EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 28.7.2026
COM(2026) 409 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om interaktionen och konvergensen mellan FuelEU Maritime-förordningen och förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

om interaktionen och konvergensen mellan FuelEU Maritime-förordningen och förordningen om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter

I. Inledning

EU har antagit olika rättsakter som driver på utfasningen av fossila bränslen inom sjöfartssektorn. Syftet med dessa rättsakter är att öka användningen av koldioxidsnåla och hållbara bränslen och hållbar teknik hos fartyg som anlöper EU:s hamnar. Denna rapport är främst inriktad på två av dessa rättsakter:

1) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805[1] av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (*FuelEU Maritime-förordningen*) trädde i kraft den 12 oktober 2023 och har varit fullt tillämplig sedan den 1 januari 2025. Förordningen kräver en gradvis minskning av växthusgasintensiteten för den energi som används ombord på stora fartyg och kräver användning av landströmsförsörjning i utvalda europeiska hamnar från och med 2030.

2) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757[2] av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (*MRV-förordningen*) ska stora fartyg som anlöper hamnar i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) övervaka och rapportera årligen verifierade växthusgasutsläpp och andra uppgifter om energieffektivitet. MRV-förordningen reviderades 2023 efter utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta utsläpp från sjötransporter[3].

Enligt artikel 30.1 i FuelEU Maritime-förordningen ska Europeiska kommissionen lägga fram en rapport för parlamentet och rådet med en granskning av interaktionen och konvergensen mellan den förordningen och MRV-förordningen.

Kommissionen har därför utfört en första jämförande analys av FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen och de relaterade delegerade akterna och genomförandeakterna. De tidiga erfarenheterna från det faktiska genomförandet av dessa rättsakter har också beaktats i bedömningen.

Med tanke på att MRV-förordningen utgör en ram för övervakning, rapportering och verifiering av uppgifter för de marina delarna av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem[4], omfattas även delar av detta direktiv i tillämpliga fall av denna rapport.

I januari 2024 utvidgades EU:s utsläppshandelssystem till sjöfartssektorn. Sedan dess har rederierna varit skyldiga att köpa och överlämna utsläppsrätter från EU:s utsläppshandelssystem för varje ton rapporterade koldioxidutsläpp (eller koldioxidekvivalenter) som omfattas av EU:s utsläppshandelssystem.

Under utarbetandet av FuelEU Maritime-förordningen och 2023 års översyn av MRV-förordningen, och i förhandlingarna med parlamentet och rådet, gjordes ansträngningar för att i möjligaste mån anpassa de två akterna och skapa en ram som möjliggör effektiv efterlevnad för reglerade enheter, kontrollörer och medlemsstaternas ansvariga administrerande myndigheter.

De två förordningarna är sammankopplade eftersom det i FuelEU Maritime-förordningen anges att alla uppgifter som rapporteras enligt MRV-förordningen vid behov bör användas för att kontrollera efterlevnaden av FuelEU Maritime-förordningen i syfte att begränsa den administrativa bördan för företag, kontrollörer och behöriga myndigheter.

Det finns dock tydliga skillnader i övervaknings-, rapporterings- och verifieringsaspekterna i de två förordningarna, eftersom utarbetandet av kommissionens förslag till FuelEU Maritime-förordningen, översynen av MRV-förordningen och inkluderingen av sjöfartssektorn i EU:s utsläppshandelssystem, liksom de respektive förhandlingarna med parlamentet och rådet, skedde separat även om de delvis överlappade i tid.

Ytterligare granskning och analys av dessa rättsakter bör därför göras för att

- beakta skillnader och avvikelser mellan de viktigaste bestämmelserna i förordningarna,
- bedöma de utmaningar som uppstår till följd av skyldigheten att följa de två förordningarna samtidigt, och
- presentera möjliga sätt att ytterligare anpassa dem och förbättra enhetligheten.

Resultaten syftar till att ge insikter om potentiella möjligheter att effektivisera administrativa krav i linje med de åtaganden om övergripande administrativ förenkling som anges i konkurrenskraftskompassen för EU.

