EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 28.7.2026
COM(2026) 409 final

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de wisselwerking en de convergentie tussen de FuelEU Zeevaart-verordening en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU

VERSLAG VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

over de wisselwerking en de convergentie tussen de FuelEU Zeevaart-verordening en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van de EU

I. Inleiding

De EU heeft diverse wetgevingshandelingen ter bevordering van de decarbonisatie van de maritieme sector vastgesteld. Deze handelingen zijn bedoeld om ervoor te zorgen dat schepen die havens in de EU aandoen, in grotere mate gebruikmaken van koolstofarme en duurzame brandstoffen en technologieën. Dit verslag richt zich voornamelijk op twee van deze handelingen:

1) Verordening (EU) 2023/1805[1] van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (de "FuelEU Zeevaart-verordening") is op 12 oktober 2023 in werking getreden en is sinds 1 januari 2025 volledig van toepassing. De verordening schrijft de geleidelijke vermindering van de broeikasgasintensiteit van het energieverbruik aan boord van grote schepen voor en stelt het gebruik van walstroomvoorziening in bepaalde Europese havens vanaf 2030 verplicht.

2) Verordening (EU) 2015/757[2] van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG ("MRV-verordening inzake maritiem vervoer") schrijft voor dat grote schepen die havens in de Europese Economische Ruimte (EER) aandoen, geverifieerde broeikasgasemissies en andere gegevens inzake energie-efficiëntie moeten monitoren en jaarlijks rapporteren. De MRV-verordening inzake maritiem vervoer werd in 2023 herzien naar aanleiding van de uitbreiding van het EU-emissiehandelssysteem tot de emissies van maritiem vervoer (ETS)[3].

Artikel 30, lid 1, van de FuelEU Zeevaart-verordening bepaalt dat de Europese Commissie aan het Parlement en de Raad een verslag moet voorleggen waarin de wisselwerking en de convergentie tussen die verordening en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer worden onderzocht.

De Commissie heeft derhalve een eerste vergelijkende analyse met betrekking tot de FuelEU Zeevaart-verordening, de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de bijbehorende gedelegeerde en uitvoeringshandelingen uitgevoerd. Er is ook rekening gehouden met de eerste ervaringen die zijn opgedaan bij de daadwerkelijke uitvoering van deze handelingen.

Aangezien de MRV-verordening inzake maritiem vervoer een kader biedt voor de monitoring, rapportage en verificatie van gegevens met betrekking tot de maritieme aspecten van de EU-ETS-richtlijn[4], komen elementen van deze richtlijn, voor zover van toepassing, eveneens in dit verslag aan bod.

In januari 2024 werd het EU-emissiehandelssysteem uitgebreid naar de maritieme sector. Sindsdien zijn scheepvaartmaatschappijen verplicht om voor elke ton gerapporteerde CO_2- of CO_2-equivalente emissies die onder het EU-ETS-systeem valt, EU-ETS-emissierechten te kopen en in te leveren.

Tijdens het opstellen van de FuelEU Zeevaart-verordening, de herziening van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer van 2023 en de onderhandelingen met het Parlement en de Raad is ernaar gestreefd de twee handelingen zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen en een kader te scheppen voor een gestroomlijnde naleving door gereglementeerde entiteiten, verificateurs en de uitvoerende autoriteiten van de lidstaten.

De twee verordeningen hangen met elkaar samen omdat op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening, wanneer dit nodig is, alle reeds voor de toepassing van MRV-verordening inzake maritiem vervoer gerapporteerde gegevens moeten worden gebruikt om de naleving van de FuelEU Zeevaart-verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en bevoegde autoriteiten te beperken.

Er zijn echter duidelijke verschillen tussen de twee verordeningen wat betreft de aspecten van monitoring, rapportage en verificatie, aangezien het opstellen van de voorstellen van de Commissie voor de FuelEU Zeevaart-verordening, de herziening van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de opneming van de maritieme sector in het EU-ETS, alsmede de onderhandelingen hierover met het Parlement en de Raad, afzonderlijk hebben plaatsgevonden, hoewel de tijdschema's ervan wel gedeeltelijk samenvielen.

Daarom zijn nader onderzoek en een verdere analyse van deze handelingen gerechtvaardigd, om:

- de verschillen en afwijkingen tussen de belangrijkste bepalingen van de verordeningen te inventariseren,
- de uitdagingen die voortvloeien uit de verplichting om tegelijkertijd aan beide verordeningen te voldoen, te beoordelen, en
- mogelijke manieren voor te stellen om deze verordeningen nog beter op elkaar af te stemmen en de samenhang ertussen te verbeteren.

