Syftet är att skapa incitament för teknik och produktionskedjor som ger ett lägre växthusgasavtryck och verkliga fördelar jämfört med befintliga konventionella bränslen.
- (32) Prestanda källa till kölvatten (well-to-wake) för förnybara och koldioxid snåla marina bränslen bör fastställas med hjälp av normalvärden för emissionsfaktorer eller faktiska och certifierade emissionsfaktorer som omfattar utsläpp källa till tank (well-to-tank) och tank till kölvatten (tank-to-wake). Med avseende på tillämpningen av denna förordning bör endast normalvärden för emissionsfaktorer källa till tank och normalvärden för emissionsfaktorer för koldioxid tank till kölvatten användas.
- (33) I händelse av tekniska framsteg när det gäller ny teknik för att minska växthusgasutsläppen, såsom koldioxidavskiljning ombord, bör kommissionen bedöma möjligheten att i de formler för växthusgasintensitet och överensstämmelsesaldo som anges i bilagorna I respektive IV återspegla hur sådan teknik bidrar till att minska de direkta växthusgasutsläppen ombord på fartyg.
- (34) Det är nödvändigt med ett övergripande tillvägagångssätt för de mest relevanta växthusgasutsläppen (koldioxid, metan och dikväveoxid) för att främja användningen av energikällor som generellt ger ett lägre växthusgasavtryck. För att avspegla potentialen till global uppvärmning för metan och dikväveoxid bör det gränsvärde som fastställs i denna förordning därför uttryckas som "koldioxidekvivalent".
- (35) Användningen av förnybara energikällor och alternativ framdrivning, såsom vind- och solenergi, minskar kraftigt växthusgasintensiteten i fartygens totala energianvändning. Svårigheten att på ett korrekt sätt mäta och kvantifiera dessa energikällor (intermittent energianvändning, direktöverföring för framdrivning osv.) bör inte hindra att de räknas in i fartygets totala energianvändning genom approximationer av deras bidrag till fartygets överensstämmelsesaldo.
- (36) Luftföroreningar från fartyg (svaveloxider, kväveoxider och partiklar) i hamn är ett stort problem för kustområden och hamnstäder. Specifika och stränga krav bör därför införas för att minska utsläppen från fartyg förtöjda vid kaj.
- (37) Den skyldighet för hamnar att tillhandahålla landströmsförsörjning som föreskrivs i förordning (EU) 2023/1804 bör åtföljas av en motsvarande skyldighet enligt den här förordningen för fartyg att ansluta till infrastruktur för landströmsförsörjning när de är förtöjda vid kaj, för att säkerställa att infrastrukturen är effektiv och undvika risken för strandade tillgångar.
- (38) Användningen av landströmsförsörjning minskar luftföroreningarna från fartyg och minskar utsläppen av växthusgaser från sjötransporter. Landströmsförsörjning innebär en allt renare energiförsörjning för fartyg, med tanke på de ökande andelarna förnybar energi och fossilfria energikällor i unionens elmix. Medan endast tillhandahållande av anslutningspunkter för landströmsförsörjning omfattas av direktiv 2014/94/EU har efterfrågan på och, som ett resultat av detta, användningen av den tekniken varit fortsatt begränsad. Därför bör särskilda regler fastställas med krav på att containerfartyg och passagerarfartyg använder landströmsförsörjning, eftersom de är de fartygskategorier som ger störst utsläpp per fartyg när de är förtöjda vid kaj, enligt de uppgifter som samlades in inom ramen för förordning (EU) 2015/757 under 2018.



- (39) Utöver landströmsförsörjning skulle andra tekniska lösningar kunna erbjuda likvärdiga miljöfördelar i hamnar. När det kan påvisas att användningen av en alternativ teknisk lösning är likvärdig med användningen av landströmsförsörjning bör fartyget undantas från skyldigheten att använda landströmsförsörjning.
- (40) Olika projekt och lösningar för landströmsförsörjning har testats för fartyg som ligger för ankar, men det finns för närvarande ingen mogen och skalbar teknisk lösning tillgänglig. Skyldigheten att använda landströmsförsörjning bör därför i princip begränsas till fartyg som är förtöjda vid kaj. Kommissionen bör dock regelbundet göra en ny bedömning av situationen, i syfte att utvidga den skyldigheten till fartyg som ligger för ankar, när den teknik som krävs är tillräckligt mogen. Under tiden bör medlemsstaterna tillåtas att i vissa fall införa en skyldighet att använda landströmsförsörjning för fartyg som ligger för ankar, till exempel i hamnar som redan är utrustade med sådan teknik eller som ligger i områden där alla föroreningar bör undvikas.
- (41) Undantag från skyldigheten att använda landströmsförsörjning bör också medges av ett antal objektiva skäl, med förbehåll för kontroll av den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpschamnen ligger eller av någon annan vederbörligen bemyndigad enhet, i förekommande fall efter samråd med relevanta enheter. Sådana undantag bör vara begränsade till planerade hamnanlöp, som inte görs på systematisk basis, som görs av säkerhetsskäl eller för att rädda liv till sjöss, till kortare vistelser för fartyg som är förtöjda vid kaj mindre än två timmar, eftersom detta är den minimitid som krävs för anslutning, till situationer där landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller är inkompatibel, till användning av energigenerering ombord i nödsituationer samt till underhålls- och funktionsprovning.
- (42) I hamnar som omfattas av kraven i artikel 9 i förordning (EU) 2023/1804 bör undantag i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller är inkompatibel begränsas efter det att fartygsägare och hamnoperatörer har haft tillräckligt med tid för att göra de nödvändiga investeringarna. Detta i syfte att ge nödvändiga incitament för sådana investeringar och undvika illojal konkurrens. Fartygsoperatörer bör noggrant planera sina hamnanlöp för att se till att de kan genomföra sin verksamhet när fartyg är förtöjda vid kaj utan att släppa ut luftföroreningar och växthusgaser, i syfte att skydda miljön i kustområden och hamnstäder. Ett begränsat antal undantag som är tillämpliga i händelse av att landströmsförsörjning inte är tillgänglig eller är inkompatibel bör föreskrivas för att hantera situationer där landströmsförsörjning inte tillhandahålls av skäl som ligger utanför fartygsoperatörens kontroll. För att begränsa risken för strandade tillgångar, inkompatibel infrastruktur för landströmsförsörjning ombord och i hamn samt obalans mellan tillgång och efterfrågan på alternativa drivmedel, bör det anordnas sådana samrådsmöten mellan berörda parter för att diskutera och fatta beslut om krav och framtidsplaner.
- (43) Det krav för hamnar att tillhandahålla landströmsförsörjning som fastställs i förordning (EU) 2023/1804 tar hänsyn till de typer av fartyg som försörjs och de respektive trafikvolymerna i kusthamnarna. Kravet på att fartyg ska ansluta till landströmsförsörjning bör inte tillämpas på fartyg som anlöper hamnar som inte omfattas av kraven om landströmsförsörjning i den förordningen, såvida inte hamnen har installerat och tillgängliggjort landströmsförsörjning vid den berörda kajen, i vilket fall fartyget bör vara skyldigt att ansluta sig till landströmsförsörjning från och med den 1 januari 2035.
- (44) Med tanke på de positiva effekter som användning av landströmsförsörjning har på lokala luftföroreningar och behovet av att ge incitament för användningen av denna teknik på kort sikt, bör koldioxidintensiteten i produktionen av den el som levereras i hamn räknas som noll. Kommissionen bör överväga möjligheten att i ett senare skede ta hänsyn till de faktiska växthusgasutsläppen i samband med el som levereras genom landströmsförsörjning.
- (45) Vid genomförandet av denna förordning bör vederbörlig hänsyn tas till olika styrmodeller för hamnar runt om i unionen, särskilt när det gäller ansvaret för att utfärda intyg om att undanta ett fartyg från skyldigheten att ansluta till landströmsförsörjning.
- (46) Samordning mellan hamnar och fartygsoperatörer är avgörande för att säkerställa smidiga förfaranden för landströmsanslutning i hamnar. Fartygsoperatörer bör informera de hamnar som de anlöper om sin avsikt att ansluta till landström och uppge den mängd el som behövs under anlöpet, särskilt om det överskrider det uppskattade behovet för denna fartygskategori.

- (47) Antalet undantag från skyldigheten att ansluta sig till landströmsförsörjning, vilka beviljas enligt denna förordning och är tillämpliga i vissa fall då det är omöjligt att ansluta fartyget till landströmsförsörjning, bör från och med 2035 vara begränsat för varje fartyg under en rapporteringsperiod. För att säkerställa rättvis behandling av fartygen och återspegla skillnader i deras driftsprofiler bör antalet undantag återspegla frekvensen i deras hamnanlöp, men bör aldrig omfatta fler än tio hamnanlöp per rapporteringsperiod. Ett fartyg bör emellertid inte bestraffas och antalet hamnanlöp bör inte räknas av mot det högsta möjliga antalet undantag, om fartyget före ankomsten till en hamn har begärt anslutning till landströmsförsörjning och denna begäran har godtagits av hamnen eller den vederbörligen bemyndigade enheten, men det är omöjligt att ansluta fartyget till landströmsförsörjning och fartyget kan visa att det rimligen inte kunde ha känt till att det skulle vara omöjligt att ansluta det till landströmsförsörjning.
- (48) Ett robust och öppet övervaknings-, rapporterings- och verifieringssystem bör inrättas genom denna förordning för att spåra efterlevnaden av dess bestämmelser. Ett sådant system bör tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt på alla fartyg och kräva verifiering som utförs av tredje part för att säkerställa att de uppgifter som lämnas in det systemet är korrekta. För att underlätta att denna förordnings mål uppnås bör alla uppgifter som redan rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2015/757 vid behov användas för att kontrollera efterlevnaden av den här förordningen. Syftet är att begränsa den administrativa bördan för företag, kontrollörer och behöriga myndigheter.
- (49) Företagen bör ansvara för att övervaka och rapportera mängden och typen av energi som används ombord av fartyg till sjöss och i hamn samt annan relevant information, såsom information om typen av motor ombord eller förekomsten av teknik för vindassisterad framdrivning, i syfte att visa att de gränsvärden för växthusgasintensiteten för ett fartygs energianvändning ombord som fastställs i denna förordning efterlevs. För att göra det lättare för kontrollörerna att uppfylla dessa övervaknings- och rapporteringsskyldigheter samt att utföra verifieringsverksamhet, bör företagen, i likhet med vad som gäller enligt förordning (EU) 2015/757, dokumentera den planerade övervakningsmetoden och lämna ytterligare uppgifter om tillämpningen av den här förordningen i en övervakningsplan. Övervakningsplanen, och eventuella senare ändringar av den, bör lämnas in till och bedömas av kontrollören.
- (50) För att begränsa den administrativa bördan bör ett enda övervaknings-, rapporterings- och kontrollsystem för företag inrättas för genomförandet av unionsrättsakter om minskning av växthusgasutsläpp från sjötransporter. I detta syfte bör kommissionen kort efter offentliggörandet av denna förordning undersöka överensstämmelsen mellan den här förordningen och förordning (EU) 2015/757 och eventuell överlappning mellan de två förordningarna och i förekommande fall utarbeta ett lagstiftningsförslag om ändring av den här förordningen eller förordning (EU) 2015/757.
- (51) Robust certifiering och övervakning av bränslen är avgörande för att uppnå målen i denna förordning och garantera miljöintegriteten hos de förnybara och koldioxidsnåla bränslen som förväntas användas inom sjöfartssektorn. Sådan certifiering bör ske genom ett öppet och icke-diskriminerande förfarande. För att underlätta certifiering och begränsa den administrativa bördan bör certifieringen av bränslen enligt definitionen i direktiv (EU) 2018/2001 eller, i tillämpliga fall, enligt de relevanta bestämmelser i en unionsrättsakt som avser de inre marknaderna för förnybar gas, naturgas och vätgas bygga på de regler som fastställs i de unionsrättsakterna med avseende på certifiering. Denna certifieringsmetod bör också tillämpas på bränslen som bunkras utanför unionen, vilka bör betraktas som importerade bränslen, på ett liknande sätt som i direktiv (EU) 2018/2001. Om företag avser att avvika från de normalvärden som föreskrivs i de unionsrättsakterna eller i detta nya regelverk bör detta endast göras när värdena kan certifieras genom ett av de frivilliga system som erkänns enligt direktiv (EU) 2018/2001 eller, i tillämpliga fall, enligt en unionsrättsakt som avser de inre marknaderna för förnybar gas, naturgas och vätgas, och som fastställer vissa tröskelvärden för minskade växthusgasutsläpp, samt metoderna för beräkningen av dessa (för värden kalla till tank).
- (52) Möjligheten att beräkna faktiska emissionsfaktorer för koldioxid tank till kölvatten, som avviker från dem som definieras i bilaga II, bör göras tillgänglig för företagen, förutsatt att sådana beräkningar fastställs i enlighet med och stöds av erkända internationella standarder som är relevanta för området. Sådana beräkningar av emissionsfaktorer för koldioxid tank till kölvatten bör främst omfatta laborietester eller direkta utsläppsmätningar av utsläpp från energiomvandlare, inklusive förbränningsmotorer, bränsleceller och tillhörande reformeringsenheter, gasturbiner

och pannor. Eftersom de faktiska emissionsfaktorerna för koldioxid tank till kölvatten är kopplade till bränslesammansättningen snarare än till energiomvandlaren bör de inte skilja sig från normalvärdena i bilaga II. Dessa emissionsfaktorer för koldioxid tank till kölvatten bör endast räknas om, särskilt för syntetiska bränslen och biodrivmedel, om relevanta internationella standarder utvecklas i detta syfte. Det bör inte vara möjligt att avvika från de normalvärden som anges för emissionsfaktorerna för förbränning av koldioxid tank till kölvatten för fossila bränslen.

- (53) Verifieringsverksamhet utförs av kontrollörer. För att säkerställa opartiskhet och effektivitet bör kontrollörerna vara oberoende och behöriga rättsliga enheter och de bör ackrediteras av nationella ackrediteringsorgan som inrättas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008<sup>(1)</sup>. Kontrollörerna bör ha resurser och personal som står i proportion till storleken på den fartygsflotta för vilken de utför verifieringsverksamhet enligt denna förordning. Verifieringen bör säkerställa att företagens övervakning och rapportering är korrekt och fullständig och att denna förordning efterlevs.
- (54) Baserat på de uppgifter och den information som övervakas och inrapporteras av företagen bör kontrollörerna beräkna och fastställa den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten för ett fartygs energianvändning ombord och fartygets överensstämmelsesaldo i förhållande till gränsvärdet, inklusive eventuella överensstämmelseöverskott eller överensstämmelseunderskott, samt fastställa huruvida fartyget har fullgjort skyldigheten att använda landströmsförsörjning. Kontrollören bör underrätta det berörda företaget om denna information. Om kontrollören är samma enhet som den kontrollör som avses i förordning (EU) 2015/757 kan en sådan anmälan göras tillsammans med verifieringsrapporten enligt den förordningen.
- (55) Kommissionen bör inrätta och säkerställa driften av en elektronisk databas som registrerar varje fartygs prestanda och säkerställer dess efterlevnad av denna förordning (*FuelEU-databasen*). FuelEU-databasen bör användas för alla de viktigaste åtgärder som krävs för att fullgöra de skyldigheter som fastställs i denna förordning. För att underlätta rapporteringen och begränsa den administrativa bördan för företag, kontrollörer och andra användare bör FuelEU-databasen bygga på den befintliga Thetis-MRV-modulen eller i den mån det är möjligt utvecklas som en uppdaterad version av den. FuelEU-databasen bör också göra det möjligt att använda information och data som samlats in i enlighet med förordning (EU) 2015/757.
- (56) Efterlevnaden av denna förordning kommer att bero på faktorer som företaget kanske inte kan råda över, såsom frågor som rör bränsletillgång eller bränslekvälet. Företagen bör därför ges flexibilitet när det gäller att föra över ett överensstämmelseöverskott från ett år till ett annat eller i förskott låna överensstämmelseöverskott, inom vissa gränser, från påföljande år. Användningen av landströmsförsörjning i hamn, som är av stor betydelse för den lokala luftkvaliteten i hamnstäder och kustområden, bör inte omfattas av liknande flexibilitetsbestämmelser.
- (57) För att undvika teknologisk inlåsning och fortsätta att stödja användning av de mest effektiva lösningarna bör företag tillåtas att i en pool slå samman olika fartygs prestanda. Det bör därför vara möjligt att använda ett fartygs prestanda utöver det som krävs för att kompensera för andra fartyg som inte når upp till kraven, förutsatt att poolens totala sammanslagna överensstämmelsesaldo är positivt. Detta skapar en möjlighet att belöna en överensstämmelse utöver det som krävs och ger incitament till investeringar i mer avancerad teknik. Möjligheten att välja sammanslagen överensstämmelse bör förbli frivillig och vara föremål för godkännande av de berörda företagen.
- (58) Ett dokument om överensstämmelse (*FuelEU-dokumentet om överensstämmelse*) som utfärdats av en kontrollör, eller i förekommande fall av den administrerande statens behöriga myndighet, i enlighet med de förfaranden som fastställs i denna förordning bör innehas av fartygen som bevis på efterlevnad av gränsvärdena för växthusgasintensiteten för ett fartygs energianvändning ombord och av skyldigheten att använda landströmsförsörjning. Kontrollörerna eller, i förekommande fall, den administrerande statens behöriga myndighet bör registrera utfärdandet av FuelEU-dokumentet om överensstämmelse i FuelEU-databasen.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

- (59) Antalet regelvidriga hamnanlöp bör fastställas av kontrollörer i enlighet med en uppsättning tydliga och objektiva kriterier som tar hänsyn till all relevant information, inbegripet uppehållstid, den mängd och den typ av energi som förbrukas samt tillämpningen av eventuella undantag för varje hamnanlöp som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning. Företagen bör göra denna information tillgänglig för kontrollörerna i syfte att fastställa överensstämmelse.
- (60) Utan att det påverkar möjligheten till överensstämmelse med hjälp av bestämmelserna om flexibilitet och pooling bör de fartyg som inte uppfyller gränsvärdena för den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten för energianvändning ombord bli föremål för en straffavgift som har en avskräckande effekt, står i proportion till den bristande överensstämmelsens omfattning och undanröjer eventuella ekonomiska fördelar med bristande överensstämmelse, för att på så sätt bevara lika villkor inom sektorn (*FuelEU-straffavgift*). FuelEU-straffavgiften bör baseras på mängden och kostnaderna för förnybara och koldioxidfria bränslen som fartygen borde ha använt för att uppfylla kraven i denna förordning.
- (61) En FuelEU-straffavgift bör också åläggas för varje regelvidrigt hamnanlöp. Denna FuelEU-straffavgift bör stå i proportion till kostnaden för att använda elektricitet på en tillräcklig nivå, ha en avskräckande effekt när det gäller användningen av mer förorenande energikällor och vara uttryckt i ett fast belopp i euro multiplicerat med fartygets fastställda totala elbehov i hamn och med det totala antalet timmar, avrundat uppåt till närmaste hela timma som tillbringats i hamn i strid med kraven på landströmsförsörjning. Eftersom det saknas exakta uppgifter om kostnaden för att tillhandahålla landströmsförsörjning i unionen bör denna tariff baseras på det genomsnittliga elpriset i unionen för företagskunder multiplicerat med en faktor 2 för att ta hänsyn till andra avgifter i samband med tillhandahållandet av tjänsten, inbegripet bland annat anslutningskostnader och påslag för återvinning av investeringar.
- (62) Intäkterna från betalningarna av FuelEU-straffavgifter som drivits in av de administrerande staterna bör användas för att främja distributionen och användningen av förnybara och koldioxidfria bränslen inom sjötransportsektorn och hjälpa sjöfartsoperatörer att uppfylla sina klimat- och miljömål.
- (63) Företaget bör förbli ansvarigt för att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna enligt denna förordning och för att betala FuelEU-straffavgifter, i linje med principen att förorenaren betalar och för att främja användningen av renare bränslen, men den enhet som ansvarar för att köpa bränslet eller fatta operativa beslut som påverkar växthusgasintensiteten i fartygets energianvändning kan genom avtal med företaget, i händelse av bristande efterlevnad, bli skyldig att ersätta eller på annat sätt kompensera företaget för kostnaden för de FuelEU-straffavgifter som driften av fartyget resulterar i. Det företaget bör, på grundval av avtal, ha möjlighet att begära att kontrollören ska beräkna beloppet för de FuelEU-straffavgifter som motsvarar den andra enhetens drift av fartyget under rapporteringsperioden. Med driften av fartyget bör i det sammanhanget avses fastställandet av fartygets last, rutt och hastighet. På motsvarande sätt bör företaget förbli ansvarigt för att uppfylla övervaknings- och rapporteringsskyldigheterna enligt denna förordning och för att betala FuelEU-straffavgifterna, men företaget och bränsleleverantörer bör genom att ingå avtal kunna enas om ömsesidiga åtaganden att producera, leverera och köpa förutbestämda mängder av vissa bränslen. Sådant ingående av avtal skulle kunna innebära att bränsleleverantörerna blir skyldiga att ersätta företaget för betalningen av straffavgifter i de fall då bränsle inte tillhandahålls företaget som avtalat.
- (64) Kontroll av efterlevnaden av skyldigheterna i denna förordning bör baseras på befintliga instrument, inbegripet de som har inrättats genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG<sup>(13)</sup> och 2009/21/EG<sup>(14)</sup>. Dessutom bör medlemsstaterna fastställa regler om sanktioner för överträdelser av denna förordning. Sanktionerna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande. För att undvika onödiga eller dubbla bestraffningar av samma överträdelser bör sådana sanktioner inte överlappa de FuelEU-straffavgifter som tillämpas i händelse av att ett fartyg brister i efterlevnaden eller gör regelvidriga hamnanlöp. Det dokument som bekräftar fartygets efterlevnad av kraven i denna förordning bör läggas till i den förteckning över certifikat och dokument som avses i bilaga IV till direktiv 2009/16/EG.