Förordningarnas tillämpningsområde

Storlekströsklar

När det gäller storleken på fartyg som omfattas av tillämpningsområdet för de analyserade förordningarna, gäller FuelEU Maritime-förordningen för fartyg med bruttodräktighet över 5000 som används för att transportera passagerare eller gods för kommersiella ändamål. På samma sätt föreskrivs i MRV-förordningen att den är tillämplig på fartyg med en bruttodräktighet på 5 000 eller mer och, från och med den 1 januari 2025, på fartyg för styckegods med en bruttodräktighet under 5 000 men inte under 400 och på

[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, EUT L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.
[2] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG, EUT L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.
[3] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper, EUT L 130, 16.5.2023, s. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.
[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

offshorefartyg med en bruttodräktighet på 400 eller mer, vilka omfattas av någon av de kategorier som förtecknas i bilaga I till den förordningen[5].

Geografiskt tillämpningsområde

Rapportering enligt MRV-förordningen omfattar bränsleförbrukning och utsläpp av växthusgaser för alla internationella resor inom och utanför EU (resor mellan hamnar i EU och hamnar utanför EU) och för fartygs verksamhet inom EU:s hamnar. FuelEU Maritime-förordningen har samma rapporteringsområde, men för att på ett rättvist sätt återspegla andelen av EU:s utsläpp ska endast hälften (50 %) av bränsleförbrukningen/energianvändningen på internationella resor utanför EU redovisas. Samma regel tillämpas enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.

I FuelEU Maritime-förordningen behandlas resor mellan EU och de yttersta randområdena i alla EU-medlemsstater på samma sätt som internationella resor till/från länder utanför EES (vilket innebär att 50 % av bränsleförbrukningen/energianvändningen beaktas). Enligt MRV-förordningen behandlas sådana resor i stället som resor inom EU (dvs. 100 % av utsläppen omfattas av tillämpningsområdet). Enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem är rederierna dock inte skyldiga att betala förrän i december 2030 för utsläpp från resor mellan en hamn i ett yttersta randområde i en medlemsstat och en hamn i samma medlemsstat, inbegripet resor mellan hamnar i ett yttersta randområde och resor mellan hamnar i samma medlemsstats yttersta randområden [se avsnittet om undantag nedan].

Utsläpp som omfattas av förordningarna

När det gäller redovisningen av utsläpp från bränslen omfattar direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen växthusgasutsläpp från avgasrör, även kallade utsläpp nedströms eller tank-to-wake-utsläpp (tank till kölvatten). Detta beror på att utsläpp i tidigare led (även kallat well-to-tank, dvs. källa till tank) som är kopplade till bränsleproduktion redan omfattas av andra sektorer inom utsläppshandelssystemet och att räkna dem som en del av utsläppsrätterna till sjöfartssektorn skulle kunna leda till eventuell dubbel utfärdande, handel och krav. FuelEU Maritime-förordningen omfattar både well-to-tank- och tank-to-wake-utsläpp för att säkerställa att de totala utsläppen från olika energikällor tas i beaktande.

FuelEU Maritime-förordningen, MRV-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem grundar sig på hållbarhetskriterierna, inklusive de minimitröskelvärden för minskade växthusgasutsläpp som fastställs i direktivet om förnybar energi[6], för omvandling av förnybara bränsleråvaror till bränslen, inklusive det relevanta certifieringssystemet. Genom FuelEU Maritime-förordningen begränsas de bränslen som omfattas ytterligare genom att bränsleråvaror från livsmedels- och fodergrödor undantas. Bränslen som produceras från dessa bränsleråvaror behandlas som fossila bränslen enligt FuelEU Maritime-förordningen.

Energikällor

Fartygs användning av vissa andra energikällor än bränsle, såsom el från landström eller vindkraft, som inte kan övervakas under resor, men som bidrar till ett fartygs energianvändning och därmed dess mål för minskade koldioxidutsläpp, omfattas av FuelEU Maritime-förordningen men inte av MRV-förordningen. För landström och vindkraft krävs därför extra övervakning eller beräkningar inom ramen för FuelEU Maritime-förordningen.

Undantag

När det gäller tillämpningsområdet finns det skillnader mellan de undantag som tillåts enligt FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.