Het is de bedoeling om aan de hand van de bevindingen inzicht te bieden in eventuele kansen om, in overeenstemming met de in het kompas voor concurrentievermogen voor de EU vastgelegde toezeggingen inzake algemene administratieve vereenvoudiging, de administratieve vereisten te stroomlijnen.

---

[1] Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG, PB L 234 van 22.9.2023, blz. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj.

[2] Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG, PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj.

[3] Verordening (EU) 2023/957 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om maritieme vervoersactiviteiten in het EU-emissiehandelssysteem op te nemen en te voorzien in de monitoring, rapportage en verificatie van emissies van aanvullende broeikasgassen en emissies van aanvullende scheepstypes, PB L 130 van 16.5.2023, blz. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj.

[4] Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad, PB L 275 van 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj.

Toepassingsgebied van de verordeningen

Drempels wat betreft omvang

Wat betreft de omvang van schepen die onder het toepassingsgebied van de bestudeerde verordeningen vallen, is de FuelEU Zeevaart-verordening van toepassing op schepen met een brutotonnage van meer dan 5 000 die worden gebruikt voor het vervoer van personen of vracht voor commerciële doeleinden. Evenzo is in de MRV-verordening inzake maritiem vervoer bepaald dat ze van toepassing is op schepen van 5 000 brutoton en meer en, met ingang van 1 januari 2025, op schepen voor het vervoer van algemene vracht van minder dan 5 000 brutoton maar niet minder dan 400 brutoton en op offshoreschepen van 400 brutoton en meer die onder een van de in bijlage I bij de verordening vermelde categorieën vallen[5].

Toepassingsgebied in geografische zin

De rapportage in het kader van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer heeft betrekking op het brandstofverbruik en de broeikasgasemissies van alle internationale reizen binnen en buiten de EU (reizen tussen havens in de EU en havens buiten de EU), alsmede op die van de activiteiten van een schip in EU-havens. De FuelEU Zeevaart-verordening heeft hetzelfde rapportagebereik, maar om het aandeel van de EU-emissies op een rechtvaardige wijze weer te geven, hoeft slechts de helft (50 %) van het brandstofverbruik of het energieverbruik tijdens internationale reizen buiten de EU te worden meegerekend. Dezelfde regel geldt ook in het kader van de EU-ETS-richtlijn.

De FuelEU Zeevaart-verordening behandelt reizen tussen de EU en de ultraperifere gebieden van een EU-lidstaat op dezelfde wijze als internationale reizen van en naar landen buiten de EER (waardoor 50 % van het brandstofverbruik of de verbruikte energie in aanmerking wordt genomen). Op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer worden dergelijke reizen daarentegen behandeld als reizen binnen de EU (waardoor 100 % van de emissies onder het toepassingsgebied valt). Op grond van de EU-ETS-richtlijn zijn scheepvaartmaatschappijen echter tot december 2030 niet verplicht om te betalen voor de emissies die worden veroorzaakt door reizen tussen een haven in een ultraperifeer gebied van een lidstaat en een haven in dezelfde lidstaat, met inbegrip van reizen tussen havens binnen een ultraperifeer gebied en reizen tussen havens in de ultraperifere gebieden van dezelfde lidstaat [zie het onderstaande gedeelte over vrijstellingen].

Onder de verordeningen vallende emissies

Wat betreft de boekhouding van emissies door brandstoffen hebben de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer betrekking op broeikasgasemissies via de uitlaat, ook wel bekend als “downstreamemissies” of “emissies van tank tot kielzog”. Dit komt doordat upstreamemissies (ook wel “emissies van bron tot tank” genoemd) die verband houden met de brandstofproductie, reeds onder andere ETS-sectoren vallen en het meerekenen ervan in de emissierechten voor de scheepvaartsector zou kunnen leiden tot mogelijke dubbele afgifte, handel en vorderingen. De FuelEU Zeevaart-verordening heeft betrekking op zowel emissies van bron tot tank als emissies van tank tot kielzog, zodat het totaal van emissieprestaties van verschillende energiebronnen in aanmerking wordt genomen.