<sup>(13)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll (EUT L 131, 28.5.2009, s. 57).

<sup>(14)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/21/EG av den 23 april 2009 om fullgörande av flaggstatsförpliktelser (EUT L 131, 28.5.2009, s. 132).

- (65) För att minska den administrativa bördan för företagen bör för varje företag endast en medlemsstat ansvara för kontrollen av efterlevnaden av denna förordning. De relevanta bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG<sup>(20)</sup> bör tillämpas för att fastställa en administrerande stat för varje företag. Den administrerande staten bör tillåtas att göra ytterligare kontroller av ett visst fartygs efterlevnad av denna förordning för de två föregående rapporteringsperioderna och bör också säkerställa att FuelEU-straffavgifterna betalas i tid.
- (66) Med tanke på de konsekvenser som de åtgärder som kontrollörerna vidtar enligt denna förordning kan få för de berörda företagen, särskilt när det gäller fastställande av regelvidriga hamnanlöp, beräkning av FuelEU-straffavgifterna och nekande att utfärda ett FuelEU-dokument om överensstämmelse, bör dessa företag ha rätt att ansöka om prövning av sådana åtgärder hos den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören har ackrediterats. Mot bakgrund av rätten till ett effektivt rättsmedel, som fastställs i artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, bör beslut som fattas av de behöriga myndigheterna enligt denna förordning kunna bli föremål för prövning av domstol i den behöriga myndighetens medlemsstat i enlighet med dess nationella rätt.
- (67) I syfte att upprätthålla lika villkor genom en effektiv tillämpning av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av förteckningen över emissionsfaktorer källa till kölvatten (well-to-wake), information om delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, ändring av den befintliga tabellen som anges i bilaga III genom att lägga till annan utsläppsfri teknik, fastställande av ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av kontrollörer, anpassning av en faktor för FuelEU-straffavgiften på grundval av utvecklingen av energikostnaderna och ändring av det numeriska faktorbeloppet för FuelEU-straffavgiften, på grundval av en indexering av den genomsnittliga elkostnaden i unionen. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning<sup>(21)</sup>. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (68) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011<sup>(22)</sup>. Kommissionen bör beakta möjligheten att återanvända information och uppgifter som samlats in i enlighet med förordning (EU) 2015/757 när den genom genomförandeaakter fastställer förteckningen över de angränsande containeromlastningshamnar som inte omfattas av definitionen av anlöpshamnar, kriterierna för bedömning av produktionskapaciteten för och tillgången till förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung för sjötransportsektorn och metoden för beräkning av faktorn för prisskillnaden mellan förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och fossila bränslen, specifikationen av regler för tillämpningen av delmål för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, om sådana regler är tillämpliga, de detaljerade kriterierna för godkännande av tekniken och det sätt på vilket den används för att betraktas som utsläppsfri teknik, informationen från fartyg som avser att ansluta sig till landströmsförsörjning i hamnar och förfarandet för att tillhandahålla sådan information, mallarna för standardiserade övervakningsplaner, inbegripet tekniska regler för en enhetlig tillämpning av dessa, förteckningen över internationella standarder och certifieringsreferenser för demonstration av faktiska emissionsfaktorer tank till kölvatten, ytterligare specifikationer av de regler för verifieringsverksamhet som avses i denna förordning, regler för tillträdesrättigheter till och funktionella och tekniska specifikationer för FuelEU-databasen och modeller för FuelEU-dokumentet om överensstämmelse.

<sup>(20)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

<sup>(21)</sup> EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>(22)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (69) Med tanke på sjötransportsektorns internationella dimension är ett globalt tillvägagångssätt för att begränsa växthusgasintensiteten för ett fartygs energianvändning att föredra eftersom ett sådant tillvägagångssätt skulle vara avsevärt effektivare på grund av sitt bredare tillämpningsområde. I syfte att underlätta utarbetandet av internationella regler inom IMO bör kommissionen därför dela relevant information om genomförandet av denna förordning med IMO och andra relevanta internationella organ, och relevanta handlingar bör lämnas till IMO, så att unionen kan fortsätta sina insatser för att främja ambitiösa mål för minskningar av koldioxidutsläppen inom sjöfarten på internationell nivå. Om en överenskommelse om en global strategi nås i frågor av betydelse för denna förordning bör kommissionen se över denna förordning i syfte att vid behov anpassa den till de internationella reglerna.
- (70) Kommissionen bör säkerställa genomförandet och tillgången till verktyg för samarbete och utbyte av bästa praxis för sjötransportsektorn enligt definitionerna i kommissionens arbetsdokument med titeln *Riktlinjer för bättre lagstiftning*.
- (71) Med tanke på att denna förordning kommer att leda till ytterligare anpassningskostnader och administrativa kostnader, bör den totala regelbördan för sjötransportsektorn noga övervakas. Kommissionen bör därför för Europaparlamentet och rådet lägga fram en rapport med en utvärdering av hur denna förordning fungerar. I den rapporten bör kommissionen bedöma i vilken utsträckning målen i denna förordning har uppfyllts, och i vilken utsträckning den har påverkat konkurrenskraften inom sektorn. Den rapporten bör också omfatta samspelet mellan denna förordning och andra relevanta unionsrättsakter och eventuella insatser och åtgärder som har vidtagits eller skulle kunna vidtas för att minska det totala kostnadstrycket på sjötransportsektorn.
- (72) Eftersom målet med denna förordning, nämligen användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor av fartyg som ankommer till, uppehåller sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion i hela unionen inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan att riskera att skapa hinder för den inre marknaden och snedvridning av konkurrensen mellan hamnar och mellan sjötransportoperatörer, utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre genom att man på unionsnivå inför enhetliga regler som skapar ekonomiska incitament för sjöfartsoperatörer så att de obehindrat kan fortsätta sin verksamhet samtidigt som de uppfyller kraven på användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Kapitel I

### Allmänna bestämmelser

#### Artikel 1

### Innehåll och mål

I denna förordning fastställs enhetliga regler för

- a) ett gränsvärde för växthusgasintensiteten i energi som används ombord av ett fartyg som ankommer till, uppehåller sig i eller avgår från hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion, och
- b) en skyldighet att använda landströmsförsörjning eller utsläppsfri teknik i hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion.

Målet är att öka en konsekvent användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och ersättande energikällor vid sjötransporter i hela unionen, i linje med målet att uppnå unionsomfattande klimatneutralitet senast 2050, samtidigt som man säkerställer att sjötransporterna fungerar smidigt, skapar rättslig säkerhet för användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen och hållbar teknik och undviker snedvridningar på den inre marknaden.

## Artikel 2

**Tillämpningsområde**

1. Denna förordning ska tillämpas på alla fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 som används för att transportera passagerare eller gods för kommersiella ändamål, oberoende av flagg, när det gäller följande:

- a) Den energi som används under vistelsen i en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion.
- b) All den energi som används under resor från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion till en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion.
- c) Trots vad som sägs i led b, hälften av den energi som används under resor som ankommer till eller avgår från en anlöpshamn i ett yttersta randområde inom en medlemsstats jurisdiktion.
- d) Hälften av den energi som används under resor som ankommer till eller avgår från en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion, om den föregående anlöpshamnen eller den följande anlöpshamnen ligger inom ett tredjelands jurisdiktion.

2. Senast den 31 december 2025 ska kommissionen anta genomförandeakter för att fastställa en förteckning över angränsande containeromlastningshamnar. Kommissionen ska uppdatera förteckningen senast den 31 december vartannat år därefter.

De genomförandeakter som avses i första stycket ska förteckna en hamn som en angränsande containeromlastningshamn om andelen omlastning av containrar, mätt i tjugofotsenheter, överstiger 65 % av den totala containertrafiken i den hamnen under den senaste tolv månadersperiod för vilken relevanta uppgifter finns tillgängliga och om hamnen är belägen utanför unionen men mindre än 300 nautiska mil från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion.

Vid tillämpningen av dessa genomförandeakter ska containrar betraktas som omlastade när de lossas från ett fartyg till en hamn enbart i syfte att lastas på ett annat fartyg.

Den förteckning över angränsande containeromlastningshamnar som upprättas av kommissionen ska inte omfatta hamnar i ett tredjeland för vilka det berörda tredjelandet i praktiken tillämpar åtgärder som är likvärdiga med denna förordning.

De genomförandeakter som avses i första stycket ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

3. Medlemsstaterna får från tillämpningen av punkt 1 a och b undanta särskilda ruttor och hamnar i fråga om den energi som används under resor som görs av andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg mellan en anlöpshamn inom en medlemsstats jurisdiktion och en anlöpshamn inom samma medlemsstats jurisdiktion på en ö med färre än 200 000 fast bosatta, och i fråga om den energi som används under fartygens vistelse i en anlöpshamn på den ön. Inga sådana undantag ska gälla efter den 31 december 2029. Innan dessa undantag träder i kraft ska medlemsstaterna anmäla dem till kommissionen. Kommissionen ska offentliggöra undantagen i *Europeiska unionens officiella tidning*.

4. Medlemsstaterna får från tillämpningen av punkt 1 a och c undanta särskilda ruttor och hamnar i fråga om den energi som används av fartyg under resor mellan en anlöpshamn i ett yttersta randområde och en annan anlöpshamn i ett yttersta randområde, och i fråga om den energi som används under fartygens vistelse i anlöpshamnarna i dessa yttersta randområden. Inga sådana undantag ska gälla efter den 31 december 2029. Innan dessa undantag träder i kraft ska medlemsstaterna anmäla dem till kommissionen. Kommissionen ska offentliggöra undantagen i *Europeiska unionens officiella tidning*.

5. Medlemsstater som inte delar en landgräns med någon annan medlemsstat får från tillämpningen av punkt 1 undanta passagerarfartyg som gör gränsoverskridande resor inom ramen för allmän trafikplikt eller avtal om allmän trafik till anlöpshamnar i andra medlemsstater. Inga sådana undantag ska gälla efter den 31 december 2029. Innan dessa undantag träder i kraft ska medlemsstaterna anmäla dem till kommissionen. Kommissionen ska offentliggöra undantagen i *Europeiska unionens officiella tidning*.

6. Medlemsstaterna får från tillämpningen av punkt 1 undanta passagerarfartyg som tillhandahåller sjötransporttjänster i den mening som avses i förordning (EEG) nr 3577/92 inom ramen för allmän trafikplikt eller avtal om allmän trafik och som är i drift före den 12 oktober 2023 [den dag då denna förordning träder i kraft] på de särskilda rutterna mellan deras anlöpshamnar på fastlandet och anlöpshamnar inom deras jurisdiktion belägna på en ö eller städerna Ceuta och Melilla. Inga sådana undantag ska gälla efter den 31 december 2029. Innan dessa undantag träder i kraft ska medlemsstaterna anmäla dem till kommissionen. Kommissionen ska offentliggöra undantagen i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Vid tillämpningen av denna punkt ska städerna Ceuta och Melilla betraktas som anlöpshamnar belägna på en ö.

7. Denna förordning är inte tillämplig på örlogsfartyg, stödfartyg, fiskefångstfartyg, fiskberedningsfartyg, primitivt konstruerade träfartyg, fartyg som inte har mekanisk framdrivning, eller fartyg som ägs eller drivs av en stat och som enbart används för icke-kommersiella ändamål.

#### Artikel 3

#### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *växthusgasutsläpp*: utsläpp av koldioxid (CO<sub>2</sub>), metan (CH<sub>4</sub>) och dikväveoxid (N<sub>2</sub>O) i atmosfären.
2. *biodrivmedel*: biodrivmedel enligt definitionen i artikel 2.33 i direktiv (EU) 2018/2001.
3. *biogas*: biogas enligt definitionen i artikel 2.28 i direktiv (EU) 2018/2001.
4. *återvunna kolbaserade bränslen*: återvunna kolbaserade bränslen enligt definitionen i artikel 2.35 i direktiv (EU) 2018/2001.
5. *förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung*: förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt definitionen i artikel 2.36 i direktiv (EU) 2018/2001.
6. *livsmedels- och fodergrödor*: livsmedels- och fodergrödor enligt definitionen i artikel 2.40 i direktiv (EU) 2018/2001.
7. *utsläppsfri teknik*: teknik som, när den används för att tillhandahålla energi, inte leder till att fartyg släpper ut följande växthusgaser och luftföroreningar i atmosfären: koldioxid (CO<sub>2</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), dikväveoxid (N<sub>2</sub>O), svaveloxid (SO<sub>x</sub>), kväveoxid (NO<sub>x</sub>) och partiklar (PM).
8. *ersättande energikällor*: förnybar energi som produceras ombord eller el som levereras genom landströmsförsörjning.
9. *vindassisterad framdrivning*: framdrivning, helt eller delvis, med hjälp av vindenergi av ett fartyg som utnyttjar vindassisterade framdrivningssystem, t.ex. rotorsegel, drakar, hårda eller stela segel, mjuka segel, sugvingar eller turbiner.



10. *anlöpshamn*: en hamn där fartyg lägger till för att lasta eller lossa gods eller där passagerare kan gå ombord eller lämna fartyget med undantag för uppehåll enbart för att tanka, fylla på varor, avlösa personal, angöra en torrdocka eller reparera fartyget, dess utrustning eller bådadera, uppehåll i hamn för att fartyget behöver assistans eller befinner sig i en nödsituation, omlastning mellan fartyg utanför hamnen, uppehåll endast för att ta skydd från dåligt väder eller för att detta krävs på grund av sök- och räddningsinsatser och uppehåll av containerfartyg i en angränsande containeromlastningshamn som förtecknas i den genomförandeakt som antagits i enlighet med artikel 2.2.
11. *resa*: resa enligt definitionen i artikel 3 c i förordning (EU) 2015/757.
12. *yttersta randområde*: ett område som avses i artikel 349 i EUF-fördraget.
13. *företag*: fartygsägaren eller någon annan organisation eller person, såsom den driftsansvarige eller den som hyr fartyget utan besättning, som har övertagit fartygsägarens ansvar för fartygets drift och har gått med på att överta alla skyldigheter och allt ansvar som följer av de internationella organisationsreglerna för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening.
14. *bruttodräktighet*: bruttodräktighet enligt definitionen i artikel 3 e i förordning (EU) 2015/757.
15. *fartyg i hamn*: fartyg i hamn enligt definitionen i artikel 3 n i förordning (EU) 2015/757.
16. *fartyg som ligger för ankar*: fartyg i hamn som inte är förtöjt vid kajen.
17. *energi användning ombord*: den energimängd, uttryckt i megajoule (MJ), som ett fartyg använder för framdrivning och för användning av utrustning ombord, till sjöss eller i hamn.
18. *källa till kölvatten (well-to-wake)*: utsläppsberäkningsmetod som tar hänsyn till växthusgaspåverkan från energins produktion, transport, distribution och användning ombord, inbegripet under förbränning.
19. *växthusgasintensitet för energi användning ombord*: mängden växthusgasutsläpp, uttryckt i gram koldioxidekvivalenter, fastställd källa till kölvatten (well-to-wake), per MJ energi som används ombord.
20. *emissionsfaktor*: en växthusgas genomsnittliga utsläppstal i förhållande till aktivitetsdata för bränsle-/materialflöde, givet en fullständig oxidation vid förbränning och en fullständig omvandling vid alla andra kemiska reaktioner.
21. *isklass*: den beteckning som ett fartyg har tilldelats av flaggstatens behöriga nationella myndigheter eller en organisation som är erkänd av den staten, och som visar att fartyget har konstruerats för att framföras genom havsis.
22. *isgräns*: gränsen vid en given tid mellan öppet hav och havsis av något slag, antingen fast is eller drivis, enligt punkt 4.4.8 i Meteorologiska världsorganisationens nomenklatur för havsis från mars 2014.
23. *sjöfart i isförhållanden*: framförande av ett isklassat fartyg i ett havsområde innanför isgränsen.
24. *landströmsförsörjning*: system för strömförsörjning av fartyg i hamn, med låg- eller högspänning, växelström eller likström, inbegripet installationer på fartyg och i hamnen, när matningen sker direkt till fartygets huvudeltavla för strömförsörjning av boendetrymmen och servicearbeten eller laddning av sekundärbatterier.
25. *elbehov i hamn*: behov av el på ett fartyg i hamn för att kunna tillgodose allt energibehov på grundval av el ombord.