Både FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem tillåter medlemsstaterna att undanta resor som utförs av passagerarfartyg till öar med färre än 200 000 fast bosatta. Det finns dock skillnader. För utsläppshandelssystemet kan undantagen gälla för resor mellan en hamn på en ö inom den ansökande medlemsstatens jurisdiktion utan väg- eller järnvägsförbindelse med fastlandet och där det bor färre än 200 000 fast bosatta, och en hamn i samma medlemsstats jurisdiktion. För FuelEU Maritime-förordningen kan undantagen gälla den aggregerade mängden av varje typ av bränsle som förbrukats under alla resor som har gjorts 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. Dessa undantag gäller även den verksamhet i hamn som bedrivs av berörda fartyg i samband med de undantagna resorna.

Enligt både FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem får medlemsstaterna undanta passagerarfartyg, och ro-pax-fartyg när det gäller direktivet om EU:s utsläppshandelssystem, som utför gränsöverskridande resor inom ramen för allmän trafikplikt eller avtal om allmän trafik för vissa resor.

Medlemsstaterna får också undanta passagerarfartyg som tillhandahåller sjötransporttjänster enligt allmän trafikplikt eller avtal om allmän trafik från tillämpningen av FuelEU Maritime-förordningen för linjer mellan sina fastlandshamnar och hamnar på en ö eller städerna Ceuta och Melilla. Direktivet om EU:s utsläppshandelssystem innehåller inga sådana undantag.

Slutligen kan medlemsstaterna enligt FuelEU Maritime-förordningen skapa undantag för resor mellan hamnar i de yttersta randområdena. Enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem finns det ett automatiskt (dvs. utan anmälningsskyldighet) tillfälligt undantag fram till slutet av 2030 för resor mellan en hamn i ett yttersta randområde i en medlemsstat och en hamn i samma medlemsstat, inklusive hamnar i samma yttersta randområde och i ett annat yttersta randområde i samma medlemsstat.

För alla ovannämnda undantag används olika slutdatum i FuelEU Maritime-förordningen och i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem. De förstnämnda tillåter undantag som kan gälla till och med den 31 december 2029, medan de senare kan löpa till och med den 31 december 2030.

---

[5] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2024/3214 av den 16 oktober 2024 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 vad gäller reglerna för övervakningen av växthusgasutsläpp från offshorefartyg och för bedömning av hållbara bränslen med emissionsfaktor noll,

EUT L, 2024/3214, 27.12.2024, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

Bestämmelser om isklass och framförande genom is

FuelEU Maritime-förordningen, MRV-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem innehåller alla bestämmelser om fartygets isklass och framförande genom is, om än i olika format. För att minska de extra kostnaderna för isklassfartyg tillåter FuelEU Maritime-förordningen att företag ansöker om att få undanta den ytterligare energi som används på grund av fartygets isklass och som används på grund av sjöfart i isförhållanden, från beräkningen av överensstämmelsesaldot. Enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem får rederier överlämna fem procent färre utsläppsrätter än de totala verifierade utsläpp som släpps ut från deras isklassfartyg till och med den 31 december 2030.

Angränsande containeromlastningshamnar

För att minska riskerna för hamnanlöp i kringgående syfte och omlokalisering av omlastningsverksamhet krävs det i både FuelEU Maritime-förordningen och i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem att kommissionen identifierar och uppdaterar förteckningen över ”angränsande containeromlastningshamnar”. Stopp vid dessa hamnar omfattas inte av definitionen av *anlöpshamn* för MRV-ändamål. Kriterierna för att identifiera dessa hamnar i FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem är identiska. Tidsramarna för uppdatering av förteckningarna är dock inte samordnade. Skillnaderna i uppgifter kan därför leda till skillnader i de förteckningar som tillämpas.