De FuelEU Zeevaart-verordening, de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de EU-ETS-richtlijn gaan wat betreft de omzetting van hernieuwbare grondstoffen in brandstoffen, met inbegrip van het bijbehorende certificeringssysteem, uit van de duurzaamheidscriteria, met inbegrip van de in de richtlijn hernieuwbare energie[6] opgenomen minimumdrempels voor broeikasgasemissiereductie. Bij de FuelEU Zeevaart-verordening wordt de reeks in aanmerking komende brandstoffen verder beperkt door van voedsel- en voedergewassen afkomstige grondstoffen uit te sluiten. Uit deze grondstoffen geproduceerde brandstoffen worden in het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening beschouwd als fossiele brandstoffen.

Energiebronnen

Het verbruik van bepaalde energiebronnen die geen brandstof zijn — zoals elektriciteit uit walstroom en windenergie, die tijdens de vaart niet kunnen worden gemonitord, maar wel bijdragen aan het energieverbruik van een schip en daarmee aan de decarbonisatiedoelstellingen — valt wel onder de FuelEU Zeevaart-verordening, maar niet onder de MRV-verordening inzake maritiem vervoer. Voor elektriciteit die afkomstig is van een walstroomvoorziening en voor windenergie zijn derhalve in het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening aanvullende monitoring of berekeningen vereist.

Vrijstellingen

Wat het toepassingsgebied betreft, bestaan er verschillen tussen de vrijstellingen die bij de FuelEU Zeevaart-verordening zijn toegestaan en die bij de EU-ETS-richtlijn zijn toegestaan.

Zowel bij de FuelEU Zeevaart-verordening als bij de EU-ETS-richtlijn is het lidstaten toegestaan om reizen van passagiersschepen naar eilanden met minder dan 200 000 permanente inwoners vrij te stellen. Er zijn echter wel verschillen. In het geval van de EU-ETS-richtlijn kunnen de vrijstellingen van toepassing zijn op reizen tussen een haven op een eiland dat onder de jurisdictie van de verzoekende lidstaat valt, niet beschikt over een weg- of spoorverbinding met het vasteland en minder dan 200 000 permanente inwoners heeft, en een haven die onder de jurisdictie van diezelfde lidstaat valt. In het geval van de FuelEU Zeevaart-verordening kunnen de vrijstellingen van toepassing zijn op reizen van andere passagiersschepen dan cruisepassagiersschepen tussen een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat en een aanloophaven onder de jurisdictie van dezelfde lidstaat op een eiland met minder dan 200 000 permanente inwoners. Deze vrijstellingen zijn eveneens van toepassing op de activiteiten die door de betrokken schepen in de haven worden verricht in verband met de vrijgestelde reizen.

---

[5] Gedelegeerde Verordening (EU) 2024/3214 van de Commissie van 16 oktober 2024 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de regels voor de monitoring van broeikasgasemissies van offshoreschepen en het nultarief voor duurzame brandstoffen

PB L, 2024/3214, 27.12.2023, ELI: *http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/3214/oj*.

[6] Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj.

Zowel op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening als op grond van de EU-ETS-richtlijn kunnen lidstaten vrijstelling verlenen voor passagiersschepen, en, in het geval van de EU-ETS-richtlijn, voor ropaxschepen waarmee transnationale reizen worden uitgevoerd in het kader van openbaredienstverplichtingen of openbaredienstcontracten voor bepaalde reizen.

De lidstaten kunnen tevens passagiersschepen waarmee in het kader van openbaredienstverplichtingen of openbaredienstcontracten zeevervoersdiensten worden uitgevoerd voor routes tussen hun havens op het vasteland en havens op een eiland of in de steden Ceuta en Melilla, vrijstellen van de toepassing van de FuelEU Zeevaart-verordening. De EU-ETS-richtlijn voorziet niet in dergelijke vrijstellingen.

Ten slotte kunnen de lidstaten op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening uitzonderingen vaststellen voor reizen tussen havens in ultraperifere gebieden. Op grond van de EU-ETS-richtlijn geldt er een automatische (d.w.z. geen kennisgeving vergende) tijdelijke afwijking tot eind 2030 voor reizen tussen een haven in een ultraperifeer gebied van een lidstaat en een haven in dezelfde lidstaat, met inbegrip van havens in hetzelfde ultraperifere gebied en in een ander ultraperifeer gebied van dezelfde lidstaat.

Voor alle bovengenoemde vrijstellingen hanteren de FuelEU Zeevaart-verordening en de EU-ETS-richtlijn verschillende einddata. De eerste staat vrijstellingen die gelden tot en met 31 december 2029 toe, terwijl de tweede vrijstellingen die gelden tot en met 31 december 2030 toestaat.