26. *fastställt totalt elbehov för fartyg i hamn*: det högsta värdet, uttryckt i kilowatt, av ett fartygs totala elbehov i hamn, inklusive för boendetrymmen och för lasthantering.
27. *kontrollör*: en rättslig enhet som utför verifieringsverksamhet och är ackrediterad av ett nationellt ackrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008 och den här förordningen.
28. *FuelEU-dokument om överensstämmelse*: ett fartygsspecifikt dokument, utfärdat till ett företag av en kontrollör, vilket bekräftar att fartyget i fråga har uppfyllt kraven i denna förordning under en viss rapporteringsperiod.
29. *passagerarfartyg*: ett passagerarfartyg enligt definitionen i artikel 2 i) i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 <sup>(1)</sup>.
30. *kryssningsfartyg*: ett passagerarfartyg som saknar lastdäck och som är konstruerat uteslutande för kommersiell transport av passagerare med nattlogi på en sjöresa.
31. *containerfartyg*: ett fartyg som uteslutande är avsett för transport av containrar i lastrum och på däck.
32. *regelvidrigt hamnanlöp*: ett hamnanlöp under vilket fartyget inte uppfyller kraven i artikel 6.1, och på vilket inget av de undantag som anges i artikel 6.5 är tillämpligt.
33. *minst gynnsamma produktionskedja*: den mest koldioxidintensiva produktionskedja som används för ett visst bränsle.
34. *koldioxidekvivalent*: ett mått som används för att beräkna utsläppen av koldioxid, metan och dikväveoxid utifrån deras potential till global uppvärmning genom att en viss mängd metan och dikväveoxid omvandlas till den motsvarande mängden koldioxid med samma potential till global uppvärmning.
35. *överensstämmelsesaldo*: ett mått på ett fartygs överensstämmelse med avseende på gränsvärdena för ett fartygs årliga genomsnittliga växthusgasintensitet för energianvändning ombord eller delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung, beräknat i enlighet med del A i bilaga IV.
36. *överensstämmelseöverskott*: ett överensstämmelsesaldo med ett positivt värde.
37. *överensstämmelseunderskott*: ett överensstämmelsesaldo med ett negativt värde.
38. *poolat överensstämmelsesaldo*: summan av överensstämmelsesaldona för samtliga fartyg som ingår i poolen.
39. *hamnledning*: hamnledning enligt definitionen i artikel 2.5 i förordning (EU) 2017/352.
40. *administrerande stat*: en medlemsstat enligt vad som fastställts genom tillämpning av artikel 3gf.1 i direktiv 2003/87/EG avseende ett företag i den mening som avses i denna förordning., utan att det påverkar valet av ansvariga behöriga myndigheter i den berörda medlemsstaten.
41. *rapporteringsperiod*: perioden från och med den 1 januari till och med den 31 december det år under vilket den information som avses i denna förordning övervakas och registreras, där uppgifter för resor som börjar och slutar under två olika kalenderår redovisas under det berörda kalenderåret.
42. *kontrollperiod*: det kalenderår som följer direkt efter rapporteringsperioden.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58).

## KAPITEL II

## KRAV AVSEENDE FARTYGS ENERGIANVÄNDNING OMBORD

## Artikel 4

**Gränsvärde för växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord**

1. Den årliga genomsnittliga växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord under en rapporteringsperiod får inte överskrida det gränsvärde som anges i punkt 2.
2. Det gränsvärde som avses i punkt 1 ska beräknas genom att referensvärdet på 91,16 gram koldioxidekvivalenter per MJ minskas med följande procentsats:
  - 2 % från och med den 1 januari 2025.
  - 6 % från och med den 1 januari 2030.
  - 14,5 % från och med den 1 januari 2035.
  - 31 % från och med den 1 januari 2040.
  - 62 % från och med den 1 januari 2045.
  - 80 % från och med den 1 januari 2050.
3. Växthusgasintensiteten från ett fartygs energianvändning ombord ska beräknas som mängden växthusgasutsläpp per energienhet i enlighet med den metod som anges i bilaga I.
4. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 28 för att ändra bilaga II i syfte att inkludera emissionsfaktorer källa till kölvatten (well-to-wake) för nya energikällor eller anpassa befintliga emissionsfaktorer för att säkerställa överensstämmelse med framtida internationella standarder eller unionsrättsakter på energiområdet, i enlighet med bästa tillgängliga vetenskapliga och tekniska kunskap.

## Artikel 5

**Användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung**

1. För beräkningen av växthusgasintensiteten för ett fartygs energianvändning ombord för perioden 1 januari 2025–31 december 2033 kan en multiplikator på 2 användas för att belöna fartyget för användning av förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung. Metoden för denna beräkning anges i bilaga I.
2. Kommissionen ska, på grundval av de uppgifter som registrerats i den FuelEU-databas som avses i artikel 19 och senast 18 månader efter utgången av varje rapporteringsperiod, övervaka, beräkna och årligen offentliggöra andelen förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung i den energi som årligen används ombord av fartyg som omfattas av denna förordning.
3. Om den andel förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i punkt 2 är mindre än 1 % för rapporteringsperioden 2031 ska ett delmål på 2 % gälla för sådana bränslen i ett fartygs årliga energianvändning ombord från och med den 1 januari 2034, om inte annat följer av punkt 5.
4. Punkt 3 ska inte tillämpas om de övervakningsresultat enligt punkt 2 som är tillgängliga före den 1 januari 2033 visar att den andel som avses i punkt 2 överstiger 2 %.
5. Om det, på grundval av den övervakningsverksamhet som avses i punkt 2 och efter kommissionens bedömning, finns belägg för otillräcklig produktionskapacitet för och tillgång till förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung för sjöfartssektorn, ojämn geografisk fördelning eller alltför höga priser på dessa bränslen, ska det delmål som anges i punkt 3 inte tillämpas.

6. Kommissionen ska anta genomförandeakter som specificerar kriterierna för den bedömning som föreskrivs i punkt 5 och metoden för beräkning av faktorn för prisskillnaden mellan förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och fossila bränslen som används i fält 14 i tabellen i del B i bilaga IV. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

7. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 28 för att

- a) komplettera punkt 5 i den här artikeln med ytterligare faktorer,
- b) informera om att det delmål som avses i punkt 3 i den här artikeln inte är tillämpligt, till följd av den övervakning som avses i punkt 2 i den här artikeln eller den bedömning som avses i punkt 5 i den här artikeln.

8. Om det delmål som avses i punkt 3 i denna artikel är tillämpligt ska kommissionen senast den 31 december 2033 anta genomförandeakter för att närmare specificera reglerna för tillämpningen av punkt 3 i denna artikel när det gäller

- a) verifiering och beräkning enligt artikel 16,
- b) tillämpliga flexibilitetsmekanismer enligt artiklarna 20 och 21,
- c) tillämpliga FuelEU-straffavgifter enligt artikel 23 och bilaga IV.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

9. Det delmål som avses i punkt 3 i denna artikel ska, i tillämpliga fall, inte tillämpas på ett fartyg som visar att samma andel av den årliga energianvändningen ombord uppnås med andra bränslen som ger likvärdiga minskningar av växthusgasutsläppen och är certifierade i enlighet med artikel 10 i denna förordning, med undantag för biodrivmedel som avses i del B i bilaga IX till direktiv (EU) 2018/2001.

10. Denna artikel ska inte tillämpas på den andel av fartygens årliga energianvändning ombord som kommer från landströmsförsörjning.

#### Artikel 6

#### Ytterligare krav på utsläppsfri energi som används i hamn

1. Från och med den 1 januari 2030 ska ett fartyg som är förtöjt vid kajen i en anlöpshamn som omfattas av artikel 9 i förordning (EU) 2023/1804 och som ligger inom en medlemsstats jurisdiktion ansluta till landströmsförsörjning och använda den för hela sitt elbehov i hamn.

2. Från och med den 1 januari 2035 ska ett fartyg som är förtöjt vid kajen i en anlöpshamn som inte omfattas av artikel 9 i förordning (EU) 2023/1804 och som ligger inom en medlemsstats jurisdiktion om kajen är utrustad med tillgänglig landströmsförsörjning ansluta till denna och använda den för hela sitt elbehov i hamn.

3. Från och med den 1 januari 2030 och till och med den 31 december 2034, och efter samråd med berörda parter, i förekommande fall inbegripet hamnledning, får en medlemsstat besluta att ett fartyg som är förtöjt vid kajen i en anlöpshamn som ligger inom dess jurisdiktion och som inte omfattas av artikel 9 i förordning (EU) 2023/1804, eller i vissa delar av en sådan hamn, ska ansluta till landströmsförsörjning och använda den för hela sitt elbehov i hamn. Medlemsstaten ska anmäla sitt beslut om att införa ett sådant krav till kommissionen ett år före tillämpningen därav. Ett sådant beslut ska gälla från och med början på en rapporteringsperiod. Kommissionen ska offentliggöra informationen i *Europeiska unionens officiella tidning* och offentliggöra en uppdaterad förteckning över de berörda hamnarna. En sådan förteckning ska vara lättillgänglig.

4. Punkterna 1, 2 och 3 ska tillämpas på

- a) containerfartyg,
- b) passagerarfartyg.

5. Punkterna 1, 2 och 3 ska inte tillämpas på fartyg som
- a) är förtöjda vid kajen mindre än två timmar, beräknat på grundval av ankomsttid och avgångstid som övervakas och registreras i enlighet med artikel 15,
  - b) använder utsläppsfri teknik som uppfyller de allmänna kraven för sådan teknik enligt bilaga III och som förtecknas och specificeras i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits i enlighet med punkterna 6 och 7 i denna artikel, för hela sitt elbehov i hamn när de är förtöjda vid kajen,
  - c) på grund av oförutsedda omständigheter utanför fartygets kontroll måste göra ett oplanerat hamnanlöp, som inte görs på systematisk basis, av säkerhetsskäl eller för att rädda människoliv till sjöss, andra än de som redan är undantagna enligt artikel 3.10,
  - d) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att det inte finns anslutningspunkter till landströmsförsörjning att tillgå i en hamn,
  - e) inte kan ansluta till landströmsförsörjning där elnätets stabilitet i undantagsfall är hotad på grund av otillräcklig tillgång till landström för att tillgodose fartygets elbehov i hamn,
  - f) inte kan ansluta till landströmsförsörjning på grund av att installationen i hamnen inte är kompatibel med fartygets utrustning för landströmsförsörjning, förutsatt att installationen för landanslutning ombord på fartyget är certifierad i enlighet med de tekniska specifikationer som anges i bilaga II till förordning (EU) 2023/1804 för havsgående fartygs system för landanslutning,
  - g) under en begränsad tid behöver alstra energin ombord, i nödsituationer som innebär omedelbar risk för liv, fartyget, miljön eller på grund av force majeure,
  - h) även om de förblir anslutna till landströmsförsörjning, under en tidsperiod som är begränsad till vad som är absolut nödvändigt, kräver användning av ombordbaserad energiproduktion för underhållsprov eller för funktionsprov som görs på begäran av en tjänsteman vid en behörig myndighet eller företrädaren för en erkänd organisation som gör en besiktning eller inspektion.

6. Kommissionen ges befogenhet att anta och regelbundet uppdatera delegerade akter i enlighet med artikel 28 för att ändra den icke uttömmande tabell som anges i bilaga III genom att lägga till annan utsläppsfri teknik i den mening som avses i artikel 3.7.

7. Kommissionen får anta genomförandeakter för att fastställa detaljerade kriterier för godkännande, inbegripet definitionen av systemgränser och certifieringskrav, som ska anses uppfylla de allmänna kraven för utsläppsfri teknik enligt bilaga III, inbegripet framtida uppdateringar.

För förteckningen över befintlig teknik enligt bilaga III ska dessa genomförandeakter antas senast den 30 juni 2024, i tillämpliga fall. För all ny teknik ska dessa genomförandeakter antas, om annan teknik som avses i bilaga III blir tillgänglig, utan onödigt dröjsmål.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

8. Fartyg ska i förväg underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen är belägen eller annan vederbörligen bemyndigad enhet innan hamnen anlöps om sin avsikt att ansluta till landströmsförsörjning eller sin avsikt att använda utsläppsfri teknik med tillämpning av punkt 5 b. Fartyg som avser att ansluta till landströmsförsörjning ska också uppge sitt förväntade elbehov under hamnanlöpet.

Vid mottagandet av den information från ett fartyg avseende anslutning till landströmsförsörjning som avses i första stycket ska den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen är belägen eller annan vederbörligen bemyndigad enhet bekräfta för fartyget huruvida anslutning till landströmsförsörjning finns tillgänglig.

Kommissionen ska anta genomförandeakter som specificerar den information som ska lämnas i enlighet med första och andra styckena samt förfarandet för att tillhandahålla denna information. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

9. Den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen är belägen eller annan vederbörligen bemyndigad enhet ska, i förekommande fall efter samråd med hamnledningen, i FuelEU-databasen utan dröjsmål fastställa och registrera följande uppgifter:

- a) Tillämpningen av ett undantag enligt punkt 5.
- b) Ett fartygs bristande efterlevnad av kraven i punkterna 1, 2 och 3 om inget av de undantag som anges i punkt 5 är tillämpligt.

10. Från och med den 1 januari 2035 ska det i hamnar som omfattas av kraven i artikel 9 i förordning (EU) 2023/1804 endast vara möjligt att tillämpa de undantag som anges i punkt 5 d, e och f på ett högsta antal hamnanlöp motsvarande 10 % av ett fartygs totala antal hamnanlöp under en rapporteringsperiod, avrundat uppåt till närmaste heltal, i förekommande fall, eller till högst tio hamnanlöp under den relevanta rapporteringsperioden, beroende på vilket som är lägst.

Om företaget, på grundval av det informationsutbyte som föreskrivs i punkt 8, kan påvisa att det rimligtvis inte kunde ha vetat att fartyget inte skulle kunna ansluta till landströmsförsörjning av något av de skäl som avses i punkt 5 d, e eller f, ska hamnanlöpet inte räknas in när det gäller efterlevnaden av denna bestämmelse.

11. En medlemsstat får besluta att containerfartyg eller passagerarfartyg som ligger för ankar i en hamn eller vissa delar av en hamn som är belägen inom dess jurisdiktion omfattas av samma skyldigheter som enligt denna förordning gäller för fartyg som är förtöjda vid kajen. Medlemsstaten ska anmäla sitt beslut om att införa ett sådant krav till kommissionen ett år före tillämpningen därav. Ett sådant beslut ska gälla från och med början på en rapporteringsperiod. Kommissionen ska offentliggöra informationen i *Europeiska unionens officiella tidning* och offentliggöra en uppdaterad förteckning över de berörda hamnarna. En sådan förteckning ska vara lättillgänglig.

### Kapitel III

#### Gemensamma principer och certifiering

##### Artikel 7

#### Gemensamma principer för övervakning och rapportering

1. I enlighet med artiklarna 8, 9 och 10 ska företag, för vart och ett av sina fartyg, övervaka och rapportera relevanta uppgifter under en rapporteringsperiod. De ska utföra den övervakningen och den rapporteringen i alla hamnar inom en medlemsstats jurisdiktion och för alla resor som avses i artikel 2.1.

2. Övervakningen och rapporteringen ska vara fullständig och omfatta fartygens energianvändning ombord vid varje tidpunkt, såväl till sjöss som i hamn. Företagen ska vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eventuella dataluckor inom rapporteringsperioden.

3. Övervakningen och rapporteringen ska vara konsekvent och jämförbar över tid. För detta ändamål ska företagen använda samma övervakningsmetoder och dataset, med förbehåll för ändringar som har bedömts av kontrollören. Företagen ska säkerställa att det är möjligt att med rimlig säkerhet fastställa integriteten hos de data som ska övervakas och rapporteras.

4. Företagen ska under minst fem år erhålla, analysera och lagra alla övervakningsdata och all dokumentation, inbegripet antaganden, referenser, emissionsfaktorer, bunkerspecifikationer kompletterade i enlighet med bilaga I och aktivitetsdata samt all annan information som krävs för att kontrollera efterlevnaden av denna förordning, på ett öppet och korrekt sätt, i pappersform eller elektronisk form, så att kontrollören kan fastställa växthusgasintensiteten från fartygens energianvändning ombord.

5. Vid genomförandet av den övervaknings- och rapporteringsverksamhet som anges i artiklarna 8, 9, 10 och 15 i denna förordning ska information och data som samlats in i enlighet med förordning (EU) 2015/757 användas där så är lämpligt.

#### Artikel 8

### Övervakningsplan

1. Senast den 31 augusti 2024 ska företagen till kontrollörerna lämna in en övervakningsplan för vart och ett av sina fartyg och ange den metod som valts bland de metoder som anges i bilaga I för att övervaka och rapportera mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord samt annan relevant information.
2. För fartyg som omfattas av denna förordning för första gången efter den 31 augusti 2024 ska företagen utan onödigt dröjsmål och senast två månader efter varje fartygs första anlop till en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion lämna in en övervakningsplan till kontrollören.
3. Övervakningsplanen ska bestå av fullständig och överblickbar dokumentation och minst omfatta följande uppgifter:
  - a) Identifiering och typ av fartyg, inbegripet dess namn, Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) identifieringsnummer, registreringshamn eller hemmahamn och fartygsägarens namn.
  - b) Företagets namn samt adress, telefonnummer och e-postadress till en kontaktperson.
  - c) En beskrivning av de energiomvandlingssystem som installerats ombord och tillhörande effektkapacitet uttryckt i megawatt (MW).
  - d) För fartyg som avses av artikel 6.4 b, en beskrivning av standarder och egenskaper hos den utrustning som möjliggör anslutning till landströmsförsörjning, eller hos en utsläppsfri teknik.
  - e) Värdet av fartygets fastställda totala elbehov i hamn, enligt vad som anges i dess elektriska belastningsbalans eller elektriska belastningsstudie som används för att visa överensstämmelse med reglerna 40 och 41 i kapitel II-1 i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), som godkänts av flaggstatens myndigheter eller en erkänd organisation enligt definitionen i IMO-koden för erkända organisationer, antagen genom resolution MEPC.237(65) och MSC.349(92). Om ett fartyg inte kan tillhandahålla denna referens ska det värde som beaktas vara 25 % av det totala antalet märkningar för kontinuerlig drift för fartygets huvudmotorer enligt vad som anges i deras EIAPP-certifikat som utfärdats i enlighet med den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) eller, om motorerna inte behöver ha ett EIAPP-certifikat, på motorernas märkskylt.
  - f) En beskrivning av de energikällor som är avsedda att användas ombord under gång och i hamn för att uppfylla kraven i artiklarna 4 och 6.
  - g) En beskrivning av förfarandena för övervakning av fartygets bränsleförbrukning samt energi från ersättande energikällor eller utsläppsfri teknik.
  - h) En beskrivning av förfarandena för övervakning och rapportering av de emissionsfaktorer källa till tank (well-to-tank) och tank till kölvatten (tank-to-wake) för energi som ska användas ombord, i enlighet med de metoder som anges i artikel 10 och bilagorna I och II.