<u>Slutsats:</u>

- De flesta skillnader i tillämpningsområdet för förordningarna motiveras av parlamentets och rådets val. Eventuella justeringar av tillämpningsområdet, t.ex. fartygstyp, bör undersökas ytterligare mot bakgrund av fördelarna med ytterligare enhetlighet mellan de regler som beskrivs ovan.
- Möjligheten att öka konvergensen när det gäller vilka bränslen som ska omfattas, fastställande av utsläpp och växthusgasintensitet för bränslen som används ombord enligt de regler som beskrivs ovan skulle kunna undersökas.
- För att underlätta genomförandet skulle en ytterligare anpassning av bestämmelserna om de undantag som är tillämpliga enligt FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem kunna undersökas. Härvid bör det dock beaktas att skillnaderna bottnar i specifika val som medlagstiftarna gjort.
- Tidsramarna för översyn av förteckningen över angränsande containeromlastningshamnar skulle kunna harmoniseras för att förenkla genomförandet.

II. Ansvariga enheter

I FuelEU Maritime-förordningen, direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen definieras de organ som ansvarar för genomförandet av dem. Dessa definitioner är likartade men inte identiska, vilket skulle kunna leda till en situation där ett rederi beslutar att ha en annan ansvarig enhet för direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen jämfört med FuelEU Maritime-förordningen.

Den ansvariga enheten enligt FuelEU Maritime-förordningen måste alltid vara ISM-företaget, den rättsliga enhet som förvaltar fartyget i enlighet med Internationella säkerhetsorganisationskoden (ISM-koden). ISM-företaget ska, beroende på avtalsförhållanden och hur driften är organiserad, antingen vara fartygsägaren eller en organisation eller person som inte är fartygsägaren men som har åtagit sig att ta över alla skyldigheter och ansvar som följer av ISM-koden. Om en fartygsägare ansvarar för att ett fartyg överensstämmer med ISM-koden är fartygsägaren både ISM-företaget och den enhet som ansvarar för efterlevnaden av FuelEU Maritime-förordningen. Om fartygsägaren har delegerat ansvaret att följa ISM-koden till en annan organisation eller person (som har gått med på att ta på sig ett sådant ansvar) är det denna organisation eller person som är ISM-företaget och den enhet som ansvarar för efterlevnaden av FuelEU Maritime-förordningen.

Enligt MRV-förordningen måste samma enhet ansvara för både direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen. Enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen kan den enhet som ansvarar för efterlevnaden av ett visst fartygs utsläpp antingen vara fartygsägaren (dvs. den registrerade ägaren) eller ISM-företaget. Om ISM-företaget inte är densamma som fartygsägaren måste den registrerade ägaren och ISM-företaget komma överens sinsemellan om vilken enhet som ska ta på sig ansvaret för att uppfylla skyldigheterna enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen. I avsaknad av ett uttryckligt beslut från den registrerade ägaren och ISM-företaget kommer den registrerade ägaren att anses vara ansvarig för efterlevnaden av de skyldigheter som fastställs i direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen.

Ansvariga myndigheter

Den *administrerande staten* för ett företag som är ansvarigt för verkställandet av FuelEU enligt definitionen i FuelEU Maritime-förordningen fastställs med hjälp av samma regler som de som tillämpas för att fastställa den *ansvariga administrativa myndigheten* med avseende på direktivet om EU:s utsläppshandelssystem när det gäller ett rederi. Med tanke på möjligheten att det företag som ansvarar för ett fartyg i vissa situationer kanske inte är detsamma för FuelEU Maritime-förordningen, å ena sidan, och MRV-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem, å andra sidan (se ovan), är det möjligt att samma fartyg administreras av två olika medlemsstater, en för FuelEU Maritime-förordningen och en annan för direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen.

Inom en medlemsstat kan olika myndigheter utses att ansvara för administrationen av FuelEU Maritime-förordningen å ena sidan och MRV-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem å andra sidan, men det är upp till medlemsstaten att besluta om det är bäst att bevilja samma myndighet detta ansvar.

<u>Slutsatser</u>

- Ytterligare granskning av de ansvariga enheterna enligt FuelEU Maritime-förordningen, direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och MRV-förordningen bör utföras för att fastställa om en samordnad tolkning och definition av den reglerade enheten skulle medföra ytterligare förenkling och för vem. I detta sammanhang bör det beaktas att direktivet om EU:s utsläppshandelssystem avser efterlevnaden på företagsnivå och att FuelEU Maritime-förordningen föreskriver skyldigheter avseende fartyg.