Bepalingen inzake ijsklasse en varen door ijs

Zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de EU-ETS-richtlijn bevatten bepalingen met betrekking tot de ijsklasse van het schip en het varen door ijs, zij het in een andere vorm. Om de extra kosten voor schepen met een ijsklasse te beperken, biedt de FuelEU Zeevaart-verordening maatschappijen de mogelijkheid om een aanvraag in te dienen om het extra energieverbruik als gevolg van de ijsklasse van het schip en het extra energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden uit te sluiten van de berekening van de nalevingsbalans. Op grond van de EU-ETS-richtlijn mogen scheepvaartmaatschappijen tot en met 31 december 2030 vijf procent minder emissierechten inleveren dan de geverifieerde emissies van hun schepen met een ijsklasse.

Naburige containeroverslaghavens

Om zoveel mogelijk te voorkomen dat aanloophavens worden omzeild en overslagactiviteiten worden verplaatst, verplicht zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de EU-ETS-richtlijn de Commissie tot het opstellen en actualiseren van de lijst van “naburige containeroverslaghavens”. In het kader van monitoring, rapportage en verificatie (MRV) valt het aandoen van deze havens niet onder de definitie van “aanloophaven”. De criteria voor het identificeren van deze havens zijn in de FuelEU Zeevaart-verordening en de EU-ETS-richtlijn identiek. De tijdschema’s voor het actualiseren van de lijsten lopen echter niet synchroon. Daarom zouden de verschillen in de gegevens ertoe kunnen leiden dat er verschillende lijsten worden gehanteerd.

<u>Conclusies:</u>

- De meeste verschillen wat betreft het toepassingsgebied van de verordeningen komen voort uit de door het Parlement en de Raad gemaakte keuzes. Eventuele aanpassingen van het toepassingsgebied, zoals het soort schip, moeten, gelet op de voordelen van een grotere samenhang tussen de hierboven beschreven regels, nader worden onderzocht.
- De mogelijkheid om de convergentie te vergroten wat betreft het in aanmerking komen, de vaststelling van de emissies en de broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte brandstoffen volgens de hierboven beschreven regels, zou kunnen worden onderzocht.
- Onderzocht zou kunnen worden of de op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening en de EU-ETS-richtlijn toepasselijke bepalingen inzake de vrijstellingen omwille van een gemakkelijke uitvoering verder op elkaar kunnen worden afgestemd. Hierbij moet echter in aanmerking worden genomen dat deze verschillen voortvloeien uit specifieke keuzes door de medewetgevers.
- De tijdschema’s voor herziening van de lijst van naburige containeroverslaghavens zouden omwille van een gemakkelijke uitvoering op elkaar kunnen worden afgestemd.

II. Verantwoordelijke entiteiten

In de FuelEU Zeevaart-verordening, de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer wordt bepaald welke instanties verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. De definities zijn vergelijkbaar, maar niet identiek, wat ertoe zou kunnen leiden dat een scheepvaartmaatschappij besluit om voor de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer een andere verantwoordelijke entiteit aan te wijzen dan voor de FuelEU Zeevaart-verordening.

In het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening moet de verantwoordelijke entiteit altijd de ISM-maatschappij zijn, dat wil zeggen de rechtspersoon die het schip beheert in overeenstemming met de Internationale Veiligheidsmanagementcode (ISM-code). Afhankelijk van de contractuele en operationele regelingen moet de ISM-maatschappij ofwel de scheepseigenaar zijn, ofwel een andere organisatie of persoon dan de scheepseigenaar, die ermee heeft ingestemd alle in de ISM-code voorgeschreven taken en verantwoordelijkheden op zich te nemen. Wanneer een scheepseigenaar verantwoordelijk is voor de naleving van de ISM-code door zijn schip, is de scheepseigenaar zowel de ISM-maatschappij als de entiteit die verantwoordelijk is voor de naleving van de FuelEU Zeevaart-verordening. In gevallen waarin de scheepseigenaar de verantwoordelijkheden voor de naleving van de ISM-code heeft gedelegeerd aan een andere organisatie of persoon (die ermee heeft ingestemd deze verantwoordelijkheden op zich te nemen), wordt die organisatie of persoon zowel de ISM-maatschappij als de entiteit die verantwoordelijk is voor de naleving van de FuelEU Zeevaart-verordening.