- i) En beskrivning av de förfaranden som används för att kontrollera att förteckningen över resor är fullständig.
  - j) En beskrivning av de förfaranden som används för att fastställa aktivitetsdata per resa, inbegripet förfaranden, ansvarsområden, formler och datakällor för att fastställa och registrera den tid som tillbringas till sjöss mellan avgångshamnen och ankomsthamnen och den tid som tillbringas i hamn.
  - k) En beskrivning av de förfaranden, system och ansvarsområden som används vid uppdateringen av data i övervakningsplanen under rapporteringsperioden.
  - l) En beskrivning av den metod som ska användas för att fastställa ersättningsdata som kan användas för att komma tillrätta med luckor i uppgifterna eller identifiera och korrigera fel i uppgifterna.
  - m) Ett besikttningsregister i vilket alla uppgifter i besikttningshistoriken ska registreras.
  - n) Om företaget begär att den ytterligare energi som används på grund av fartygets isklass ska uteslutas vid beräkningen av det överensstämmelsesaldo som anges i bilaga IV, information om fartygets isklass.
  - o) Om företaget begär att den ytterligare energi som används på grund av framförande i isförhållanden ska uteslutas vid beräkningen av det överensstämmelsesaldo som anges i bilaga IV, information om fartygets isklass och en beskrivning av ett verifierbart förfarande för övervakning av den tillryggalagda sträckan under hela resan och den tillryggalagda sträckan vid färd i isförhållanden, datum, tid och position när fartyget börjar framföras i isförhållanden och när det slutar framföras i isförhållanden samt bränsleförbrukning vid färd i isförhållanden.
  - p) För ett fartyg utrustat med vindassisterad framdrivning, en beskrivning av den installerade vindframdrivningsutrustningen ombord och de värden för  $P_{Wind}$  och  $P_{Prop}$  som anges i bilaga I.
4. Företagen ska använda standardiserade övervakningsplaner som baseras på mallar. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa dessa mallar, inbegripet tekniska bestämmelser för en enhetlig tillämpning. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

#### Artikel 9

#### Ändringar av övervakningsplanen

1. Företagen ska regelbundet och minst en gång per år kontrollera om fartygets övervakningsplan återspeglar fartygets art och sätt att fungera och om några data som den innehåller kan förbättras, korrigeras eller uppdateras.
2. Företagen ska utan onödigt dröjsmål ändra övervakningsplanen om någon av följande situationer uppstår:
  - a) Ett företagsbyte.
  - b) Nya energiomvandlingssystem, nya typer av energi, nya system för anslutning till landströmsförsörjning, nya ersättande energikällor eller ny utsläppsfri teknik tas i bruk.
  - c) Tillgången till uppgifter ändras på grund av att nya typer av mätutrustning eller nya provtagnings- eller analysmetoder används, eller av andra skäl, och detta kan påverka noggrannheten hos de data som samlas in.
  - d) Företag, kontrollörer eller behöriga myndigheter har konstaterat att uppgifter som tagits fram genom den tillämpade övervakningsmetoden är felaktiga.
  - e) Kontrollörer har konstaterat att någon del av övervakningsplanen inte uppfyller kraven i denna förordning och kontrollören kräver att företaget reviderar den i enlighet med artikel 11.1.



- f) Företag, kontrollörer eller behöriga myndigheter har konstaterat att metoderna för att förebygga dataluckor och identifiera fel i uppgifterna är otillräckliga för att säkerställa uppgifternas korrekthet, fullständighet och transparens.
3. Företagen ska utan onödigt dröjsmål meddela kontrollörerna eventuella förslag till ändringar av övervakningsplanen.

#### Artikel 10

### Certifiering av bränslen och emissionsfaktorer

1. När biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen, enligt definitionerna i direktiv (EU) 2018/2001, ska beaktas för de syften som avses i artikel 4.1 i denna förordning ska följande regler gälla:
  - a) Biodrivmedel och biogas som inte uppfyller de hållbarhetskriterier och kriterier för minskade växthusgasutsläpp som anges i artikel 29 i direktiv (EU) 2018/2001 eller som produceras från livsmedels- och fodergrödor ska anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan för fossila bränslen för den typen av bränsle.
  - b) Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen som inte uppfyller de tröskelvärden för minskade växthusgasutsläpp som anges i artikel 25.2 i direktiv (EU) 2018/2001 ska anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan för fossila bränslen för den typen av bränsle.
2. Bränslen som inte omfattas av punkt 1 ska anses ha samma emissionsfaktorer som den minst gynnsamma produktionskedjan för fossila bränslen för bränsletypen i fråga, såvida de inte har certifierats i enlighet med unionsrättsakter som avser de inre marknaderna för förnybar gas, naturgas och vätgas, som fastställer ett tröskelvärde för minskade växthusgasutsläpp och en tillhörande metod för att beräkna växthusgasutsläppen från produktion av sådana bränslen.
3. På grundval av bunkerspecifikationerna för bränsle, kompletterade i enlighet med bilaga I till denna förordning, ska företagen tillhandahålla korrekta, fullständiga och tillförlitliga uppgifter om växthusgasintensiteten och hållbarhetsegenskaperna för bränslen som ska beaktas för de syften som avses i artikel 4.1 i denna förordning och som har certifierats enligt ett system som erkänns av kommissionen i enlighet med artikel 30.5 och 30.6 i direktiv (EU) 2018/2001, eller, i tillämpliga fall, de relevanta bestämmelser i unionsrättsakter som avser de inre marknaderna för förnybar gas, naturgas och vätgas.
4. Företagen får inte avvika från normalvärdena för de emissionsfaktorer källa till tank (well-to-tank) som anges i bilaga II till denna förordning för fossila bränslen. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 ska företagen ha rätt att avvika från normalvärdena för de emissionsfaktorer källa till tank (well-to-tank) som anges i bilaga II till denna förordning, förutsatt att de faktiska värdena certifierats enligt ett system som erkänns av kommissionen. Den certifieringen ska göras för biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen i enlighet med artikel 30.5 och 30.6 i direktiv (EU) 2018/2001 eller, i tillämpliga fall, i enlighet med de relevanta bestämmelser i unionsrättsakter som avser den inre marknaden för förnybar gas, naturgas och vätgas.
5. Företagen ska ha rätt att avvika från normalvärdena för de emissionsfaktorer tank till kölvatten (tank-to-wake) som anges i bilaga II, med undantag för emissionsfaktorerna för koldioxid tank till kölvatten (tank-to-wake) för fossila bränslen, förutsatt att de faktiska värdena certifieras genom laboratorieprovning eller direkta utsläppsmätningar.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter med avseende på att specificera vilka internationella standarder och certifieringsreferenser som godtas för demonstration av faktiska emissionsfaktorer tank till kölvatten (tank-to-wake). Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

#### Kapitel IV

#### Verifiering och ackreditering

##### Artikel 11

#### Bedömning av övervakningsplanen och den ändrade övervakningsplanen

1. För varje fartyg, och vid byte av kontrollör, ska kontrollören bedöma huruvida övervakningsplanen överensstämmer med de krav som fastställs i artiklarna 7, 8 och 9. Om kontrollörens bedömning påvisar avvikelser från dessa krav, ska det berörda företaget utan onödigt dröjsmål revidera sin övervakningsplan i enlighet med detta och lämna in den reviderade planen för kontrollörens slutliga bedömning innan rapporteringsperioden inleds. Det berörda företaget ska komma överens med kontrollören om vilken tidsram som behövs för att införa dessa revideringar. Den tidsramen får under inga omständigheter sträcka sig förbi rapporteringsperiodens början.
2. Ändringar av den övervakningsplan som avses i artikel 9.2 b, c och d ska bedömas av kontrollören. Efter den bedömningen ska kontrollören meddela det berörda företaget om huruvida ändringarna uppfyller de krav som anges i artiklarna 7, 8 och 9.
3. När övervakningsplanen och den ändrade övervakningsplanen har bedömts på ett tillfredsställande sätt ska kontrollören registrera dem i FuelEU-databasen. Den administrerande staten ska ha tillgång till övervakningsplanen och den ändrade övervakningsplanen.

##### Artikel 12

#### Allmänna skyldigheter och principer för kontrollörer

1. Kontrollören ska vara oberoende i förhållande till företaget eller fartygsoperatören och ska bedriva den verksamhet som krävs enligt denna förordning i allmänhetens intresse. I detta syfte och för att undvika potentiella intressekonflikter får varken kontrollören eller någon annan del av en rättslig enhet som den ingår i vara ett företag, en fartygsoperatör eller en ägare av ett företag. Därutöver får kontrollören inte ägas av ett företag, en fartygsoperatör eller ägaren av ett företag, och får inte heller ha förbindelser med ett företag som kan inverka på dennes oberoende och opartiskhet.
2. Kontrollören ska bedöma tillförlitligheten, trovärdigheten, noggrannheten och fullständigheten hos data och information avseende mängd, typ och emissionsfaktor för fartygens energianvändning ombord, särskilt
  - a) registrering av bränsleförbrukning och användning av ersättande energikällor för specifika resor och i hamn,
  - b) rapporterade uppgifter om bränsleförbrukning samt mätningar och beräkningar kopplade till dessa,
  - c) val och tillämpning av emissionsfaktorer,
  - d) användning av landströmsförsörjning eller tillämpning av något av de undantag som registreras i FuelEU-databasen i enlighet med artikel 6.9 a,
  - e) de uppgifter som krävs enligt artikel 10.3.
3. Den bedömning som avses i punkt 2 ska grunda sig på följande överväganden:
  - a) Huruvida de rapporterade uppgifterna överensstämmer med uppskattade uppgifter som är baserade på fartygets spåringsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka.
  - b) Huruvida de rapporterade uppgifterna inte innehåller några inkonsekvenser, särskilt vid jämförelse av den totala volym bränsle som köps årligen av varje fartyg och den sammanlagda bränsleförbrukningen under resor.

- c) Huruvida sammanställningen av uppgifterna har utförts i enlighet med tillämpliga regler.
- d) Huruvida fartygets relevanta register är fullständiga och konsekventa.

#### Artikel 13

#### Verifieringsförfaranden

1. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till övervaknings- och rapporteringsprocessen genom att jämföra rapporterad mängd, typ och emissionsfaktor för fartygets energianvändning ombord med uppskattade uppgifter baserade på fartygets spåringsuppgifter och egenskaper, såsom fartygets maskinstyrka. Om betydande skillnader konstateras ska kontrollören genomföra ytterligare analyser.
2. Kontrollören ska identifiera potentiella risker kopplade till de olika beräkningsstegen genom att se över alla datakällor och metoder som det berörda företaget använder.
3. Kontrollören ska beakta eventuella effektiva riskkontrollmetoder som det berörda företaget tillämpar för att minska graden av osäkerhet förknippad med den noggrannhet som är specifik för de övervakningsmetoder som används.
4. På kontrollörens begäran ska det berörda företaget lämna all ytterligare information som gör det möjligt för kontrollören att utföra sin verifieringsverksamhet. Om det är nödvändigt för att fastställa tillförlitligheten, trovärdigheten, noggrannheten och fullständigheten i de uppgifter och den information som rapporterats ska kontrollören utföra kontroller under verifieringsprocessen. Om tvivel föreligger får kontrollören genomföra besök på plats i företags lokaler eller ombord på fartyget. Företaget ska ge kontrollören tillträde till företags lokaler eller till fartyget för att underlätta verifieringsverksamheten.
5. Kommissionen ska anta genomförandeakter med avseende på att närmare fastställa reglerna för den verifieringsverksamhet som avses i denna förordning, åtminstone vad gäller följande delar: kontrollörernas kompetens, dokument som företagen ska tillhandahålla kontrollörerna, bedömning av övervakningsplanens och den ändrade övervakningsplanens överensstämmelse med kraven, riskbedömning – inklusive kontroller – som kontrollörerna ska utföra, verifiering av den FuelEU-rapport som avses i artikel 15.3, väsentlighetsnivå, rimliga garantier från kontrollörerna, felaktigheter och avvikelser, verifieringsrapportens innehåll, rekommendationer till förbättringar, besök på plats, och kommunikation mellan företag, kontrollörerna, behöriga myndigheter och kommissionen. De regler som fastställs i dessa genomförandeakter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artiklarna 11 och 12 och i den här artikeln och på relevanta internationellt vedertagna normer. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

#### Artikel 14

#### Akreditering av kontrollörer

1. Kontrollörer ska akrediteras för verifieringsverksamhet som omfattas av denna förordning av ett nationellt akkrediteringsorgan i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008. Senast vid årets slut ska det nationella akkrediteringsorganet underrätta kommissionen om förteckningen över akkrediterade kontrollörer, tillsammans med alla relevanta kontaktuppgifter.
2. Om inga särskilda bestämmelser om akkreditering av kontrollörer föreskrivs i den här förordningen, ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 765/2008 gälla.
3. Kontrollörerna ska alltid ha tillräckligt med resurser och personal för att kunna hantera storleken på den fartygsflotta för vilken de utför verifieringsverksamhet enligt denna förordning. Kontrollörerna ska i synnerhet alltid ha tillräcklig sakkunskap, särskilt inom sjötransporter, för att kunna utföra de uppgifter som krävs enligt denna förordning. De ska ha kapacitet att alltid, oavsett när, var och hur en arbetsuppgift ska lösas, kunna avdela sina resurser och sin personal för att utföra de uppgifter som krävs enligt denna förordning.

4. En behörig myndighet som upptäcker bristande överensstämmelse i en kontrollörs verksamhet inom ramen för denna förordning ska underrätta den behöriga myndigheten i den medlemsstat vars nationella ackrediteringsorgan har ackrediterat kontrollören. Den behöriga myndigheten i det nationella ackrediteringsorganets medlemsstat ska begära att dess nationella ackrediteringsorgan beaktar denna information som en del av sin övervakningsverksamhet.

5. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 28 med avseende på att komplettera denna förordning genom att fastställa ytterligare metoder och kriterier för ackreditering av kontrollörer, åtminstone i fråga om följande: begäran om ackreditering för verifieringsverksamheter som omfattas av denna förordning, de nationella ackrediteringsorganens bedömning av kontrollörer, övervakningsverksamhet utförd av de nationella ackrediteringsorganen för att bekräfta en fortsatt ackreditering, administrativa åtgärder som ska vidtas om kontrollören inte uppfyller kraven i denna förordning, och krav för nationella ackrediteringsorgan för att dessa ska vara behöriga att ackreditera kontrollörer för verifieringsverksamheter inom ramen för denna förordning, inbegripet en hänvisning till harmoniserade standarder. De metoder och kriterier som fastställs i sådana delegerade akter ska baseras på de principer för verifiering som anges i artiklarna 11, 12 och 13 samt relevanta internationellt vedertagna normer.

## Kapitel V

### Registrering, verifiering, rapportering och bedömning av överensstämmelse

#### Artikel 15

### Övervakning och registrering

1. Från och med den 1 januari 2025 ska företagen, på grundval av den övervakningsplan som avses i artikel 8 och efter kontrollörens bedömning av planen, för varje fartyg som ankommer till eller avgår från en anlöpshamn, och för varje resa som avses i artikel 2.1, övervaka och registrera följande information:

- a) Avresehamn och ankomsthavn, inbegripet datum och tid för avresa och ankomst samt den tid som tillbringas i hamn.
- b) I tillämpliga fall anslutning till och användning av landström eller tillämpning av något av de undantag som anges i artikel 6.5, bekräftade i enlighet med artikel 6.9 a, för varje fartyg på vilket artikel 6.1 ska tillämpas.
- c) Mängden av varje typ av bränsle som förbrukas i hamn och till sjöss.
- d) Den mängd el som levereras till fartyget genom landströmsförsörjning.
- e) För varje typ av bränsle som förbrukas i hamn och till sjöss, emissionsfaktorn källa till tank (well-to-tank) och emissionsfaktorerna tank till kölvatten (tank-to-wake) för förbränt bränsle, och emissionsfaktorerna tank till kölvatten (tank-to-wake) för förluster av bränsle för de olika bränsleförbrukarna ombord, omfattande alla relevanta växthusgaser.
- f) Mängden av varje typ av energi från ersättningskälla som förbrukas i hamn och till sjöss.
- g) Fartygets isklass, om företaget begär att den ytterligare energi som används på grund av fartygets isklass ska uteslutas vid beräkningen av det överensstämmelsesaldo som anges i bilaga IV, med användande av rekommendation 25/7 om säkerhet vid vinternavigering från Kommissionen för skydd av Östersjöns marina miljö (Helcom) vid fastställandet av överensstämmelsen mellan isklasser.
- h) Fartygets isklass, samt datum, tid och position när fartyget börjar framföras i isförhållanden och när det slutar framföras i isförhållanden, mängden av varje typ av bränsle som förbrukas och den tillryggalagda sträckan vid färd i isförhållanden, samt den totala tillryggalagda sträckan för alla resor under rapporteringsperioden, om företaget begär att den ytterligare energin på grund av framförande i isförhållanden ska uteslutas vid beräkningen av det överensstämmelsesaldo som anges i bilaga IV.

2. Företagen ska vid lämplig tidpunkt och på ett transparent sätt registrera den information och de uppgifter som anges i punkt 1 och årligen sammanställa dem för att göra det möjligt för kontrollören att verifiera efterlevnaden av denna förordning.
3. Senast den 31 januari under kontrollperioden ska företagen förse kontrollören med en fartygsspecifik rapport (*FuelEU-rapporten*) som innehåller all den information som avses i punkt 1 i denna artikel och de övervakningsdata och den dokumentation som avses i artikel 7.4 för rapporteringsperioden.
4. Vid överföring av ett fartyg från ett företag till ett annat gäller följande:
  - a) Det överlättande företaget ska meddela kontrollören den information som avses i punkt 1 i denna artikel för den tidsperiod under vilken det hade ansvaret för fartygets drift.
  - b) Så nära dagen för slutförandet av överföringen som det är praktiskt möjligt och senast en månad därefter ska den information som avses i led a verifieras och registreras i FuelEU-databasen i enlighet med artikel 16 av den kontrollör som utförde verifieringsverksamhet för fartyget under det överlättande företaget.
  - c) Utan att det påverkar tillämpningen av leden a och b ska det företag som har ansvaret för fartygets drift den 31 december under rapporteringsperioden ansvara för att fartyget uppfyller de krav som anges i artiklarna 4 och 6 för hela den rapporteringsperiod under vilken överföringen eller flera överföringar ägde rum.