III. Övervakning, registrering och rapportering

Övervakningsplaner

Enligt både FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen måste företagen till kontrollören lämna in en övervakningsplan för vart och ett av sina fartyg med den information som krävs för att uppfylla rapporteringskraven. På grund av de olika kraven måste operatörerna lämna in två separata övervakningsplaner, en i enlighet med MRV-förordningen och den andra i enlighet med FuelEU Maritime-förordningen. De två planerna har en liknande struktur och kan tas fram i it-systemet Thetis-MRV. När de två övervakningsplanerna har lämnats in följer de oberoende arbetsflödesprocesser.

I praktiken fungerar Thetis-MRV som en enda kontaktpunkt för rederier, vilket möjliggör kompletterande inlämning av uppgifter både för MRV-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem samt FuelEU Maritime-förordningen. Alla uppgifter som övervakas och registreras enligt MRV-förordningen kommer att användas för beräkningarna i FuelEU Maritime-förordningen, med förbehåll för bekräftelse från FuelEU-kontrollören, om de skiljer sig från MRV-kontrollören. Samma uppgifter om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter kan också användas för att sammanställa uppgifter som är relevanta för företagsrapporterna enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.

Rapportering per resa

Enligt både FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen övervakas uppgifterna i princip per resa. Enligt MRV-förordningen är det dock inte obligatoriskt att rapportera de uppgifter som krävs per resa, vilket innebär att företagen kan rapportera de begärda uppgifterna en gång per år. I praktiken gör dock Thetis-MRV det möjligt att registrera och rapportera uppgifter per resa som ett frivilligt alternativ enligt MRV-förordningen.

Undantag från övervakning per resa

Genom undantag gör MRV-förordningen det möjligt för företag att övervaka bränsleförbrukningen och växthusgasutsläppen för vissa fartyg enbart på årsbasis. Undantaget gäller fartyg som endast utför resor inom EU och som genomför mer än 300 resor varje år. Sådana undantag förekommer inte inom ramen för FuelEU Maritime-förordningen.

Fördelning av bränsleförbrukning/energianvändning efter geografiskt tillämpningsområde

FuelEU Maritime-förordningen tillåter fri fördelning/omfördelning av bränsle som används under hela rapporteringsperioden till antingen den del av sträckan som har tillryggalagts inom EU eller den del som har tillryggalagts utanför EU, oavsett om bränslet/energin faktiskt användes på den specifika resan. Enligt MRV-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem ska den aktuella bränsletypen rapporteras kopplat till den exakta typen av resa där bränslet förbrukades. Detta påverkar fördelningen av bränslen med lägst växthusgasintensitet (och tillämpningen av emissionsfaktor noll enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem).

Slutsats:

- It-lösningar som tillämpas i Thetis-MRV minskar den administrativa bördan av att lämna in två separata övervakningsplaner. Möjligheten att slå samman de två övervakningsplanerna skulle dock kunna undersökas, tillsammans med huruvida en sådan åtgärd skulle kunna förenkla rapporteringen ytterligare.
- Det finns skillnader när det gäller rapporteringskrav för energianvändning inom hamnar och under resor. Till skillnad från MRV-förordningen innehåller FuelEU Maritime-förordningen inte några undantag som gör det möjligt för vissa fartyg att övervaka sin bränsleförbrukning och sina utsläpp årsvis i stället för att övervaka varje enskild resa. Möjligheten att anpassa dessa delar ytterligare skulle kunna undersökas.

IV. Kontroll

Det kontrollsystem som är tillämpligt enligt FuelEU Maritime-förordningen bygger till stor del på det system som inrättats enligt MRV-förordningen, men det finns vissa skillnader som analyseras nedan.

Allmänna skyldigheter och principer gällande kontrollörer och verifieringsförfaranden

De skyldigheter och principer som gäller för kontrollörer och verifieringsförfaranden, och som anges i de genomförandeakter och delegerade akter som antagits inom ramen för FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen, överensstämmer i stort sett sinsemellan[7]. En skillnad är att övervakningsplanerna enligt FuelEU Maritime-förordningen, i kontrast till MRV-förordningen, ska omprövas av den nya kontrollören om kontrollören ändras.