Op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer moet een en dezelfde entiteit verantwoordelijk zijn voor zowel de EU-ETS-richtlijn als de MRV-verordening inzake maritiem vervoer. Op grond van de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer kan de entiteit die verantwoordelijk is voor de naleving met betrekking tot de emissies van een bepaald schip zowel de scheepseigenaar (d.w.z. de geregistreerde eigenaar) als de ISM-maatschappij zijn. Indien de ISM-maatschappij een andere entiteit is dan de scheepseigenaar, moeten de geregistreerde eigenaar en de ISM-maatschappij onderling contractueel overeenkomen welke entiteit de verantwoordelijkheid voor het nakomen van de verplichtingen uit hoofde van de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer op zich neemt. Bij gebrek aan een uitdrukkelijk besluit van de geregistreerde eigenaar en de ISM-maatschappij wordt de geregistreerde eigenaar geacht verantwoordelijk te zijn voor de nakoming van de in de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer vastgelegde verplichtingen.

Bevoegde instanties

De “administrerende staat” ten aanzien van een onderneming die verantwoordelijk is voor de naleving van FuelEU, als bedoeld in de FuelEU Zeevaart-verordening, wordt bepaald aan de hand van dezelfde regels als die welke worden toegepast om overeenkomstig de EU-ETS-richtlijn de “bevoegde administrerende autoriteit” voor een scheepvaartmaatschappij vast te stellen. Gezien echter de mogelijkheid dat in bepaalde situaties de maatschappij die verantwoordelijk is voor een schip niet dezelfde is in het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening enerzijds en van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de EU-ETS-richtlijn anderzijds (zie hierboven), is het mogelijk dat de administratie van hetzelfde schip de verantwoordelijkheid is van twee verschillende lidstaten: de ene in het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening en de andere in het kader van de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer.

Binnen één lidstaat kan de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de FuelEU Zeevaart-verordening aan één, en die voor de uitvoering van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de EU-ETS-richtlijn aan een andere autoriteit worden toegewezen. Het is echter aan de lidstaat om te beslissen of het beter is om die verantwoordelijkheid aan een en dezelfde autoriteit toe te wijzen.

Conclusies

- Er moet nader worden onderzocht welke entiteiten verantwoordelijk zijn in het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening, de EU-ETS-richtlijn en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer, teneinde vast te stellen of een op elkaar afgestemde interpretatie en definitie van de gereglementeerde entiteit tot verdere vereenvoudiging zal leiden en voor wie. In dat verband moet er rekening mee worden gehouden dat de EU-ETS-richtlijn zich richt op de naleving door maatschappijen en dat de FuelEU Zeevaart-verordening verplichtingen vaststelt met betrekking tot schepen.

III. Monitoring, registratie en rapportage

Monitoringplannen

Zowel op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening als op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer moeten maatschappijen voor elk van hun schepen een monitoringplan bij de verificateur indienen. In dit plan moet de informatie die nodig is om aan de rapportagevereisten te voldoen, worden vermeld. Vanwege de uiteenlopende vereisten moeten exploitanten twee afzonderlijke monitoringplannen indienen: één overeenkomstig de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en één overeenkomstig de FuelEU Zeevaart-verordening. De twee plannen hebben een vergelijkbare opbouw en kunnen in het Thetis-MRV-IT-systeem worden gegenereerd. Nadat de twee monitoringplannen zijn ingediend, doorlopen ze autonome werkstromen.

In de praktijk fungeert Thetis-MRV als éénloketsysteem voor scheepvaartmaatschappijen, waardoor gegevens in het kader van zowel de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de EU-ETS-richtlijn als de FuelEU Zeevaart-verordening tegelijkertijd kunnen worden ingediend. Alle in het kader van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer gemonitorde en geregistreerde gegevens kunnen worden gebruikt voor berekeningen in het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening nadat deze zijn bevestigd door de verificateur voor FuelEU, indien deze niet dezelfde persoon is als de verificateur voor de MRV. Dezelfde gegevens die op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer zijn aangeleverd, kunnen ook worden samengevoegd met andere gegevens die relevant zijn voor de bij de EU-ETS-richtlijn vereiste rapportage op maatschappijniveau.

Rapportage per reis

Zowel op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening als op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer worden de gegevens in beginsel per reis gemonitord. Het is echter op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer niet verplicht om voor elke reis afzonderlijk te rapporteren, wat betekent dat maatschappijen de vereiste gegevens eens per jaar in samengevoegde vorm kunnen opgeven. In de praktijk biedt Thetis-MRV echter wel — als vrijwillige optie in het kader van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer — de mogelijkheid om gegevens per reis te registreren en te rapporteren.

Afwijkingen van monitoring per reis

Bij wijze van afwijking is het maatschappijen bij de MRV-verordening inzake maritiem vervoer toegestaan het brandstofverbruik en de broeikasgasemissies van bepaalde schepen uitsluitend op jaarbasis te monitoren. De afwijking geldt voor schepen die uitsluitend reizen binnen de EU maken en meer dan 300 reizen per jaar uitvoeren. In de FuelEU Zeevaart-verordening ontbreken dergelijke afwijkingen.

Toewijzing van het brandstof- en energieverbruik naar geografisch gebied

In het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening is het mogelijk om de tijdens de gehele rapportageperiode verbruikte brandstof vrij toe te wijzen aan c.q. te verdelen over het gedeelte van de afgelegde afstand dat binnen en dat buiten de EU is afgelegd, ongeacht of de brandstof of energie daadwerkelijk tijdens die specifieke reis is verbruikt. Op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de EU-ETS-richtlijn moet het brandstoftype in combinatie met het exacte type reis waarin de brandstof is verbruikt, worden gerapporteerd. Dit heeft gevolgen voor de toewijzing van brandstoffen met de laagste broeikasgasintensiteit (en voor de toepasselijkheid van het nultarief in het kader van de EU-ETS-richtlijn).

Conclusies:

- De in Thetis-MRV toegepaste IT-oplossingen maken het indienen van twee afzonderlijke monitoringplannen minder belastend. Onderzocht zou echter kunnen worden of het haalbaar is om de twee monitoringplannen samen te voegen, en of dit de rapportage nog meer zou kunnen vereenvoudigen.
- De rapportagevereisten met betrekking tot het energieverbruik in havens en tijdens reizen verschillen onderling. Bovendien bevat de FuelEU Zeevaart-verordening, in tegenstelling tot de MRV-verordening inzake maritiem vervoer, geen afwijkingen op grond waarvan bepaalde schepen hun brandstofverbruik en emissies jaarlijks in plaats van per afzonderlijke reis mogen monitoren. Onderzocht kan worden of deze elementen nog meer op elkaar kunnen worden afgestemd.

IV. Verificatie

Het op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening toepasselijke verificatiesysteem is grotendeels gebaseerd op het systeem dat is vastgesteld in de MRV-verordening inzake maritiem vervoer. Er zijn echter onderlinge verschillen. Deze komen hieronder aan bod.

Algemene verplichtingen en beginselen voor de verificateurs en verificatieprocedures

De verplichtingen en beginselen voor de verificateurs en in het kader van de verificatieprocedures — die zijn vastgelegd in de bij de FuelEU Zeevaart-verordening en de MRV-verordening inzake maritiem vervoer vastgestelde uitvoerings- en gedelegeerde handelingen — zijn grotendeels op elkaar afgestemd[7]. Eén verschil is dat de FuelEU Zeevaart-verordening, in tegenstelling tot de MRV-verordening inzake maritiem vervoer, bepaalt dat de monitoringplannen, wanneer er een nieuwe verificateur aantreedt, opnieuw moeten worden beoordeeld.

Accreditatie

De specificaties met betrekking tot de regels voor de accreditatie van verificateurs in het kader van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de FuelEU Zeevaart-verordening zijn vastgelegd in gedelegeerde handelingen[8]. De bepalingen van deze handelingen zijn identiek of grotendeels vergelijkbaar.

Conclusies

- De regels voor verificatie en de accreditatie van verificateurs zijn vastgelegd in zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en worden nader uitgewerkt in afzonderlijke gedelegeerde en uitvoeringshandelingen. De verschillen tussen de regels zijn minimaal en zijn voornamelijk het gevolg van de verschillende werkwijzen en taken van de verificateurs in de verschillende handelingen.

V. Handhaving

Verwijderings-/aanhoudingsbevel

Zowel op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening als op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer kunnen de lidstaten, indien een schip gedurende twee of meer opeenvolgende rapportageperioden niet aan zijn verplichtingen voldoet, een verwijderingsbevel uitvaardigen. De vlaggenstaat mag onder zijn vlag varende schepen echter de toegang tot de haven niet weigeren.

Verplichting een geldig conformiteitsdocument aan boord te hebben

Op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening zijn schepen die tijdens een rapportageperiode geen binnen het toepassingsgebied van die verordening vallende reizen hebben uitgevoerd, nog steeds verplicht om tijdens de verificatieperiode een geldig conformiteitsdocument (een voor een schip specifiek document dat door een verificateur aan een scheepvaartmaatschappij wordt afgegeven en waarin wordt bevestigd dat het betrokken schip gedurende een specifieke verslagperiode aan de FuelEU Zeevaart-verordening heeft voldaan) aan boord te hebben. De MRV-verordening inzake maritiem vervoer voorziet uitsluitend voor schepen die tijdens de rapportageperiode binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen hebben uitgevoerd, in de verplichting om een geldig conformiteitsdocument aan boord te hebben. In het geval van inactieve schepen (d.w.z. schepen die geen onder de MRV-verordening inzake maritiem vervoer vallende activiteit verrichten) staat die verordening het indienen van een geverifieerd emissieverslag — waarin de afwezigheid van uitstoot wordt opgegeven — ter verkrijging van een geldig conformiteitsdocument niet in de weg.

Verplichting van de vlaggenstaat

De MRV-verordening inzake maritiem vervoer bepaalt dat elke lidstaat alle nodige maatregelen moet nemen opdat onder zijn vlag varende schepen aan de monitoring- en rapportagevereisten voldoen. Daarentegen verplicht de FuelEU Zeevaart-verordening lidstaten er niet toe om controles uit te voeren op onder hun vlag varende schepen.

Uitgifte van FuelEU-conformiteitsdocument

Zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de MRV-verordening inzake maritiem vervoer bepaalt dat de verificateur in principe verantwoordelijk is voor de afgifte van het conformiteitsdocument. Op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening geldt echter dat het document, indien een FuelEU-boete verschuldigd is, door de bevoegde autoriteit van de administrerende staat moet worden afgegeven. Bovendien kan de bevoegde autoriteit in het kader van de FuelEU Zeevaart-verordening, anders dan in het geval van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer, eerder afgegeven conformiteitsdocumenten intrekken wanneer er onjuistheden of afwijkingen in de gerapporteerde gegevens worden geconstateerd.

Inspecties

De toezichthoudende autoriteiten van de havenstaat zijn op grond van zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de MRV-verordening inzake maritiem vervoer verplicht om controles van het conformiteitsdocument op te nemen als onderdeel van hun — overeenkomstig Richtlijn 2009/16/EG uitgevoerde — inspecties[9].

Sancties

---

[7] Uitvoeringsverordening (EU) 2024/2027 van de Commissie van 26 juli 2024 inzake verificatieactiviteiten overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (*PB L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj*) en Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/2917 van de Commissie van 20 oktober 2023 betreffende de verificatieactiviteiten, accreditatie van verificateurs en goedkeuring van monitoringplannen door administrerende autoriteiten krachtens Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer, en tot intrekking van Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2072 van de Commissie (*PB L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*).

[8] Uitvoeringsverordening (EU) 2025/192 van de Commissie van 9 september 2024 inzake de modellen voor monitoringplannen overeenkomstig Verordening (EU) 2023/1805 van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in het zeevervoer, en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (*PB L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj*) en de hierboven genoemde Gedelegeerde Verordening (EU) 2023/2917 van de Commissie.

[9] Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole, PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj.

Op grond van zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de MRV-verordening inzake maritiem vervoer moeten de lidstaten een afzonderlijke reeks regels vaststellen inzake sancties met betrekking tot inbreuken op de verordeningen.

Conclusies

- De handhavingsregels in het kader van zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de MRV-verordening inzake maritiem vervoer hebben betrekking op het schip en bevatten veel identieke of vergelijkbare bepalingen, maar er zijn ook verschillen. Onderzocht zou kunnen worden of er een gezamenlijk handhavingsstelsel kan worden opgezet om bepaalde activiteiten te stroomlijnen en de lasten voor de autoriteiten van de lidstaten te verlichten.

VI. Tijdschema voor nalevingsverplichtingen

Uit een onderlinge vergelijking tussen de nalevingsverplichtingen in de FuelEU Zeevaart-verordening en die in de MRV-verordening inzake maritiem vervoer blijkt dat beide verordeningen wat betreft tijdschema op elkaar zijn afgestemd.

Mocht er in de toekomst worden besloten tot één alomvattend monitoringplan voor beide verordeningen, dan zouden de tijdschema's op bepaalde punten op elkaar moeten worden afgestemd. Zo moet een schip dat na 31 augustus 2024 voor het eerst een haven van een lidstaat aandoet thans op grond van de FuelEU Zeevaart-verordening uiterlijk twee maanden na de eerste keer dat het de betrokken haven heeft aangedaan, een monitoringplan indienen, maar moet een schip dit op grond van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer uiterlijk drie maanden na de eerste keer dat het voor het eerst een haven van een lidstaat heeft aangedaan, doen.

Uiterlijk op 31 januari in de verificatieperiode moet het FuelEU-verslag bij de verificateur worden ingediend; de verificateur is verplicht om uiterlijk op 31 maart in de verificatieperiode het geverifieerde FuelEU-verslag in de FuelEU-databank te registreren. Daarentegen bepaalt de MRV-verordening inzake maritiem vervoer dat, afhankelijk van de voorschriften van de bevoegde administrerende instantie, het geverifieerde emissieverslag in de periode tussen 28 februari en 31 maart in de verificatieperiode bij de bevoegde autoriteiten moet worden ingediend. Het is aan elke administrerende autoriteit om te bepalen op welke exacte datum in die periode zij het verslag indient.

Conclusies

- De te volgen tijdschema's en procedures om aan de vereisten van de twee verordeningen te voldoen, zijn vergelijkbaar wat betreft opzet, maar verschillen wat betreft de data en de formulering van de verplichtingen. Een nadere afstemming van het monitoring- en rapportageproces zou kunnen worden overwogen.

VII. Algemene conclusies

Uit de vergelijking blijkt dat er, ondanks het feit dat de FuelEU Zeevaart-verordening, de MRV-verordening inzake maritiem vervoer en de EU-ETS-richtlijn op veel punten inmiddels goed op elkaar zijn afgestemd, nog mogelijkheden zijn om, door middel van de komende herzieningen van deze handelingen, de bestaande verschillen te verkleinen teneinde de uitvoering te vereenvoudigen en de administratieve lasten voor exploitanten, verificateurs en lidstaten te verminderen.

De grootste voordelen zouden kunnen worden behaald door middel van de invoering van één enkel systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV), dat in het kader van zowel de FuelEU Zeevaart-verordening als de EU ETS-richtlijn kan worden gebruikt zodat maatschappijen de in het kader van de MRV-verordening inzake maritiem vervoer verzamelde, geverifieerde en gerapporteerde gegevens kunnen gebruiken om te voldoen aan de EU-ETS-richtlijn en de FuelEU Zeevaart-verordening.

Een dergelijk systeem, dat is gebaseerd op de MRV-verordening inzake maritiem vervoer moet i) alle monitoringvereisten uit hoofde van de EU-ETS-richtlijn en de FuelEU Zeevaart-verordening omvatten, ii) discrepanties en verschillen tussen de vereisten tot een minimum beperken, iii) zorgen voor onderlinge afstemming van de rapportagedocumenten en de eventuele samenvoeging daarvan tot één enkel model (d.w.z. monitoringplannen, emissieverslagen), iv) leiden tot één enkel verificatie- en accreditatiekader, en v) zorgen voor een geharmoniseerde betekenis van het concept "gereglementeerde entiteit" in de MRV-verordening inzake maritiem vervoer, de FuelEU Zeevaart-verordening en de EU-ETS-richtlijn.

Naast het systeem voor monitoring, rapportage en verificatie zou in de toekomst ook verdere convergentie tussen de FuelEU Zeevaart-verordening en de EU-ETS-richtlijn kunnen worden overwogen op andere gebieden, zoals geografische vrijstellingen, scheepstypen, toepassing op het gebied van energie en emissies, ijsnavigatie en handhavingsmaatregelen. Het tot stand brengen van meer samenhang tussen deze bepalingen is echter een grotere uitdaging dan te zorgen voor onderlinge afstemming van de systemen voor monitoring, rapportage en verificatie. Bovendien zijn er gegronde redenen om de bestaande verschillen, die het gevolg zijn van specifieke keuzes van de medewetgevers, in stand te houden.

Alle wijzigingen met betrekking tot de bovengenoemde punten moeten worden gecoördineerd. Ook moet er rekening worden gehouden met de gevolgen van de wijzigingen voor de drie wetteksten. Tegelijkertijd moeten — met het oog op het behoud van de ecologische integriteit en de doeltreffendheid van de klimaatmaatregelen van de Unie, met inbegrip van haar wettelijk bindende verplichtingen — bij elke herziening de haalbaarheid en de economische, ecologische en maatschappelijke gevolgen van verdere convergentie in aanmerking worden genomen.