#### Artikel 16

#### Verifiering och beräkning

1. Efter den verifiering som föreskrivs i artiklarna 11, 12 och 13 ska kontrollören bedöma FuelEU-rapportens kvalitet, fullständighet och riktighet. I detta syfte ska kontrollören använda all information i FuelEU-databasen, inbegripet information om hamnanlöp i enlighet med artikel 6.
2. Om slutsatsen av den verifieringsbedömning som avses i punkt 1 är att FuelEU-rapporten, enligt rimliga garantier från kontrollören, inte innehåller väsentliga felaktigheter eller avvikelser, ska kontrollören förse det berörda företaget med en verifieringsrapport där det anges att FuelEU-rapporten överensstämmer med denna förordning. I verifieringsrapporten ska alla frågor som är relevanta för det arbete som kontrollören utfört anges.
3. Om det vid verifieringsbedömningen identifieras felaktigheter eller avvikelser från kraven i denna förordning ska kontrollören informera det berörda företaget om detta i god tid. Företaget ska utan onödigt dröjsmål korrigera felaktigheterna eller avvikelserna så att verifieringsprocessen kan slutföras i tid och till kontrollören överlämna en ändrad FuelEU-rapport och all annan information som är nödvändig för att korrigera de konstaterade felaktigheterna eller avvikelserna. I sin verifieringsrapport ska kontrollören ange om den ändrade FuelEU-rapporten överensstämmer med denna förordning. Om de meddelade felaktigheterna eller avvikelserna inte har korrigerats och leder till väsentliga felaktigheter ska kontrollören förse företaget med en verifieringsrapport där det anges att FuelEU-rapporten inte uppfyller kraven i denna förordning.
4. På grundval av den FuelEU-rapport som överensstämmer med denna förordning ska kontrollören beräkna
  - a) det berörda fartygets årliga genomsnittliga växthusgasintensitet för energianvändning ombord, med hjälp av den metod som anges i bilaga I,
  - b) fartygets överensstämmelsesaldo, med hjälp av den formel som anges i del A i bilaga IV,

- c) antalet regelvidriga hamnanlöp under föregående rapporteringsperiod, inbegripet den tid som fartyget legat förtöjt vid kajen och, i tillämpliga fall i enlighet med artikel 6.9, för ankar, för varje hamnanlöp fartyget gjort i strid med kraven i artikel 6,
  - d) mängden årlig energi som används ombord av ett fartyg, med undantag för energi från landströmsförsörjning,
  - e) mängden årlig energi från förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som används ombord av ett fartyg.
5. Senast den 31 mars under kontrollperioden ska kontrollören meddela företaget den information som avses i punkt 4 och i FuelEU-databasen registrera den FuelEU-rapport som överensstämmer med denna förordning, verifieringsrapporten och den information som avses i punkt 4.

All information som registreras i FuelEU-databasen ska vara tillgänglig för den administrerande staten.

#### Artikel 17

##### Ytterligare kontroller som utförs av en behörig myndighet

1. Vid varje tidpunkt får den behöriga myndigheten i den administrerande staten för ett företag, för vart och ett av dess fartyg, med avseende på de två föregående rapporteringsperioderna, utföra ytterligare kontroller av något av följande:
  - a) Den FuelEU-rapport som överensstämmer med denna förordning och som har upprättats i enlighet med artiklarna 15 och 16.
  - b) Den verifieringsrapport som har upprättats i enlighet med artikel 16.
  - c) De beräkningar som har gjorts av kontrollören i enlighet med artikel 16.4.
2. På begäran av den behöriga myndighet som avses i punkt 1 ska företaget tillhandahålla alla nödvändiga uppgifter eller handlingar som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att utföra ytterligare kontroller och det ska ge tillräde till företags lokaler eller till fartyget för att underlätta sådana ytterligare kontroller.
3. Den behöriga myndighet som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärda en kompletterande kontrollrapport med, i tillämpliga fall, de uppdaterade beräkningar som gjorts med tillämpning av artikel 17.1 c, det uppdaterade beloppet för överensstämmelseöverskottet eller förskottet på överensstämmelseöverskottet och det uppdaterade beloppet för FuelEU-straffavgiften.
4. Om det i den kompletterande kontrollrapport som avses i punkt 3 i denna artikel identifieras felaktigheter, avvikelser eller felberäkningar som leder till bristande överensstämmelse med kraven i artikel 4 eller 6 och följaktligen till en FuelEU-straffavgift eller en ändring av beloppet för en FuelEU-straffavgift som redan betalats, ska den behöriga myndighet som avses i punkt 1 i den här artikeln underrätta det berörda företaget om motsvarande belopp för FuelEU-straffavgiften eller för den ändrade FuelEU-straffavgiften. Medlemsstaterna ska säkerställa att det företag som ansvarar för fartyget under den period som omfattas av de ytterligare kontrollerna betalar ett belopp som motsvarar FuelEU-straffavgiften eller den ändrade FuelEU-straffavgiften inom en månad efter underrättelsen, i enlighet med de arrangemang som föreskrivs i artikel 23.
5. Den behöriga myndighet som avses i artikel 1 ska utan dröjsmål avlägsna FuelEU-dokumentet om överensstämmelse från FuelEU-databasen för ett fartyg avseende vilket dess företag inte i tid har betalat de FuelEU-straffavgifter som avses i punkt 4 och ska i god tid underrätta det berörda företaget om det avlägsnandet. Den ska utfärda det relevanta FuelEU-dokumentet om överensstämmelse på nytt först när ett belopp som motsvarar FuelEU-straffavgiften har betalats, förutsatt att företaget uppfyller de övriga villkoren i denna förordning för innehav av FuelEU-dokumentet om överensstämmelse.

6. Punkt 5 ska inte tillämpas på fartyg som har överlåtit till ett annat företag än det företag som hade ansvaret för driften under den period som omfattades av de ytterligare kontrollerna.

7. De åtgärder som avses i denna artikel, den kompletterande kontrollrapport som avses i punkt 3 och bevis på betalningarna av FuelEU-straffavgifterna ska utan dröjsmål registreras i FuelEU-databasen av de enheter som vidtog dessa åtgärder eller framställt den rapporten eller gjort den betalningen.

#### Artikel 18

### Stödjande verktyg och vägledning

Kommissionen ska utveckla lämpliga övervakningsverktyg samt vägledning och riskbaserade målinriktningsmekanismer för att underlätta och samordna verifierings- och verkställighetsåtgärder relaterade till denna förordning. Vägledningen, verktygen och mekanismerna ska i möjligaste mån göras tillgängliga för medlemsstaterna, kontrollörerna och de nationella ackrediteringsorganen i informationsutbytesyfte och för att bättre säkerställa en gedigen tillämpning av denna förordning.

#### Artikel 19

### FuelEU-databas och rapportering

1. Kommissionen ska utveckla en elektronisk databas för övervakning av överensstämmelsen med denna förordning (*FuelEU-databasen*), och säkerställa databasens funktion och uppdatering. FuelEU-databasen ska användas för att registrera åtgärder som rör verifieringsverksamhet, fartygens överensstämmelsesaldo, inbegripet användningen av de flexibilitetsmekanismer som anges i artiklarna 20 och 21, tillämpningen av de undantag som anges i artikel 6.5, åtgärder som rör betalning av de FuelEU-straffavgifter som åläggs i enlighet med artikel 23 samt utfärdandet av FuelEU-dokumentet om överensstämmelse. Den ska vara tillgänglig för företagen, kontrollörerna, de behöriga myndigheterna och alla vederbörligen bemyndigade enheter, de nationella ackrediteringsorganen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån, som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002<sup>(4)</sup>, och kommissionen, med lämpliga åtkomsträttigheter och funktioner som motsvarar deras respektive ansvarsområden vid genomförandet av den här förordningen.

2. Alla uppgifter som registreras eller ändras i FuelEU-databasen ska anmälas till de enheter som de är tillgängliga för.

3. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa regler för åtkomsträttigheter samt funktionella och tekniska specifikationer, inbegripet anmälningsregler och filtrering, för FuelEU-databasen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 29.3.

#### Artikel 20

### Insättning och lån av överensstämmelseöverskott mellan rapporteringsperioderna

1. På grundval av de beräkningar som gjorts i enlighet med artikel 16.4 får företaget, om fartyget för rapporteringsperioden har ett överensstämmelseöverskott med avseende på sin växthusgasintensitet enligt artikel 4.2 eller, i tillämpliga fall, på delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artikel 5.3, sätta in det på samma fartygs överensstämmelsesaldo för nästa rapporteringsperiod. Företaget ska registrera insättningen av överensstämmelseöverskottet på nästa rapporteringsperiod i FuelEU-databasen, med förbehåll för kontrollörens godkännande. Företaget får inte längre sätta in överensstämmelseöverskottet när FuelEU-dokumentet om överensstämmelse har utfärdats.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå (EGT L 208, 5.8.2002, s. 1).

2. På grundval av de beräkningar som gjorts i enlighet med artikel 16.4 får företaget, om fartyget för rapporteringsperioden har ett överensstämmelseunderskott, låna motsvarande summa i förskott från nästa rapporteringsperiod. Förskottet på överensstämmelseöverskottet ska läggas till fartygets överensstämmelsesaldo för rapporteringsperioden, och förskottet på överensstämmelseöverskottet multiplicerat med 1,1 ska dras av från samma fartygs överensstämmelsesaldo för nästa rapporteringsperiod. Förskottet på överensstämmelseöverskottet får inte utlånas
- a) för en mängd som överstiger det gränsvärde som anges i artikel 4.2 med mer än 2 % multiplicerat med fartygets energiförbrukning beräknad i enlighet med bilaga I,
- b) under två på varandra följande rapporteringsperioder.
3. Senast den 30 april under kontrollperioden ska företaget, efter godkännande av sin kontrollör, registrera förskottet på överensstämmelseöverskottet i FuelEU-databasen.
4. Om ett fartyg inte har något hamnanlöp i unionen under rapporteringsperioden och har lånat ett förskott på överensstämmelseöverskottet under den föregående rapporteringsperioden, ska den behöriga myndigheten i den administrerande staten senast den 1 juni under kontrollperioden underrätta det berörda företaget om beloppet för den FuelEU-straffavgift som avses i artikel 23.2 och som det ursprungligen undvikit genom att låna det förskottet på överensstämmelseöverskottet, multiplicerat med 1,1.

#### Artikel 21

#### Pooling av överensstämmelse

1. Överensstämmelsesaldona för växthusgasintensitet enligt artikel 4.2 och, i tillämpliga fall, delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artikel 5.3 för två eller flera fartyg, beräknade i enlighet med artikel 16.4, får slås samman i en pool i syfte att uppfylla de krav som anges i artikel 4 och, i tillämpliga fall, artikel 5.3. Ett fartygs överensstämmelsesaldo får inte ingå i mer än en pool under samma rapporteringsperiod.
- Två separata pooler får användas för målet avseende växthusgasintensitet och delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung.
2. Företaget ska i FuelEU-databasen registrera sin avsikt att inkludera fartygets överensstämmelsesaldo i en pool, allokeringen av det totala sammanslagna överensstämmelsesaldot till varje enskilt fartyg och valet av den kontrollör som utsetts för att kontrollera den allokeringen.
  3. Om de fartyg som deltar i poolen kontrolleras av två eller flera företag ska de poolningsuppgifter som registrerats i FuelEU-databasen, inklusive allokeringen av poolens totala överensstämmelsesaldo till poolens fartyg och valet av den kontrollör som utsetts för att kontrollera allokeringen av det totala sammanslagna överensstämmelsesaldot till varje enskilt fartyg, valideras i FuelEU-databasen av alla berörda företag i poolen.
  4. En pool är giltig endast om den totala sammanslagna överensstämmelsen är positiv, om fartyg som hade ett överensstämmelseunderskott beräknat i enlighet med artikel 16.4 inte har ett större överensstämmelseunderskott efter allokeringen av den sammanslagna överensstämmelsen och om fartyg som hade ett överensstämmelseöverskott beräknat i enlighet med artikel 16.4 inte har något överensstämmelseunderskott efter allokeringen av den sammanslagna överensstämmelsen.
  5. Ett fartyg får inte ingå i en pool om det inte uppfyller den skyldighet som anges i artikel 24.
  6. Om det totala sammanslagna överensstämmelsesaldot resulterar i ett överensstämmelseöverskott för ett enskilt fartyg ska artikel 20.1 tillämpas.



7. Artikel 20.2 ska inte tillämpas på ett fartyg som deltar i poolen.
8. Senast den 30 april under kontrollperioden ska den utsedda kontrollören i FuelEU-databasen registrera poolens definitiva sammansättning och allokeringen av det totala sammanslagna överensstämmelsesaldot till varje enskilt fartyg.

#### Artikel 22

##### FuelEU-dokument om överensstämmelse

1. Senast den 30 juni under kontrollperioden ska kontrollören utfärda ett FuelEU-dokument om överensstämmelse för det berörda fartyget, förutsatt att fartyget inte har ett överensstämmelseunderskott efter tillämpning av artiklarna 20 och 21, inte har några regelvidriga hamnanlöp och uppfyller den skyldighet som anges i artikel 24.
2. Om FuelEU-straffavgifter som avses i artikel 23.2 eller 23.5 ska betalas, ska den behöriga myndigheten i den administrerande staten senast den 30 juni under kontrollperioden utfärda ett FuelEU-dokument om överensstämmelse för det berörda fartyget, förutsatt att ett belopp som motsvarar FuelEU-straffavgifterna har betalats.
3. FuelEU-dokumentet om överensstämmelse ska innehålla följande information:
  - a) Fartygets identitet (namn, IMO-identifieringsnummer och registreringshamn eller hemmahamn).
  - b) Namn, adress och huvudsaklig verksamhetsort för fartygsägaren.
  - c) Kontrollörens identitet.
  - d) Datum för utfärdande av detta dokument, dess giltighetstid och den rapporteringsperiod som det avser.
4. FuelEU-dokumentet om överensstämmelse ska vara giltigt under 18 månader från rapporteringsperiodens slut eller fram till dess att ett nytt FuelEU-dokument om överensstämmelse utfärdas, beroende på vilket datum som infaller först.
5. Kontrollören eller, i förekommande fall, den administrerande statens behöriga myndighet ska utan dröjsmål registrera det utfärdade FuelEU-dokumentet om överensstämmelse i FuelEU-databasen.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter om fastställande av förlagor för FuelEU-dokumentet om överensstämmelse, inbegripet elektroniska förlagor. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 29.2.

#### Artikel 23

##### FuelEU-straffavgifter

1. Före den 1 maj under kontrollperioden ska kontrollören på grundval av de beräkningar som gjorts i enlighet med artikel 16.4 och efter eventuell tillämpning av artiklarna 20 och 21, i FuelEU-databasen registrera fartygets verifierade överensstämmelsesaldon för växthusgasintensitet som avses i artikel 4.2 och, i tillämpliga fall, för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3.

Om ett fartyg har ett överensstämmelseunderskott för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3 ska FuelEU-straffavgiften beräknas i enlighet med den formel som anges i del B i bilaga IV.

2. Den administrerande staten med avseende på ett företag ska säkerställa att företaget senast den 30 juni under kontrollperioden för vart och ett av dess fartyg med överensstämmelseunderskott för växthusgasintensitet som avses i artikel 4.2 eller, i tillämpliga fall, för delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3 den 1 juni under kontrollperioden, efter eventuellt godkännande av dess behöriga myndighet, betalar ett belopp som motsvarar den FuelEU-straffavgift som följer av tillämpningen av de formler som anges i del B i bilaga IV. Om ett fartyg har ett överensstämmelseunderskott under två på varandra följande rapporteringsperioder eller mer, ska detta belopp multipliceras med  $1 * (n - 1) / 10$ , där  $n$  är det antal på varandra följande rapporteringsperioder för vilka företaget är föremål för en FuelEU-straffavgift för det fartyget.

3. Den administrerande staten med avseende på ett företag ska säkerställa att företaget, för varje fartyg som befinner sig i den situation som avses i artikel 20.4, senast den 30 juni under kontrollperioden betalar ett belopp som motsvarar den FuelEU-straffavgift som meddelats i enlighet med den punkten.
4. Före den 1 maj under kontrollperioden ska kontrollören, i tillämpliga fall på grundval av de beräkningar som gjorts i enlighet med artikel 16.4, i FuelEU-databasen registrera det totala antalet timmar som fartyget har varit förtöjt vid kaj i strid med de krav som anges i artikel 6.
5. Den administrerande staten med avseende på ett företag ska säkerställa att företaget, för alla dess fartyg som gjort minst ett regelvidrigt hamnanlöp, efter ett eventuellt godkännande av dess behöriga myndighet, senast den 30 juni under rapporteringsperioden betalar ett belopp som motsvarar den FuelEU-straffavgift som följer av att 1,5 EUR multipliceras med fartygets fastställda totala elbehov i hamn och med det totala antalet timmar avrundat uppåt till närmaste hela timma som fartyget tillbringat i hamn i strid med de krav som anges i artikel 6.
6. Medlemsstaterna ska ha den nödvändiga rättsliga och administrativa ramen på nationell nivå för att säkerställa att skyldigheterna i fråga om åläggande, betalning och indrivning av FuelEU-straffavgifterna fullgörs.
7. De åtgärder som avses i denna artikel och bevis på betalningarna av FuelEU-straffavgifter ska utan dröjsmål registreras i FuelEU-databasen av de enheter som vidtagit åtgärderna i fråga eller gjort den betalningen.
8. Företaget ska förbli ansvarigt för betalningen av FuelEU-straffavgifterna, utan att det påverkar möjligheten för företaget att ingå avtal med de kommersiella fartygsoperatörerna som föreskriver en skyldighet för de kommersiella operatörerna att ersätta företaget för FuelEU-straffavgifterna, när ansvaret för inköp av bränsle eller drift av fartyget övertas av den kommersiella operatören. Vid tillämpning av denna punkt avses med driften av fartyget att fastställa fartygets last, rutt och hastighet.
9. Företaget ska förbli ansvarigt för betalningen av FuelEU-straffavgifterna, utan att det påverkar möjligheten för företaget att ingå avtal med bränsleleverantörerna som föreskriver en skyldighet för bränsleleverantörerna att ersätta företaget för FuelEU-straffavgifterna.
10. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 28 med avseende på att ändra bilaga IV i syfte att anpassa den faktor som anges i fält 7 och, i tillämpliga fall, fält 14 i tabellen i del B i den bilagan och som används i den formel som avses i punkt 1 i den här artikeln, på grundval av energikostnadernas utveckling, och för att ändra den multiplikationsfaktor som fastställs i punkt 5 i den här artikeln, på grundval av indexeringen av den genomsnittliga elkostnaden i unionen.
11. Medlemsstaterna ska eftersträva att säkerställa att intäkterna från FuelEU-straffavgifterna, eller deras motsvarande finansiella värde, används för att stödja en snabb utbyggnad och användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen inom sjöfartssektorn, genom att stimulera produktionen av större mängder förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjöfartssektorn, underlätta byggandet av lämpliga bunkringsanläggningar eller infrastruktur för landströmsförsörjning i hamnar samt stödja utveckling, testning och införande av den mest innovativa tekniken i fartygsflottan för att få till stånd betydande utsläppsminskningar.

Senast den 30 juni 2030, och därefter vart femte år, ska medlemsstaterna offentliggöra en rapport om användningen av intäkterna från FuelEU-straffavgifterna under den femårsperiod som föregår året för varje sådan rapport, inbegripet information om mottagarna och nivån för utgifterna avseende de mål som förtecknas i första stycket.

#### Artikel 24

#### Skyldighet att inneha ett giltigt FuelEU-dokument om överensstämmelse

1. Senast den 30 juni under kontrollperioden ska fartyg som anlöper en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion och som ankommer till, uppehåller sig i eller avgår från en hamn inom en medlemsstats jurisdiktion, eller som har utfört resor under motsvarande rapporteringsperiod, inneha ett giltigt FuelEU-dokument om överensstämmelse.

2. Det FuelEU-dokument om överensstämmelse som utfärdats för det berörda fartyget i enlighet med artikel 22 ska utgöra bevis på överensstämmelse med denna förordning.