Ackreditering

Specifikationer avseende regler för ackreditering av kontrollörer enligt MRV-förordningen och FuelEU Maritime-förordningen fastställs i delegerade akter[8]. Bestämmelserna i dessa rättsakter är identiska eller i stort sett likartade.

Slutsatser

- Reglerna för verifiering och ackreditering av kontrollörer fastställs i både FuelEU Maritime- och MRV-förordningen och specificeras ytterligare i separata delegerade akter och genomförandeakter. Skillnaderna i reglerna är minimala och härrör främst från kontrollörernas olika arbetsflöden och roller enligt de olika rättsakterna.

[7] Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2027 av den 26 juli 2024 om verifieringsverksamhet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG, *EUT L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: Http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj* och kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2917 av den 20 oktober 2023 om verifieringsverksamhet, ackreditering av kontrollörer och de administrerande myndigheternas godkännande av övervakningsplaner i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter, och om upphävande av kommissionens delegerade förordning (EU) 2016/2072, *EUT L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*.

[8] Kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/192 av den 9 september 2024 om förfaranden för ackreditering av kontrollörer i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG, *EUT L 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj* och kommissionens delegerade förordning (EU) 2023/2917 enligt ovan.

V. Kontroll av efterlevnad

Avvisningsbeslut/kvarhållande

Både enligt FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen kan en medlemsstat utfärda ett avvisningsbeslut om ett fartyg inte uppfyller sina skyldigheter under två eller fler på varandra följande rapporteringsperioder. Flaggstaten får dock inte vägra fartyg som för dess flagg att anlöpa hamn.

Skyldighet att ha ett giltigt dokument om överensstämmelse

Enligt FuelEU Maritime-förordningen är fartyg som inte har genomfört några resor inom dess tillämpningsområde under en rapporteringsperiod fortfarande skyldiga att ha ett giltigt dokument om överensstämmelse (ett dokument som är specifikt för ett fartyg och som utfärdats till ett företag av en kontrollör och som bekräftar att fartyget har följt FuelEU Maritime-förordningen för en viss rapporteringsperiod) ombord under kontrollperioden. MRV-förordningen kräver att ett fartyg bara behöver ha ett giltigt dokument om överensstämmelse om det faktiskt har gjort resor som omfattas av förordningen under den aktuella rapporteringsperioden. När det gäller inaktiva fartyg (dvs. ingen verksamhet som omfattas av MRV-förordningen) förbjuder den förordningen inte att en verifierad utsläppsrapport med nollutsläpp lämnas in för erhållande av ett giltigt dokument om överensstämmelse.

Flaggstatens skyldigheter

Enligt MRV-förordningen ska varje medlemsstat vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att fartyg som för dess flagg uppfyller övervaknings- och rapporteringskraven. Enligt FuelEU Maritime-förordningen är medlemsstaterna däremot inte skyldiga att utföra kontroller av fartyg som för deras flagg.

Utfärdande av FuelEU-dokument om överensstämmelse

Enligt FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen är kontrollören i princip ansvarig för utfärdandet av dokument om överensstämmelse. Enligt FuelEU Maritime-förordningen måste dock dokumentet utfärdas av den behöriga myndigheten i den administrerande staten, om en FuelEU-straffavgift ska betalas. Enligt FuelEU är det dessutom möjligt för den behöriga myndigheten att dra tillbaka tidigare utfärdade dokument om överensstämmelse om felaktigheter eller avvikelser i rapporterade uppgifter upptäcks, vilket inte är fallet enligt MRV-förordningen.

Inspektioner

Både FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen kräver att hamnstatskontrollmyndigheterna utför kontroller av dokumentet om överensstämmelse som en del av sina inspektioner (som utförs i enlighet med direktiv 2009/16/EG)[9].

Sanktioner

Enligt både FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen måste medlemsstaterna fastställa separata regler om sanktioner för överträdelser av förordningarna.

Slutsatser

- Tillämpningsreglerna enligt både FuelEU Maritime-förordningen och MRV-förordningen är inriktade på fartyget och innehåller många identiska eller liknande bestämmelser, men det finns skillnader. Inrättandet av ett gemensamt tillsynssystem skulle kunna undersökas för att effektivisera vissa verksamheter och minska den administrativa bördan för medlemsstaternas myndigheter.

VI. Tidpunkt för fullgörande av skyldigheter

En jämförelse av efterlevnadsskyldigheterna i MRV-förordningen och FuelEU Maritime-förordning visar att de två förordningarna är förenliga vad gäller tidsaspekter.

Om det i framtiden beslutas om att arbeta med en övergripande övervakningsplan för de två förordningarna kommer vissa tidsfrister att behöva anpassas. För närvarande måste till exempel fartyg som anlöper en medlemsstats hamn för första gången efter den 31 augusti 2024 lämna in en övervakningsplan senast två månader efter sitt första anlöp till hamn enligt FuelEU Maritime-förordningen, men senast tre månader efter sitt första anlöp till hamn enligt MRV-förordningen.

FuelEU-rapporten ska lämnas in till kontrollören senast den 31 januari under kontrollperioden, och senast den 31 mars samma period är kontrollören skyldig att registrera den verifierade FuelEU-rapporten i FuelEU-databasen. I MRV-förordningen anges däremot, beroende på reglerna hos den ansvariga administrerande myndigheten, att den verifierade utsläppsrapporten ska lämnas in till berörda myndigheter någon gång mellan den 28 februari och den 31 mars under kontrollperioden. Det är upp till varje ansvariga administrerande myndighet att besluta om det exakta datum då den lämnar in rapporten inom denna period.

Slutsatser

- De tidsfrister och förfaranden som måste följas för att uppfylla kraven i de två förordningarna har en liknande struktur, men det finns skillnader i datum och utformning av skyldigheter. En ytterligare anpassning av övervaknings- och rapporteringsförfarandet skulle kunna övervägas.

VII. Övergripande slutsatser

Jämförelsen visar att FuelEU Maritime-förordningen, MRV-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem redan är väl samordnade vad gäller många aspekter, men det finns utrymme för att minska befintliga skillnader genom de kommande översynerna av rättsakterna, i syfte att förenkla genomförandet och minska den administrativa bördan för verksamhetsutövare, kontrollörer och medlemsstater.

[9] Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll, EUT L 131, 28.5.2009, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

De största fördelarna skulle uppstå genom inrättandet av ett enda övervaknings-, rapporterings- och kontrollsystem som skulle tjäna både FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och säkerställa att företag kan använda de uppgifter som samlas in, verifieras och rapporteras enligt MRV-förordningen för sin efterlevnad av direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen.

Ett sådant system som bygger på MRV-förordningen bör i) omfatta alla övervakningskrav enligt direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen, ii) minimera skillnader och avvikelser mellan kraven, iii) samordna och eventuellt sammanföra rapporteringsdokumenten till en enda mall (dvs. övervakningsplaner, utsläppsrapporter), iv) inrätta en unik verifierings- och ackrediteringsram, och v) anpassa begreppet reglerad enhet i MRV-förordningen, FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem.

Utöver övervaknings-, rapporterings- och kontrollsystemet skulle ytterligare konvergens i framtiden också kunna övervägas mellan FuelEU Maritime-förordningen och direktivet om EU:s utsläppshandelssystem på andra områden, såsom geografiska undantag, fartygstyper, energi- och utsläppsomfattning, sjöfart i isförhållanden och kontroll av efterlevnad. Det skulle dock vara svårare att uppnå större enhetlighet i dessa bestämmelser än att samordna övervaknings-, rapporterings- och kontrollsystemen. Dessutom finns det berättigade skäl att behålla befintliga skillnader, som bottnar i medlagstiftarnas specifika val.

Alla ändringar vad gäller ovannämnda frågor bör samordnas och hänsyn bör tas till verkningarna av ändringarna i de tre rättsakterna. Samtidigt bör man vid varje översyn undersöka genomförbarheten och de ekonomiska, miljömässiga och sociala konsekvenserna av ytterligare konvergens, med hänsyn till målet att bevara miljöintegriteten och effektiviteten i unionens klimatåtgärder, däribland unionens rättsligt bindande åtaganden.