#### Artikel 25

##### Kontroll av efterlevnad

1. Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa regler och åtgärder samt utan dröjsmål eventuella ändringar som berör dem.
2. Varje medlemsstat ska säkerställa att varje inspektion av ett fartyg i en hamn inom dess jurisdiktion, som utförs i enlighet med direktiv 2009/16/EG, inbegriper en kontroll av att fartyget innehar ett giltigt FuelEU-dokument om överensstämmelse.
3. Om ett fartyg underlåter att fullgöra den skyldighet som anges i artikel 24 under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder och om andra åtgärder för kontroll av efterlevnad inte har kunnat säkerställa efterlevnaden av denna förordning, får den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen är belägen, med avseende på ett fartyg som inte för den medlemsstatens flagg, och efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att lämna synpunkter, utfärda en utvisningsorder. Om den behöriga myndigheten i den medlemsstat där anlöpshamnen är belägen beslutar att utfärda en utvisningsorder ska den via FuelEU-databasen underrätta kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten om denna order. Varje medlemsstat, med undantag för den medlemsstat vars flagg fartyget för, ska neka det fartyg som är föremål för utvisningsordern tillträde till sina hamnar till dess att företaget fullgör sina skyldigheter. Om ett fartyg underlåter att fullgöra den skyldighet som anges i artikel 24 under två eller flera på varandra följande rapporteringsperioder och anlöper en hamn i den medlemsstat vars flagg den för ska den berörda medlemsstaten, medan det fartyget befinner sig i en av dess hamnar och efter att ha gett det berörda företaget tillfälle att lämna synpunkter, i egenskap av flaggstat besluta om kvarhållande av fartyget till dess att företaget fullgör sina skyldigheter.
4. Det berörda företaget ska bekräfta fullgörande av skyldigheten att inneha ett giltigt FuelEU-dokument om överensstämmelse genom att delge den behöriga nationella myndighet som utfärdade utvisningsordern ett giltigt FuelEU-dokument om överensstämmelse. Denna punkt ska inte påverka tillämpningen av de bestämmelser i internationell rätt som är tillämpliga på fartyg i nöd.
5. Sanktioner mot ett visst fartyg från en medlemsstats sida ska anmälas till kommissionen, övriga medlemsstater och den berörda flaggstaten genom FuelEU-databasen.

#### Artikel 26

##### Rätt till prövning

1. Företag ska ha rätt att ansöka om prövning av de beräkningar och åtgärder som kontrollören meddelat dem enligt denna förordning, inbegripet nekande att utfärda ett FuelEU-dokument om överensstämmelse i enlighet med artikel 22.1.

Ansökan om prövning ska lämnas in till den behöriga myndigheten i den medlemsstat där kontrollören är ackrediterad inom en månad från det att kontrollören meddelat resultatet av beräkningen eller åtgärden.

2. De beslut som fattas enligt denna förordning av den behöriga myndigheten i en medlemsstat ska kunna prövas av en domstol i den behöriga myndighetens medlemsstat.

#### Artikel 27

##### Behöriga myndigheter

Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ansvara för tillämpningen och kontrollen av efterlevnaden av denna förordning (behöriga myndigheter) och meddela kommissionen namn och kontakttuppgifter. Kommissionen ska på sin webbplats offentliggöra förteckningen över behöriga myndigheter.

## Kapitel VI

### Delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter samt slutbestämmelser

#### Artikel 28

##### Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 4.4, 5.7, 6.6, 14.5 och 23.10 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den 12 oktober 2023.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 4.4, 5.7, 6.6, 14.5 och 23.10 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 4.4, 5.7, 6.6, 14.5 och 23.10 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

#### Artikel 29

##### Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS), inrättad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002<sup>(25)</sup>. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

#### Artikel 30

##### Rapporter och översyn

1. Senast den 23 september 2024 ska kommissionen lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet med en granskning av interaktionen och konvergensen mellan den här förordningen och förordning (EU) 2015/757 eller alla övriga sektorsspecifika rättsakter. Rapporten får vid behov åtföljas av ett lagstiftningsförslag.

<sup>(25)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (COSS) och om ändring av förordningarna om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (EGT L 324, 29.11.2002, s. 1).

2. Kommissionen ska senast den 31 december 2027 och därefter senast vart femte år rapportera till Europaparlamentet och rådet om resultaten av en utvärdering av denna förordnings funktion, inbegripet eventuella effekter av snedvrindningar av marknaden eller undvikande av hamnar, vad gäller utvecklingen av utsläppsfri teknik för sjötransporter och marknaden för den tekniken, liksom utvecklingen av tekniken och marknaden för förnybara och koldioxid snåla bränslen och för landströmsförsörjning, inbegripet vid ankring, vad gäller användningen av intäkter från FuelEU-straffavgifter, och vad gäller denna förordnings inverkan på konkurrenskraften för sjöfartssektorn i unionen.

I den rapporten ska kommissionen överväga bland annat

- a) denna förordnings materiella och geografiska tillämpningsområde, vad gäller minskning av den tröskel för bruttodräktighet som avses i artikel 2.1 eller utökning av den andel energi som används av fartyg under resor till eller från tredjeländer som avses i artikel 2.1 d,
- b) det gränsvärde som avses i artikel 4.2, i syfte att uppnå målen i förordning (EU) 2021/1119,
- c) de fartygstyper och fartygsstorlekar på vilka artikel 6.1 är tillämplig och en utvidgning av de skyldigheter som avses i artikel 6.1 så att de omfattar fartyg som ligger för ankar,
- d) de undantag som föreskrivs i artikel 6.5,
- e) beräkningen av den el som levereras genom landströmsförsörjning i bilaga I och den emissionsfaktor källa till tank (well-to-tank) som är kopplad till denna el och som definieras i bilaga II,
- f) möjligheten att inkludera, i tillämpningsområdet för denna förordning, särskilda mekanismer för de mest hållbara och innovativa bränsleteknikerna med en betydande potential för minskade koldioxidutsläpp, i syfte att skapa en tydlig och förutsägbar rättslig ram och uppmuntra marknadsutveckling och användning av sådan bränsleteknik,
- g) beräkningen av överensstämmelsesaldot för fartyg som begär att den ytterligare använda energin ska uteslutas på grund av sjöfart i isförhållanden enligt bilagorna IV och V, och den eventuella förlängningen av giltigheten för dessa bestämmelser efter den 31 december 2034,
- h) möjligheten att inkludera vindenergi i beräkningen av växthusgasintensiteten för energianvändning ombord enligt bilaga I, under förutsättning att en verifierbar metod för övervakning och bokföring av framdrivning med vindenergi finns tillgänglig,
- i) möjligheten att inkludera ny teknik för att minska växthusgasutsläppen, såsom koldioxidavskiljning ombord, i beräkningen av växthusgasintensiteten för den energi som används ombord och av överensstämmelsesaldot enligt bilagorna I respektive IV, under förutsättning att en verifierbar metod för övervakning och bokföring av avskilt koldioxid finns tillgänglig,
- j) möjligheten att inkludera ytterligare delar i denna förordning, i synnerhet sotutsläpp,
- k) behovet av åtgärder för att bemöta företags försök att kringgå kraven i denna förordning.

Kommissionen ska när så är lämpligt överväga om den rapporten ska åtföljas av ett förslag om ändring av denna förordning.

3. Kommissionen ska i den rapport som avses i punkt 2 inkludera en utvärdering av de sociala konsekvenserna av denna förordning för sjöfartssektorn, inbegripet för dess arbetskraft.

4. Vid utarbetandet av sin rapport som avses i punkt 2 ska kommissionen beakta i vilken utsträckning genomförandet av denna förordning har uppfyllt dess mål och i vilken utsträckning den har påverkat sjöfartssektorns konkurrenskraft. I den rapporten ska kommissionen också beakta samspelet mellan denna förordning och andra relevanta unionsrättsakter och identifiera bestämmelser som skulle kunna uppdateras och förenklas samt insatser och åtgärder som har vidtagits eller skulle kunna vidtas för att minska det totala kostnadstrycket på sjöfartssektorn. Som en del av kommissionens analys av denna förordnings effektivitet ska rapporten också innehålla en bedömning av den börda som denna förordning medför för företagen.

Kommissionen ska, när så är lämpligt, överväga om rapporten ska åtföljas av ett förslag om ändring av denna förordning, mot bakgrund av slutsatserna i den rapport som avses i första stycket.

5. Om IMO antar en global standard för bränslen med låga växthusgasutsläpp eller globala gränsvärden för växthusgasintensitet för energianvändning ombord ska kommissionen utan dröjsmål lägga fram en rapport för Europaparlamentet och rådet. I den rapporten ska kommissionen granska den globala åtgärden med avseende på dess ambitionsnivå mot bakgrund av målen i Parisavtalet och dess övergripande miljöintegritet. Den ska också behandla alla frågor som rör en eventuell koppling eller anpassning av denna förordning till den globala åtgärden, inbegripet behovet av att undvika dubblerad reglering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, såväl på unionsnivå som på internationell nivå.

När så är lämpligt får den rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av denna förordning, i överensstämmelse med unionens åtaganden om växthusgasutsläppen från hela ekonomin, och i syfte att bevara miljöintegriteten och ändamålsenligheten i unionens klimatåtgärder.

6. Kommissionen ska övervaka genomförandet av denna förordning när det gäller sjötransporter, särskilt för att upptäcka kringgående beteenden i syfte att förhindra sådant beteende i ett tidigt skede, inbegripet med beaktande av de yttersta randområdena.

Övervakningsresultatet ska återspeglas i den rapport som ska lämnas vartannat år och som avses i artikel 3gg.3 i direktiv 2003/87/EG.

#### Artikel 31

#### Ändring av direktiv 2009/16/EG

Följande punkt ska läggas till i förteckningen i bilaga IV till direktiv 2009/16/EG:

"51. Det FuelEU-dokument om överensstämmelse som utfärdas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 (\*).

(\*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidfria bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 234, 22.9.2023, s. 48)."

#### Artikel 32

#### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2025, med undantag för artiklarna 8 och 9 som ska tillämpas från och med den 31 augusti 2024.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 13 september 2023.

På Europaparlamentets vägnar  
R. METSOLA  
Ordförande

På rådets vägnar  
J. M. ALBARES BUENO  
Ordförande

BILAGA I

**Metod för fastställande av växthusgasintensitet för ett fartygs energianvändning ombord**

Vid beräkningen av växthusgasintensiteten för ett fartygs energianvändning ombord ska följande formel, benämnd ekvation (1), användas:

växthusgasintensitet $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right] = f_{\text{wind}} \times (\text{WtT} + \text{TtW})$ Ekvation (1)	
WtT	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_{M_i} \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT}, i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c \text{E}_k \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity}, k}{\sum_i^n \text{fuel}_{M_i} \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c \text{E}_k}$
TtW	$\frac{\sum_i^n \text{fuel}_{\sum_j^m \text{engine}} M_{i,j} \times \left[ \left(1 - \frac{1}{100} \text{C slip } j\right) \times (\text{CO}_{2\text{eq}}, \text{TtW}, i, j) + \left(\frac{1}{100} \text{C slip } j \times \text{CO}_{2\text{eq}} \text{TtW}, \text{slip}, i, j\right) \right]}{\sum_i^n \text{fuel}_{M_i} \times \text{LCV}_i \times \text{RWD}_i + \sum_k^c \text{E}_k}$
$f_{\text{wind}}$	Belöningsfaktor för vindassisterad framdrivning

De olika termer och beteckningar som används för ekvation (1) anges i följande tabell:

Variabel	Definition
i	Index som motsvarar de bränsletyper som levereras till fartyget under rapporteringsperioden
j	Index för bränsleförbrukningsenheter ombord på fartyget. För tillämpningen av denna förordning ska de bränsleförbrukningsenheter som beaktas vara huvudmotorer/huvudmotorerna, hjälpmotorer/hjälpmotorerna, pannorna, bränslecellerna och förbränningsugnarna
k	Index som motsvarar en anslutningspunkt för landströmsförsörjning
n	Det totala antalet bränsletyper som levereras till fartyget under rapporteringsperioden
c	Det totala antalet anslutningspunkter för landströmsförsörjning
m	Det totala antalet bränsleförbrukningsenheter
$M_{i,j}$	Massan av det bränsle i som förbrukas i bränsleförbrukningsenheten j [gFuel]
$E_k$	Elektricitet som levereras till fartyget genom anslutningspunkten för landströmsförsörjning k [MJ]
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{WtT}, i$	Emissionsfaktor för växthusgaser (GHG) källa till tank (WtT) för bränsle i [ $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$ ]
$\text{CO}_{2\text{eq}} \text{electricity}, k$	Emissionsfaktor för växthusgaser (GHG) källa till tank (WtT) kopplad till den el som levereras till ett fartyg i hamn genom anslutningspunkten för landströmsförsörjning k [ $\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$ ]
$\text{LCV}_i$	Effektivt värmevärde för bränsle i [ $\text{MJ}/\text{gFuel}$ ]
RWDi	Om bränslet i är av icke-biologiskt ursprung kan en belöningsfaktor på 2 tillämpas för perioden 1 januari 2025–31 december 2033. I annat fall är $\text{RWD}_i = 1$ .

$C_{slipj}$	Koefficient för icke förbränt bränsle uttryckt i procent av massan av det bränsle i som används av bränsleförbrukningsenheten j [%]. $C_{slip}$ inbegriper flyktiga utsläpp och förluster av utsläpp
$C_{fCO_2j}, C_{fCH_4j},$ $C_{fN_2Oj}$	Emissionsfaktorer för växthusgaser (GHG) tank till kölvatten (TtW) vid förbränt bränsle i bränsleförbrukningsenhet j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWij}$	Koldioxidekvivalenter för utsläpp tank till kölvatten (TtW) för förbränt bränsle i bränsleförbrukningsenhet j [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWij} = (C_{fCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2Oj} \times GWP_{N_2O})_i$ Ekvation (2)
$C_{fCO_2j}, C_{fCH_4j},$ $C_{fN_2Oj}$	Emissionsfaktorer för växthusgaser (GHG) tank till kölvatten (TtW) vid förluster av bränsle i på väg till bränsleförbrukningsenhet j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq,TtWslipij}$	Koldioxidekvivalenter för utsläpp tank till kölvatten (TtW) för förluster av bränsle i på väg till bränsleförbrukningsenhet j [gCO <sub>2</sub> eq/gFuel] $CO_{2eq,TtWslipij} = (C_{fCO_2j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2Oj} \times GWP_{N_2O})_i$ Där $C_{sf} CO_2$ , och $C_{sf} N_2O$ , = 0. $C_{f(CH_4)} = 1$ .
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4},$ $GWP_{N_2O}$	Potential till global uppvärmning för CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O under 100 år som fastställs i del C punkt 4 i bilaga V till direktiv (EU) 2018/2001

För tillämpningen av denna förordning ska variabeln  $\sum_k E_k \times CO_{2eq,electricity,k}$  i täljaren i ekvation (1) vara noll.

Metod för fastställande av  $[M_i]$

Bränslemassan  $[M_i]$  ska fastställas genom att använda de mängder som rapporteras i enlighet med reglerna för rapportering i förordning (EU) 2015/757 för resor inom ramen för den här förordningen, baserat på den övervakningsmetod som företaget valt.

Metod för fastställande av emissionsfaktorer för växthusgasutsläpp källa till tank

Utsläpp källa till tank ska fastställas på basis av den metod som anges i denna bilaga och som avses i ekvation (1).

Emissionsfaktorerna för växthusgasutsläpp källa till tank ( $CO_{2eq,W(T,i)}$ ) finns i bilaga II.

För fossila bränslen ska endast de normalvärden som finns i bilaga II användas.

Faktiska värden får användas under förutsättning att de är certifierade enligt ett system som erkänns av kommissionen i enlighet med artikel 30.5 och 30.6 i direktiv (EU) 2018/2001 för biodrivmedel, biogas, förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och återvunna kolbaserade bränslen, eller, i tillämpliga fall, i enlighet med de relevanta bestämmelser i unionsrättsakter som avser den inre marknaden för förnybar gas, naturgas och vätgas, genom tillämpning av artikel 10.4 i denna förordning.

Bunkerspecifikation (BDN) för bränsle

Enligt de gällande bestämmelserna i bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) är bunkerspecifikationen obligatorisk, och de uppgifter som ska ingå i den är specificerade.



För tillämpningen av denna förordning ska följande gälla:

1. Bunkerspecifikationerna inklusive andra bränslen än fossila bränslen som används ombord ska kompletteras med följande information om dessa bränslen:
  - Effektivt värmevärde [MJ/g].
  - För biodrivmedel, E-värden som fastställts i enlighet med de metoder som anges i del C i bilaga V och del B i bilaga VI till direktiv (EU) 2018/2001 [gCO<sub>2eq</sub>/MJ] och tillhörande bevis på överensstämmelse med de regler som fastställs i det direktivet för dessa bränslen, som anger bränslets produktionskedja.
  - För andra bränslen än fossila bränslen och biobränslen, emissionsfaktor för växthusgasutsläpp källa till tank [gCO<sub>2eq</sub>/MJ] och tillhörande intyg som anger bränslets produktionskedja.
2. Vid blandning av produkter ska den information som krävs enligt denna förordning lämnas för varje produkt.

Specifikation för el (EDN)

För tillämpningen av denna förordning ska relevanta specifikationer för el som levereras till fartyget innehålla åtminstone följande information:

1. Leverantör: namn, adress, telefonnummer, e-postadress, representant.
2. Mottagande fartyg: IMO-nummer (MMSI), fartygets namn, fartygstyp, flagg, fartygets representant.
3. Hamn: namn, plats (LOCODE), terminal/kaj.
4. Anslutningspunkt för landströmsförsörjning: uppgifter om anslutningspunkt.
5. Anslutningstid för landströmsförsörjning: Datum/klockslag för när anslutningen påbörjas/avslutas.
6. Levererad energi: Effekt som allokeras till leveranspunkten (om tillämpligt) [kW], elförbrukning (kWh) för faktureringsperioden, information om topp effekt (om tillgängligt).
7. Mätning.

Metod för fastställande av emissionsfaktorer för växthusgasutsläpp tank till kölvatten

Utsläpp tank till kölvatten ska fastställas på basis av den metod som anges i denna bilaga och som avses i ekvation (1) och ekvation (2).

Normalvärdena för emissionsfaktorer för växthusgasutsläpp tank till kölvatten (CO<sub>2eq,TW<sub>i</sub></sub>) anges i bilaga II.

I enlighet med den övervakningsplan som avses i artikel 8 och efter kontrollörens bedömning får ett företag använda andra metoder såsom direkt mätning av koldioxidekvivalenter eller laboratorietester, om de genomgående ökar beräkningarnas korrekthet, genom tillämpning av artikel 10.5.

Metod för fastställande av flyktiga utsläpp och förluster av utsläpp tank till kölvatten

Flyktiga utsläpp och förluster av utsläpp innebär den mängd bränsle som inte når förbränningskammaren i förbränningsenheten eller som inte används i bränsleförbrukningsenheten på grund av att den inte förbränns i systemet, eller ventileras eller läcker ut från det. För tillämpningen av denna förordning räknas flyktiga utsläpp och förluster av utsläpp som en procentsats av den bränslemassa som används av bränsleförbrukningsenheten. Normalvärdena anges i bilaga II.

Metoder för fastställande av belöningsfaktorer kopplade till vindassisterad framdrivning

Om vindassisterad framdrivning är installerad ombord kan en belöningsfaktor tillämpas, fastställd enligt följande:

Belöningsfaktor för vindassisterad framdrivning – WIND ( $f_{wind}$ )	$\frac{P_{Wind}}{P_{Prop}}$
0,99	0,05
0,97	0,1
0,95	$\geq 0,15$

Förklaring:

- $P_{Wind}$  är den tillgängliga effektiva effekten hos de vindassisterade framdrivningssystemen och motsvarar  $f_{eff} * P_{eff}$  beräknat i enlighet med 2021 års vägledning om behandling av innovativa energieffektiva tekniker för beräkning och kontroll av det uppnådda energieffektivitetsindexet (EEDI) och det uppnådda energieffektivitetsindexet för existerande fartyg (EEXI) (MEPC.1/Circ.896).
- $P_{Prop}$  är fartygets maskineffekt och motsvarar  $P_{ME}$  enligt definitionen i 2018 års riktlinjer för beräkningsmetoden för det uppnådda EEDI för nya fartyg (IMO-resolution MEPC.364(79)) och 2021 års riktlinjer för metoden för beräkning av det uppnådda EEXI (IMO-resolution MEPC.333 (76)). Om motoraxel/motoraxlar är installerade,  $P_{Prop} = P_{ME} + P_{PTI(0),shaft}$ .

Fartygets index för växthusgasintensitet beräknas därefter genom att multiplicera summan från ekvation (1) med belöningsfaktorn.

BILAGA II

**Normalvärden för emissionsfaktorer**

De normalvärden för emissionsfaktorer som anges i tabellen nedan ska användas för fastställande av det index för växthusgasintensitet som avses i bilaga I till denna förordning, utom när företag avviker från dessa normalvärden för emissionsfaktorer genom tillämpning av artikel 10.4 och 10.5 i denna förordning.

I tabellen nedan:

- TBM (to be measured): ska mätas
- N/A (not available): ej tillgängligt
- Bindestreck: ej tillämpligt
- E har fastställts i enlighet med de metoder som fastställs i del C i bilaga V och del B i bilaga VI till direktiv (EU) 2018/2001.

Om en cell anger antingen TBM eller N/A ska, såvida inte ett värde påvisas i enlighet med artikel 10, det högsta normalvärdet för bränsleklassen i samma kolumn användas.

Om alla celler i samma kolumn för en viss bränsletyp anger antingen TBM eller N/A ska, såvida inte ett värde påvisas i enlighet med artikel 10, normalvärdet för den minst gynnsamma produktionskedjan för fossila bränslen användas. Denna regel är inte tillämplig på kolumn 9, där TBM eller N/A avser icke tillgängliga värden för bränsleförbrukaren. Om det inte finns något normalvärde bör ett certifierat värde i enlighet med artikel 10.5 användas.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT (källa till tank)		TtW (tank till kölvatten)			
Bränsleklass	Produktionskedja	LCV [ $\frac{MJ}{g}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{gCO_2eq}{MJ}$ ]	Bränsleförbrukningsenhetsklass	C <sub>f CO<sub>2</sub></sub> [ $\frac{gCO_2}{gFuel}$ ]	C <sub>f CH<sub>4</sub></sub> [ $\frac{gCH_4}{gFuel}$ ]	C <sub>f N<sub>2</sub>O</sub> [ $\frac{gN_2O}{gFuel}$ ]	C <sub>ship</sub> i % av bränslemassa som används av motorn
Fossilt	Tung eldningsolja (HFO) ISO 8217 kvaliteterna RME t.o.m. RMK	0,0405	13,5	Alla förbränningsmotorer	3,114	0,00005	0,00018	-
	Tunn eldningsolja (LFO) ISO 8217 kvaliteterna RMA t.o.m. RMD	0,041	13,2	Alla förbränningsmotorer	3,151	0,00005	0,00018	-
	Marin dieselloolja (MDO) Marin dieselbrännolja (MGO) ISO 8217 kvaliteterna DMX t.o.m. DMB	0,0427	14,4	Alla förbränningsmotorer	3,206	0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WT (källa till tank)	TrW (tank till kölvatten)					
Bränsleklass	Produktionskedja	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO <sub>2eq</sub> WT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Bränsleförbrukningsenhetsklass	C <sub>r CO<sub>2</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>r CH<sub>4</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>r N<sub>2</sub>O</sub> $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>cap</sub> 1 % av bränslemassa som används av motorn	
Fossil	Flytande naturgas (LNG)	0,0491	18,5	Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, mellanvarv)	2,750	0	0,00011	3,1	
				Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, lågvarv)				1,7	
				Flytande naturgas (LNG) Diesel (tvåbränsledrift, lågvarv)				0,2	
				Mager förbränning, gnisttändning (LBSI, Lean burn spark ignited)				2,6	
	Motorgas (LPG)	0,046	7,8	Alla förbränningsmotorer	3,030 butan 3,000 propan	TBM	TBM	N/A	
	vätgas (H <sub>2</sub> ) (naturgas)	0,12	132	Bränsleceller	0	0	-	-	
				Förbränningsmotor	0	0	TBM		
	NH <sub>3</sub> (naturgas)	0,0186	121	Bränsleceller	0	N/A	TBM	N/A	
				Förbränningsmotor	0	N/A	TBM	N/A	
	Metanol (naturgas)	0,0199	31,3	Alla förbränningsmotorer	1,375	TBM	TBM	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			WtT (källa till tank)	TtW (tank till kölvatten)				
Bränsleklass	Produktionskedja	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	$\text{CO}_{2\text{eq WtT}}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Bränsleförbrukningsenhetsklass	$C_{f\text{CO}_2}$ $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{CH}_4}$ $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{f\text{N}_2\text{O}}$ $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	$C_{\text{slip}}$ 1 % av bränslemassa som används av motorn
Biobränslen	Produktionskedjor för etanol i direktiv (EU) 2018/2001	Värde enligt bilaga III till direktiv (EU) 2018/2001	$E - \frac{C_{f\text{CO}_2}}{\text{LCV}}$	Alla förbränningsmotorer	1,913	TBM	TBM	-
	Biodiesel Produktionskedjor i direktiv (EU)-2018/2001			Alla förbränningsmotorer	2,834	TBM	TBM	-
	Vätebehandlad vegetabilisk olja (HVO) Produktionskedjor i direktiv (EU)-2018/2001			Alla förbränningsmotorer	3,115	0,00005	0,00018	-
	Flytande biogas som transportbränsle Flytande biogas (Bio-LNG) Produktionskedjor i direktiv (EU)-2018/2001			Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, mellanvarv)	2,750	0	0,00011	3,1
				Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsledrift, lågvarv)				1,7
				Flytande naturgas (LNG) Diesel (tvåbränsledrift)				0,2
				Mager förbränning, gnisttändning (LBSI, Lean burn spark ignited)				2,6

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT (källa till tank)		TrW (tank till kölvatten)				
Bränsleklass	Produktionskedja	LCV $\left[\frac{\text{MJ}}{\text{g}}\right]$	CO <sub>2eq</sub> WtT $\left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}}\right]$	Bränsleförbrukningsenhetklass	C <sub>r CO<sub>2</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCO}_2}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>r CH<sub>4</sub></sub> $\left[\frac{\text{gCH}_4}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>r N<sub>2</sub>O</sub> $\left[\frac{\text{gN}_2\text{O}}{\text{gFuel}}\right]$	C <sub>cap</sub> 1 % av bränslemassa som används av motorn	
	Produktionskedjor för biometanol i direktiv (EU)-2018/2001			Alla förbränningsmotorer	1,375	TBM	TBM	-	
	Andra produktionskedjor i direktiv (EU)-2018/2001			Alla förbränningsmotorer	3,115	0,00005	0,00018	-	
Biobränslen	Biovätgas (Bio-H <sub>2</sub> )	Värde enligt bilaga III till direktiv (EU)-2018/2001	N/A	Bränsleceller	0	0	0	-	
	Produktionskedjor i direktiv (EU)-2018/2001			Förbränningsmotor	0	0	TBM		
Förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung (RFNBO) - e-bränslen	e-diesel	0,0427	Se direktiv (EU) 2018/2001	Alla förbränningsmotorer	3,206	0,00005	0,00018	-	
	e-metanol	0,0199	Se direktiv (EU) 2018/2001	Alla förbränningsmotorer	1,375	TBM	TBM	-	
	e-LNG	0,0491	Se direktiv (EU) 2018/2001	Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsle-drift, mellanvarv)	2,750	0	0,00011	3,1	
				Flytande naturgas (LNG) Otto (tvåbränsle-drift, lågvarv)				1,7	
				Flytande naturgas (LNG) Diesel (tvåbränsle-drift)				0,2	
Mager förbränning, gnisttändning (LBSI, Lean burn spark ignited)				2,6					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	
			WtT (källa till tank)	TtW (tank till kölvatten)					
Bränsleklass	Produktionskedja	LCV [ $\frac{MJ}{g}$ ]	CO <sub>2eq</sub> WtT [ $\frac{gCO_2eq}{MJ}$ ]	Bränsleförbrukningsenhetsklass	C <sub>f</sub> CO <sub>2</sub> [ $\frac{gCO_2}{gFuel}$ ]	C <sub>f</sub> CH <sub>4</sub> [ $\frac{gCH_4}{gFuel}$ ]	C <sub>f</sub> N <sub>2</sub> O [ $\frac{gN_2O}{gFuel}$ ]	C <sub>slp</sub> 1 % av bränslemassa som används av motorn	
	e-H2	0,12	Se direktiv (EU) 2018/2001	Bränsleceller	0	0	0	-	
				Förbränningsmotor	0	0	TBM		
	e-NH3	0,0186	N/A	Bränsleceller	0	N/A	TBM	N/A	
				Förbränningsmotor	0	N/A	TBM	N/A	
	e-LPG	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	
e-DME	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	-		
Övriga	El	-	EU:S ENERGY MIX	Landströmsförsörjning	-	-	-	-	

Kolumn 1 anger bränsleklass, nämligen fossila bränslen, flytande bibränslen, gasformiga bibränslen och e-bränslen.

Kolumn 2 anger namnet på eller produktionskedjor för respektive bränsle i klassen.

Kolumn 3 innehåller bränslenas effektiva värmevärde i [MJ/g]. För flytande bibränslen ska de värden för energiinnehåll per viktighet (effektivt värmevärde, MJ/kg) som anges i bilaga III till direktiv (EU) 2018/2001 omvandlas till [MJ/g] och användas.

Kolumn 4 innehåller emissionsfaktorerna för växthusgasutsläpp källa till tank i [gCO<sub>2eq</sub>/MJ]:

- För flytande bibränslen ska normalvärdena beräknas med hjälp av de värden för E som fastställts i enlighet med de metoder som anges i direktiv (EU) 2018/2001, del C i bilaga V till det direktivet för alla flytande bibränslen utom flytande biogas och del B i bilaga VI till det direktivet för flytande biogas, och på grundval av de normalvärden för de särskilda bibränslen som används som transportbränsle och dess produktionskedja som fastställs i det direktivet, i delarna D och E i bilaga V till det direktivet för alla flytande bibränslen utom flytande biogas och i del D i bilaga VI till det direktivet för flytande biogas. Värdena för E måste dock justeras genom att man subtraherar förhållandet mellan värdena i kolumn 6 (C<sub>f</sub>CO<sub>2</sub>) och kolumn 3 (LCV). Detta krävs enligt denna förordning, som skiljer mellan källa till tankberäkningar och tank till kölvatten-beräkningar, för att undvika dubbelräkning av utsläpp.
- För förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och andra bränslen som det inte hänvisas till i led a ska normalvärdena, för det ändamål som avses i artikel 4.1 i denna förordning, beräknas antingen med hjälp av metoden i den delegerade akt som det hänvisas till i artikel 28.5 i direktiv (EU) 2018/2001 eller, i tillämpliga fall, en liknande metod om en sådan har fastställts i en unionsrättsakt som avser de inre marknaderna för förnybar gas, naturgas och vätgas, i enlighet med artikel 10.1 och 10.2 i denna förordning.

Kolumn 5 anger de viktigaste typerna/klasserna av bränsleförbrukningsenheter, t.ex. två- och fyrtakts förbränningsmotorer, med diesel- eller Ottocykel, gasmotorer med gnisttändning och mager förbränning, bränsleceller etc.

Kolumn 6 innehåller emissionsfaktorn  $C_f$  för  $\text{CO}_2$  i  $[\text{gCO}_2/\text{gfuel}]$ . De värden för emissionsfaktorer som fastställs i förordning (EU) 2015/757 ska användas. För alla de bränslen som inte omfattas av förordning (EU) 2015/757 specificeras normalvärdena i tabellen.

Kolumn 7 innehåller emissionsfaktorn  $C_f$  för metan i  $[\text{gCH}_4/\text{gfuel}]$ . För flytande naturgas (LNG) ska  $C_f$  för metan vara noll.

Kolumn 8 innehåller emissionsfaktorn  $C_f$  för dikväveoxid i  $[\text{gN}_2\text{O}/\text{gfuel}]$ .

Kolumn 9 anger den del av bränslet som gått förlorad i form av flyktiga utsläpp och förluster av utsläpp ( $C_{\text{slip}}$ ), uttryckt i % av den bränslemassa som använts av den specifika bränsleförbrukningsenheten. För bränslen som flytande naturgas där det förekommer flyktiga utsläpp och förluster av utsläpp, uttrycks mängden flyktiga utsläpp och förluster av utsläpp enligt tabellen i % av massan av använt bränsle (kolumn 9). Värdena för  $C_{\text{slip}}$  i tabellen beräknas vid 50 % full motorbelastning.



## BILAGA III

**Allmänna krav för utsläppsfri teknik**

I följande icke uttömmande tabell fastställs sådana typer av teknik samt allmänna krav för driften av dessa typer av teknik som ska betraktas som utsläppsfri teknik i den mening som avses i artikel 3.7.

Typer av teknik	Allmänna krav för drift
Bränsleceller	Energiförsörjning genom bränsleceller ombord med ett bränsle eller ett system som, när det används för att tillhandahålla energi, säkerställer att det inte sker några sådana utsläpp i atmosfären, som avses i artikel 3.7.
Lagring av elektrisk energi ombord	Energiförsörjning genom lagringssystem för elektrisk energi ombord som tidigare laddades via <ul style="list-style-type: none"><li>— energiproduktion ombord till havs</li><li>— batteriladdning på land</li><li>— byte av batterier</li></ul>
Energiproduktion ombord genom vind- och solenergi	Energiförsörjning genom förnybara energikällor ombord, antingen genom direktförsörjning till fartygets elnät eller genom laddning av en mellanliggande lagringsstation för elektrisk energi ombord

Energiförsörjning genom teknik ombord, som inte har fastställts i denna tabell, vilken uppnår utsläppsfrihet, i den mening som avses i artikel 3.7, kan läggas till i denna tabell genom delegerade akter i enlighet med artikel 6.6.

Uppfyllandet av de allmänna krav som anges ovan och i artikel 6.6 för annan teknik samt de detaljerade kriterier för godkännande som anges i de genomförandeakter som avses i artikel 6.7 ska bevisas genom relevant dokumentation.

BILAGA IV

**Formler för att beräkna överensstämmelsesaldo och FuelEU-straffavgifter i enlighet med artikel 23.2**

A. Formler för att beräkna fartygets överensstämmelsesaldo

- a) Följande formel ska användas för att beräkna det överensstämmelsesaldo för växthusgasintensitet för ett fartyg som avses i artikel 4.2:

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

där

$gCO_{2eq}$	Gram koldioxidekvivalenter
$GHGIE_{target}$	Gränsvärde för växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg i enlighet med artikel 4.2
$GHGIE_{actual}$	Årligt genomsnitt på växthusgasintensitet från energianvändning ombord på ett fartyg beräknat för den relevanta rapporteringsperioden

Till och med den 31 december 2034 får företaget, för varje fartyg med isklass IC, IB, IA eller IA Super eller motsvarande isklass, begära att den ytterligare energiförbrukningen utesluts på grund av färd i isförhållanden.

För varje fartyg med isklass IA eller IA Super eller motsvarande isklass får företaget begära att den ytterligare energiförbrukningen utesluts på grund av fartygets tekniska egenskaper.

I båda fallen, i vilka ytterligare energiförbrukning är undantagen, ska, för beräkningen av överensstämmelsesaldot ovan, värdena för  $M_i$  ersättas med den justerade bränslemassan  $M_{iA}$  som definieras i bilaga V och det värde  $GHGIE_{actual}$  som ska användas för att beräkna överensstämmelsesaldot ska beräknas på nytt med motsvarande värden för  $M_{iA}$ .

- b) Följande formel ska användas för att beräkna det överensstämmelsesaldo för ett fartyg med avseende på det delmål för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3:

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

där

$CB_{RFNBO}$	Överensstämmelsesaldot i MJ för det delmål för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung som avses i artikel 5.3
$\sum_i^{n_{RFNBO}} M_i \times LCV_i$	Den årliga summan av den energi som används från sådana förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och/eller bränslen som ger likvärdiga minskningar av växthusgasutsläppen som avses i artikel 5.

B. Formel för att beräkna den FuelEU-straffavgift som fastställs i artikel 23.2

Beloppet för de FuelEU-straffavgifter som fastställs i artikel 23.2 ska beräknas enligt följande:

a) FuelEU-straffavgift med avseende på överensstämmelsesaldot för fartygets växthusgasintensitet enligt artikel 4.2

FuelEU-straffavgift =		$\frac{ \text{Överensstämmelsesaldo} }{\text{GHGIE}_{\text{actual}} \times 41000} \times 2400$	
1.	FuelEU-straffavgift	2.	Är i euro
3.	Överensstämmelsesaldo	4.	Är det absoluta värdet av överensstämmelsesaldot
5.	41 000	6.	Är 1 ton VLSFO som motsvarar 41 000 MJ
7.	2 400	8.	Är det belopp som ska betalas i euro per ekvivalent metrisk ton VLSFO

b) FuelEU-straffavgift med avseende på delmålet för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung enligt artikel 5.3

$\text{Om } \text{CB}_{\text{RFNBO}} \text{ \&gt; } 0$ ; Oska beloppet för den FuelEU-straffavgift som fastställs i artikel 23.2 beräknas enligt följande:

FuelEU-straffavgift (RFNBO) =		$\frac{\text{CB}_{\text{RFNBO}}}{41000} \times P_d$	
9.	FuelEU-straffavgift	10.	Är i euro
11.	$\text{CB}_{\text{RFNBO}}$	12.	Värdet av överensstämmelsesaldot för förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung
13.	$P_d$	14.	Prisskillnaden mellan förnybara bränslen av icke-biologiskt ursprung och fossila bränslen som är kompatibla med fartygsinstallationen
15.	41 000	16.	Är 1 ton VLSFO som motsvarar 41 000 MJ

BILAGAV

**Beräkning av den justerade bränslemassan för sjöfart i isförhållanden**

I denna bilaga beskrivs hur följande ska beräknas:

- den ytterligare energi som förbrukas på grund av tekniska egenskaper hos ett fartyg med isklass IA eller IA Super eller en motsvarande isklass
- den ytterligare energi som förbrukas av ett fartyg med isklass IC, IB, IA eller IA Super eller en motsvarande isklass på grund av färd i isförhållanden
- den justerade massan [Mi A] efter minskning med den ytterligare energin, tilldelad varje bränsle i

Ytterligare energi på grund av isklass

Den ytterligare energiförbrukningen på grund av de tekniska egenskaperna hos ett fartyg med isklass IA eller IA Super eller en motsvarande isklass beräknas enligt följande:

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

där

$E_{\text{voyages, total}}$  är den totala energi som förbrukas för alla resor och

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$  är ytterligare energiförbrukning på grund av färd i isförhållanden.

Den totala energi som förbrukas för alla resor beräknas enligt följande:

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

där

$M_{i, \text{voyages, total}}$  är bränslemassan i som förbrukas för alla resor inom ramen för tillämpningsområdet för denna förordning och

$LCV_i$  är det effektiva värmevärdet för bränsle i.

Ytterligare energi på grund av färd i isförhållanden

Den ytterligare energi som förbrukas av ett fartyg med isklass IC, IB, IA eller IA Super eller en motsvarande isklass på grund av färd i isförhållanden beräknas enligt följande:

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

där

$E_{\text{voyages, open water}}$  är den energi som förbrukas på resor i öppet vatten och

$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}}$  är den justerade energiförbrukningen vid färd i isförhållanden.

$E_{\text{additional due to ice conditions}}$  kan inte vara högre än  $1,3 \times E_{\text{voyages, open water}}$

Den energi som förbrukas för resor som endast inbegriper framförande i öppet vatten beräknas enligt följande:

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

där

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$  är den energi som förbrukas för färd i isförhållanden, vilket beräknas enligt följande:

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

där

$M_i$ , voyages, ice conditions är bränslemassan i som förbrukas för färd i isförhållanden inom ramen för tillämpningsområdet för denna förordning.

Den justerade energiförbrukningen vid färd i isförhållanden beräknas enligt följande:

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

där

$D_{\text{ice conditions}}$  är den sammanlagda sträcka som tillryggaläggs vid färd i isförhållanden inom ramen för tillämpningsområdet för denna förordning.

$\frac{E}{D_{\text{open water}}}$  är energiförbrukningen per sträcka som tillryggaläggs i öppet vatten, beräknat enligt följande:

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

där

$E_{\text{voyages, ice conditions}}$  är energiförbrukningen vid färd i isförhållanden och

$D_{\text{total}}$  är den sammanlagda sträcka per år som tillryggalagts inom ramen för tillämpningsområdet för denna förordning.

Total ytterligare isenergi på grund av isklass och färd i isförhållanden

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

Justerad massa [ $M_{i,A}$ ]

Företaget ska fördela den totala ytterligare isenergin  $E_{\text{additional ice}}$  på de olika bränslena i som används under året, med följande villkor:

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

För varje bränsle i,

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

Den justerade bränslemassan [ $M_{i,A}$ ] beräknas enligt följande:

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

## Sammanfattning av promemorian Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

I promemorian föreslås att det införs en lag och en förordning med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen. Enligt den föreslagna lagen ska EU-förordningen inte tillämpas på Gotlandstrafiken förrän år 2030. I den föreslagna lagen behandlas vidare frågor om straffavgift, sanktionsavgift, tillsyn och överklagande. Den föreslagna förordningen innehåller bestämmelser om sanktionsavgiftssystemet och om vilken myndighet som ska ansvara för olika uppgifter enligt regelverket.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 mars 2025.

## Förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Härigenom föreskrivs följande.

### Lagen kompletterar en EU-förordning

**1 §** I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG finns bestämmelser om fartygs energianvändning, om straffavgift som ska betalas när bestämmelserna inte följs och om skyldighet att ha dokument som visar att ett fartyg uppfyller kraven eller att straffavgiften har betalats.

Denna lag kompletterar EU-förordningen.

### Ordförklaringar

**2 §** I denna lag avses med

*direktiv 2003/87/EG*: Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/959,

*EU-förordningen*: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805, i den ursprungliga lydelsen,

*EU-databasen*: den databas som avses i artikel 19 i EU-förordningen,

*företaget*: det företag som ansvarar för ett fartyg på det sätt som följer av definitionen av företag i artikel 3.13 i EU-förordningen, och

*straffavgift*: en avgift som avses i artikel 23 i EU-förordningen.

**3 §** Med *kontrollör*, *kontrollperiod*, *rapporteringsperiod* och *överensstämmelseunderskott* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

### Prövning av frågor om straffavgift

**4 §** När det har registrerats ett överensstämmelseunderskott i EU-databasen för ett fartyg ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva om företaget ska påföras en straffavgift, om företaget har svensk anknytning genom att det

1. är registrerat i Sverige,

2. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen och ansvarar för ett eller flera fartyg som under de fyra närmast föregående rapporteringsperioderna har gjort en eller flera resor som omfattas av artikel 3ga i direktiv 2003/87/EG där dessa fartygs sammanlagda hamnanlöp uppskattas vara fler i Sverige än i något annat EU-land, eller

3. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen, inte omfattas av 2 men ansvarar för ett eller flera fartyg som i Sverige har påbörjat eller avslutat en resa som omfattas av artikel 3ga i direktiv 2003/87/EG.

När företagets anknytning till Sverige följer av första stycket 3 ska prövning dock inte ske om överensstämmelseunderskottet har medfört skyldighet att betala straffavgift i ett annat land inom Europeiska unionen.

### **Prövning av frågor om kontrollörers beräkningar och åtgärder**

**5 §** En ansökan om prövning av en kontrollörs beräkningar eller åtgärder enligt artikel 26.1 i EU-förordningen prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

En sådan ansökan får prövas i samband med en prövning om straffavgift enligt 4 §, om prövningsmyndigheten anser att det är lämpligt.

### **Betalning av straffavgift**

**6 §** Ett beslut att påföra straffavgift får verkställas enligt utskökningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft.

**7 §** Straffavgiften ska betalas till den myndighet som regeringen bestämmer.

**8 §** Om straffavgiften inte har betalats senast den 30 juni under kontrollperioden, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

**9 §** Straffavgiften tillfaller staten.

### **Sanktionsavgifter**

**10 §** Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för sådana överträdelser av EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av förordningen som inte kan föranleda straffavgift.

En sanktionsavgifts storlek ska bestämmas med hänsyn till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser. Avgiftens storlek ska framgå av föreskrifterna och för varje fartyg som omfattas av överträdelsen vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor.

### **Tillsyn**

**11 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

**12 §** En myndighet som utövar tillsyn får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.



## **Avgifter för myndigheters kostnader**

Prop. 2024/25:76

Bilaga 3

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och
2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

## **Överklagande**

**14 §** Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att påföra straffavgift enligt 4 §,
  2. beslut i frågor om en kontrollörs beräkningar och åtgärder enligt 5 §,
  3. beslut att påföra sanktionsavgift enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 10 §, och
  4. beslut om förelägganden enligt 12 §.
- Övriga beslut får inte överklagas.  
Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 mars 2025.
  2. När det gäller andra passagerarfartyg än kryssningsfartyg ska EU-förordningen tillämpas från och med den 1 januari 2030
    - a) för resor som görs mellan en hamn på Gotland och en hamn på fastlandet, och
    - b) när fartyget ligger i en hamn på Gotland.

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har lämnat in remissvar: Chalmers tekniska högskola, Destination Gotland, Drivkraft Sverige, Energigas Sverige, Föreningen Svensk Sjöfart, Förvaltningsrätten i Linköping, Göteborgs hamn, Havsmiljöinstitutet, Havs- och vattenmyndigheten, IVL Svenska Miljöinstitutet, Kammarrätten i Jönköping, Kronofogdemyndigheten, Liquid Wind AB, Naturvårdsverket, Region Gotland, Sjöfartsverket, Skärgårdsredarna, Statens energimyndighet, Stockholms hamnar AB, Trafikverket, Transportstyrelsen och VTI Statens väg- och transportforskningsinstitut.

Yttrande har också inkommit från 2030-sekretariatet.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att svara: Donsötank, Erik Thun AB, Eckerölinjen, Furetank Rederi, Gasum, Greenpeace, Gävle hamn, KTH Kungliga Tekniska högskolan, Maritimt forum, Neste, Preem, RISE Research Institutes of Sweden, Seko Service och kommunikationsfacket, Sjöbefälsföreningen, St1, Stena Line, Svenskt näringsliv, Sveriges hamnar, Svenska Naturskyddsföreningen, Södra Skogsägarna, Thunbolagen, Trelleborgs hamn, Vattenfall, Världsnaturfonden WWF, Wallenius, Wasaline och Öresundskraft.

## Förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

Härigenom föreskrivs följande.

### Lagen kompletterar en EU-förordning

**1 §** I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG finns bestämmelser om fartygs energianvändning, om straffavgift som ska betalas när bestämmelserna inte följs och om skyldighet att ha dokument som visar att ett fartyg uppfyller kraven eller att straffavgiften har betalats.

Denna lag kompletterar EU-förordningen.

### Ordförklaringar

**2 §** I denna lag avses med

*utsläppshandelsdirektivet*: Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2023/959,

*EU-förordningen*: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805, i den ursprungliga lydelsen,

*företaget*: det företag som ansvarar för ett fartyg på det sätt som följer av definitionen av företag i artikel 3.13 i EU-förordningen, och

*straffavgift*: en avgift som avses i artikel 23 i EU-förordningen.

**3 §** Med *kontrollör*, *kontrollperiod*, *regelvidrigt hamnanlöp*, *rapporteringsperiod* och *överensstämmelseunderskott* avses i denna lag detsamma som i EU-förordningen.

### Prövning av frågor om straffavgift

**4 §** När det för ett fartyg har registrerats ett överensstämmelseunderskott enligt artikel 23.1 i EU-förordningen eller minst ett regelvidrigt hamnanlöp enligt artikel 23.4 i EU-förordningen ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva om företaget ska påföras en straffavgift, om företaget har svensk anknytning genom att det

1. är registrerat i Sverige,

2. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen och ansvarar för ett eller flera fartyg som under de fyra närmast föregående rapporteringsperioderna har gjort en eller flera resor som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet där dessa fartygs sammanlagda hamnanlöp uppskattas vara fler i Sverige än i något annat EU-land, eller

3. är registrerat i ett land utanför Europeiska unionen, inte omfattas av 2 men ansvarar för ett eller flera fartyg som i Sverige har påbörjat eller

avslutat sin första resa som omfattas av artikel 3ga i utsläppshandelsdirektivet.

När företaget har en sådan anknytning till Sverige som avses i första stycket 3 ska prövning dock inte ske om överensstämmelseunderskottet har medfört skyldighet att betala straffavgift i ett annat land inom Europeiska unionen.

### **Prövning av frågor om kontrollörers beräkningar och åtgärder**

**5 §** En ansökan om prövning av en kontrollörs beräkningar eller åtgärder enligt artikel 26.1 i EU-förordningen prövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

### **Betalning av straffavgift**

**6 §** Ett beslut att påföra straffavgift får verkställas enligt utskökningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft.

**7 §** Straffavgiften ska betalas till den myndighet som regeringen bestämmer.

**8 §** Om straffavgiften inte har betalats senast den 30 juni under kontrollperioden, ska den obetalda avgiften lämnas för indrivning enligt lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar m.m.

**9 §** Straffavgiften tillfaller staten.

### **Sanktionsavgifter**

**10 §** Regeringen får meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för sådana överträdelser av EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av förordningen som inte kan leda till straffavgift.

En sanktionsavgifts storlek ska bestämmas med hänsyn till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser. Avgiftens storlek ska framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor för varje fartyg som omfattas av överträdelsen.

### **Tillsyn**

**11 §** Den myndighet som regeringen bestämmer utövar tillsyn över att EU-förordningen och rättsakter som har antagits med stöd av förordningen följs.

**12 §** En myndighet som utövar tillsyn får besluta de förelägganden som behövs för tillsynen och för att de som omfattas av tillsynen ska fullgöra sina skyldigheter enligt EU-förordningen och de rättsakter som har antagits med stöd av förordningen.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

## **Avgifter för myndigheters kostnader**

Prop. 2024/25:76

Bilaga 5

**13 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för myndigheters kostnader för tillsyn enligt

1. denna lag eller föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, och

2. EU-förordningen eller rättsakter som har antagits med stöd av EU-förordningen.

## **Överklagande**

**14 §** Följande beslut får överklagas till allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att påföra straffavgift enligt 4 §,

2. beslut i frågor om en kontrollörs beräkningar och åtgärder enligt 5 §,

och

3. beslut om förelägganden enligt 12 §.

Övriga beslut får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2025.

## Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2024-11-14

**Närvarande:** Justitieråden Svante O. Johansson, Johan Danelius och Linda Haggren

### **Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport**

Enligt en lagrådsremiss den 7 november 2024 har regeringen (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av ämnesrådet Per Håvik.

Förslaget föranleder följande yttrande.

#### 4 §

Av den föreslagna paragrafen framgår att den myndighet som regeringen bestämmer i vissa situationer ska pröva om det ansvariga företaget ska påföras en straffavgift. För att straffavgift ska kunna beslutas av svensk myndighet ska företaget ha svensk anknytning, vilket enligt punkten 1 är fallet när det är registrerat i Sverige.

Av författningskommentaren framgår att det med detta avses att företaget är registrerat hos Bolagsverket eller Skatteverket.

Rederierna (som i EU-förordningen och i lagrådsremissen benämns företag) är enligt remissen de företag som ska övervaka och rapportera uppgifter om fartygen under en viss period. Det framgår inte annat än att med företag avses alla associationer såsom aktiebolag, handelsbolag, partrederi eller enskild firma. För att träffas av en straffavgift krävs emellertid att företaget har registrerats enligt svenska regler.

För att starta en enskild näringsverksamhet behöver registrering ske hos Skatteverket. Andra företagsformer ska registreras både hos Bolagsverket och Skatteverket.

Registrering hos Skatteverket kan emellertid vara av olika slag och innebörd. Företag kan exempelvis registreras som arbetsgivare eller för F-skatt eller mervärdesskatt. Även utländska företag, med endast begränsad verksamhet i Sverige, kan behöva registrera sig hos Skatteverket. Med hänsyn till att det då kan handla om företag med huvudsaklig koppling till ett annat land än Sverige, anser Lagrådet att det framstår som tveksamt om varje registrering hos Skatteverket ska leda till att den svenska myndigheten ska vara behörig att göra en sådan prövning som regleras i paragrafen. I vart fall behöver det klarläggas vad som närmare ska gälla i detta avseende.

För partrederier gäller särskilda regler. Ett partrederi föreligger om flera fysiska eller juridiska personer har kommit överens om att gemensamt bedriva sjöfart med eget fartyg med delat ansvar. Ett partrederi är inte ett

särskilt rättssubjekt men kan som sådant uppträda i rättegång. Varje redare ansvarar för förpliktelser som uppkommer för partrederiet i förhållande till sin andel i fartyget om inte någon har tagit på sig större ansvarighet. För partrederi kan väljas en huvudredare. (Jfr 5 kap. 1 och 2 §§ sjölagen [1994:1009].)

Anmälan av ett partrederiavtal får enligt 5 kap. 1 § första stycket sjölagen göras till Transportstyrelsen, som ska anteckna anmälan i fartygsregistret eller kungöra den. Rederiet kan sedan behöva göra en anmälan till Skatteverket, som främst gäller om rederiet är mervärdesskattepliktigt.

Enligt Lagrådets mening bör det under det fortsatta arbetet klargöras om också anmälan till Transportstyrelsen är tillräcklig för att skapa tillräcklig svensk anknytning för ett partrederi och hur dessa associationer ska åläggas straffavgift.

Lagrådet föreslår vidare en redaktionell ändring av första stycket i paragrafen enligt följande.

När det för ett fartyg har registrerats ett överensstämmelseunderskott enligt artikel 23.1 i EU-förordningen eller minst ett regelvidrigt hamnanlöp enligt artikel 23.4 i EU-förordningen ska den myndighet som regeringen bestämmer pröva om det ansvariga företaget ska påföras en straffavgift, om företaget har svensk anknytning genom att det [...]

## 6 §

Enligt paragrafen får ett beslut att påföra straffavgift verkställas enligt utskönningsbalken även om beslutet inte har fått laga kraft. Av författningskommentaren framgår att de beslut som avses är sådana som fattats enligt den föreslagna lagen. Enligt Lagrådets mening bör detta tydliggöras redan i lagtexten.

## 10 §

Paragrafen reglerar regeringens rätt att meddela föreskrifter om sanktionsavgift. Enligt andra stycket ska avgiftens storlek framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kr och högst 100 000 kr för varje fartyg.

Av andra stycket första meningen framgår att en sanktionsavgifts storlek ska bestämmas med hänsyn till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser. Formuleringen ger intryck av att vara en anvisning för den myndighet som slutligen beslutar om sanktionsavgiften. För att klargöra att det är fråga om en anvisning för regeringen vid utfärdandet av föreskrifterna föreslår Lagrådet att andra stycket ges följande lydelse.

Sanktionsavgiftens storlek för en överträdelse ska framgå av föreskrifterna och vara minst 1 000 kronor och högst 100 000 kronor för varje fartyg som omfattas av överträdelsen. När avgiftens storlek för en viss överträdelse bestäms i föreskrifterna ska hänsyn tas till överträdelsens allvar och betydelsen av den bestämmelse som överträdelsen avser.

I första stycket bör det införas ett ”och” mellan ”förordningen” och ”som inte kan leda till straffavgift”.

Paragrafen reglerar tillsynsmyndighetens möjligheter att besluta om förelägganden. I remissen anges att det kan finnas behov av att förelägga redaren att exempelvis komma in med information för att tillsynsmyndigheten ska kunna bedöma om kraven i en viss artikel i förordningen följs. Av det föreslagna andra stycket i förevarande paragraf framgår att ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

Det sagda aktualiserar frågan om rätten att inte bli lagförd eller straffad två gånger för samma gärning. Detta innebär bland annat att vite som huvudregel inte får kombineras med någon annan sanktion. Vidare aktualiseras frågan om redarens rätt att förhålla sig passiv vid en utredning om administrativa sanktioner. Den som är misstänkt för en överträdelse som kan föranleda straff- eller sanktionsavgift bör inte vid vite föreläggas att medverka i utredningen. Detta skulle nämligen strida mot den s.k. passivitetsrätten.

Av det förslag till förordning som finns i promemorian som ligger till grund för remissen framgår att i de fall överträdelsen omfattas av ett föreläggande som har förenats med vite, och en ansökan om utdömande av vite har gjorts, ska det inte betalas någon sanktionsavgift för överträdelsen. Hur det förhåller sig när ett föreläggande har förenats med vite i de fall där en straffavgift kan bli aktuell behandlas inte i remissen.

Mot denna bakgrund anser Lagrådet att förhållandet mellan straffavgift och vitesföreläggande bör övervägas i det fortsatta arbetet.



## Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 december 2024

Närvarande: statsrådet Svantesson, ordförande, och statsråden Ankarberg Johansson, Edholm, Jonson, Strömmer, Forssmed, Tenje, Forssell, Slottner, M Persson, Wykman, Malmer Stenergard, Kullgren, Liljestränd, Brandberg, Bohlin, Carlson, Pourmokhtari, Dousa

Föredragande: statsrådet Carlson

---

Regeringen beslutar proposition Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport

