EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 28.7.2026
COM(2026) 409 final

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om samspillet og konvergensen mellem FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

om samspillet og konvergensen mellem FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport

I. Indledning

EU har vedtaget forskellige retsakter, der fremmer dekarboniseringen af søfartssektoren. Disse retsakter har til formål at øge anvendelsen af kulstoffattige og bæredygtige brændstoffer og teknologier i skibe, der anløber EU-havne. Denne rapport fokuserer primært på to af disse retsakter:

1) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805[1] af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ("FuelEU Maritime-forordningen"), der trådte i kraft den 12. oktober 2023 og har fundet fuld anvendelse siden den 1. januar 2025. I forordningen fastsættes krav om en gradvis reduktion af drivhusgasintensiteten af den energi, der bruges om bord på store skibe, og om anvendelse af landstrøm i udvalgte europæiske havne fra 2030 og frem.

2) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757[2] af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF ("MRV-forordningen om søtransport") pålægger store skibe, der anløber havne i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), at overvåge og årligt rapportere verificerede drivhusgasemissioner og andre data om energieffektivitet. MRV-forordningen om søtransport blev revideret i 2023 efter udvidelsen af EU's emissionshandelssystem til at omfatte emissioner fra søtransport (ETS)[3].

I artikel 30, stk. 1, i FuelEU Maritime-forordningen pålægges Kommissionen at forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport, hvori "samspillet og konvergensen" mellem nævnte forordning og MRV-forordningen om søtransport undersøges.

Kommissionen har derfor foretaget en første sammenlignende analyse af FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport og de tilknyttede delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Der er også taget hensyn til de første erfaringer, der er gjort med den faktiske gennemførelse af disse retsakter.

Da MRV-forordningen om søtransport indeholder en ramme for overvågning, rapportering og verifikation af data for de søfartsrelaterede elementer i EU ETS-direktivet[4], er elementer i dette direktiv også omfattet af denne rapport, hvor det er relevant.

I januar 2024 blev EU ETS udvidet til søfartssektoren. Siden da har rederier været forpligtet til at købe og returnere EU ETS-emissionskvoter for hvert ton rapporterede CO_2-emissioner (eller CO_2-ækvivalente emissioner) inden for EU ETS-systemets anvendelsesområde.

Under udarbejdelsen af FuelEU Maritime-forordningen og revisionen i 2023 af MRV-forordningen om søtransport og under forhandlingerne med Europa-Parlamentet og Rådet blev der gjort en indsats for så vidt muligt at tilpasse de to retsakter til hinanden og skabe en ramme, der sikrer strømlinet overholdelse for regulerede enheder, verifikatorer og medlemsstaternes administrerende myndigheder.

De to forordninger er indbyrdes forbundne, fordi data, der rapporteres med henblik på MRV-forordningen om søtransport, i henhold til FuelEU Maritime-forordningen bør anvendes, når det er nødvendigt, til at verificere overholdelsen af FuelEU Maritime-forordningen for at begrænse den administrative byrde for selskaber, verifikatorer og kompetente myndigheder.

Der er imidlertid særskilte aspekter vedrørende overvågning, rapportering og verifikation i de to forordninger, eftersom udarbejdelsen af Kommissionens forslag til FuelEU Maritime-forordningen, revisionen af MRV-forordningen om søtransport og medtagelsen af søfartssektoren i EU ETS samt de respektive forhandlinger med Europa-Parlamentet og Rådet fandt sted separat, om end med delvise tidsmæssige overlap.

Der er derfor behov for yderligere undersøgelse og analyse af disse retsakter med henblik på at:

- gøre status over forskelle og uoverensstemmelser mellem forordningernes hovedbestemmelser
- vurdere de udfordringer, der opstår som følge af forpligtelsen til at overholde de to forordninger samtidig
- fremlægge mulige veje til yderligere at tilpasse dem til hinanden og forbedre sammenhængen.

Resultaterne skal give indsigt i eventuelle muligheder for at strømline de administrative krav i overensstemmelse med tilsagnene om generel administrativ forenkling, der er fastsat i konkurrenceevnekompasset for EU.

Forordningernes anvendelsesområde

Størrelsestærskler

For så vidt angår størrelsen af de skibe, der er omfattet af de analyserede forordningers anvendelsesområde, finder FuelEU Maritime-forordningen anvendelse på skibe med en bruttotonnage på over 5 000, som anvendes til transport af passagerer eller gods til erhvervsformål. Tilsvarende er det i MRV-forordningen om søtransport fastsat, at den finder anvendelse på skibe på 5 000

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 af 13. september 2023 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).
[2] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 af 29. april 2015 om overvågning, rapportering og verifikation af CO2-emissioner fra søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (EUT L 123 af 19.5.2015, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).
[3] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/957 af 10. maj 2023 om ændring af forordning (EU) 2015/757 for at muliggøre medtagelse af søtransportaktiviteter i EU's emissionshandelssystem og overvågning, rapportering og verifikation af emissioner af yderligere drivhusgasser og emissioner fra yderligere skibstyper (EUT L 130 af 16.5.2023, s. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).
[4] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/87/EF af 13. oktober 2003 om en ordning for handel med kvoter for drivhusgasemissioner i Fællesskabet og om ændring af Rådets direktiv 96/61/EF (EUT L 275 af 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

bruttotonnage og derover og fra den 1. januar 2025 på almindelige fragtskibe på under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, og på offshoreskibe på 400 bruttotonnage og derover, der falder ind under en af kategorierne i bilag I til forordningen[5].

Geografisk anvendelsesområde

Rapportering i henhold til MRV-forordningen om søtransport omfatter brændstofforbrug og drivhusgasemissioner for alle internationale sejladser inden for EU og til og fra EU (sejladser mellem EU-havne og havne uden for EU) samt for et skibs aktiviteter i EU-havne. FuelEU Maritime-forordningen har samme rapporteringsmæssige anvendelsesområde, men for på en rimelig måde at afspejle EU's andel af emissionerne skal kun halvdelen (50 %) af brændstofforbruget/den energi, der anvendes på internationale sejladser til og fra EU, medregnes. Den samme regel anvendes i henhold til EU ETS-direktivet.

FuelEU Maritime-forordningen behandler sejladser mellem EU og regionerne i den yderste periferi i en hvilken som helst EU-medlemsstat på samme måde som internationale sejladser til/fra lande uden for EØS (dvs. at 50 % af brændstofforbruget/den anvendte energi medregnes). I henhold til MRV-forordningen om søtransport behandles sådanne sejladser derimod som sejladser inden for EU (dvs. at 100 % af emissionerne er omfattet af anvendelsesområdet). I henhold til EU ETS-direktivet er rederier imidlertid indtil december 2030 ikke forpligtet til at betale for emissionerne fra sejladser mellem en havn beliggende i en region i den yderste periferi i en medlemsstat og en havn beliggende i den samme medlemsstat, herunder sejladser mellem havne inden for en region i den yderste periferi og sejladser mellem havne i regionerne i den yderste periferi i den samme medlemsstat [se afsnittet om undtagelser nedenfor].

Emissioner, der er omfattet af forordningerne

Ved opgørelsen af emissioner fra brændstoffer omfatter EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport drivhusgasemissioner fra udstødningen, også kendt som nedstrøms- eller tank to wake-emissioner. Dette skyldes, at opstrømsemissioner (også kendt som well to tank), der er knyttet til brændstofproduktion, allerede er omfattet af andre ETS-sektorer, og at medregning af dem som en del af kvoterne til søfartssektoren kan føre til risiko for dobbeltudstedelse, dobbelthandel og dobbeltanprisninger. FuelEU Maritime-forordningen omfatter både well-to-tank- og tank-to-wake-emissioner for at sikre, at de forskellige energikilders samlede emissionspræstation tages i betragtning.

FuelEU Maritime-forordningen, MRV-forordningen om søtransport og EU ETS-direktivet bygger på bæredygtighedskriterierne, herunder minimumstærskler for drivhusgasemissionsbesparelser, der er fastsat i direktivet om vedvarende energi[6], for omdannelse af vedvarende råmaterialer til brændstoffer, herunder den relevante certificeringsordning. FuelEU Maritime-forordningen begrænser yderligere puljen af støtteberettigede brændstoffer ved at udelukke råmaterialer fra fødevare- og foderafgrøder. Brændstoffer, der er produceret af disse råmaterialer, behandles som fossile brændstoffer i henhold til FuelEU Maritime-forordningen.

Energikilder

Skibes indtag af visse andre energikilder end brændstof – såsom elektricitet fra landstrøm og vindkraft, som ikke kan overvåges under sejladser, men som bidrager til et skibs energiforbrug og dermed dets dekarboniseringsmål – er omfattet af FuelEU Maritime-forordningen, men ikke af MRV-forordningen om søtransport. For elektricitet fra landstrøm og for vindkraft kræves der derfor yderligere overvågning eller beregninger med henblik på FuelEU Maritime-forordningen.

Fritagelser

For så vidt angår anvendelsesområdet er der forskelle mellem de fritagelser, der er tilladt i henhold til FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet.

Både FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet giver medlemsstaterne mulighed for at fritage sejladser med passagerskibe til øer med færre end 200 000 fastboende. Der er imidlertid forskelle. For ETS' vedkommende kan fritagelserne finde anvendelse på sejladser mellem dels en havn på en ø under den anmodende medlemsstats jurisdiktion uden nogen vej- eller jernbaneforbindelse med fastlandet og med en befolkning på færre end 200 000 fastboende indbyggere, dels en havn under samme medlemsstats jurisdiktion. For FuelEU Maritime-forordningens vedkommende kan fritagelserne finde anvendelse på sejladser, der foretages af andre passagerskibe end krydstogtsskibe, mellem en anløbshavn under en medlemsstats jurisdiktion og en anløbshavn under samme medlemsstats jurisdiktion på en ø med færre end 200 000 fastboende. Disse fritagelser finder også anvendelse på relevante skibes aktiviteter i havn i forbindelse med de fritagne sejladser.

I henhold til både FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet kan medlemsstaterne fritage passagerskibe og, for EU ETS-direktivets vedkommende, ro-pax-skibe, der udfører tværnationale sejladser i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste eller offentlige tjenesteydelseskontrakter, for visse sejladser.

Medlemsstaterne kan også fritage passagerskibe, der yder søtransporttjenester i henhold til forpligtelser til offentlig tjeneste eller offentlige tjenesteydelseskontrakter, fra anvendelsen af FuelEU Maritime-forordningen for ruter mellem deres fastlandshavne og havne beliggende på en ø eller byerne Ceuta og Melilla. EU ETS-direktivet indeholder ikke bestemmelser om sådanne fritagelser.

Endelig kan medlemsstaterne i henhold til FuelEU Maritime-forordningen indføre fritagelser for sejladser mellem havne i regioner i den yderste periferi. I henhold til EU ETS-direktivet gælder der en automatisk (dvs. uden krav om underretning) midlertidig undtagelse frem til udgangen af 2030 for sejladser mellem en havn, der er beliggende i en region i den yderste periferi i en medlemsstat, og en havn, der er beliggende i samme medlemsstat, herunder sejladser mellem havne i samme region i den yderste periferi og sejladser mellem havne i regioner i den yderste periferi i samme medlemsstat.

---

[5] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2024/3214 af 16. oktober 2024 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 for så vidt angår reglerne for overvågning af drivhusgasemissioner fra offshoreskibe og nulsats for bæredygtige brændstoffer

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

[6] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2018/2001 af 11. december 2018 om fremme af anvendelsen af energi fra vedvarende energikilder (EUT L 328 af 21.12.2018, s. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

For alle ovennævnte fritagelser har FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet forskellige udløbsdatoer. Førstnævnte giver mulighed for fritagelser, der kan gælde indtil den 31. december 2029, mens sidstnævnte giver mulighed for, at de kan gælde indtil den 31. december 2030.

Bestemmelser om isklasse og sejlads i isfyldte farvande

FuelEU Maritime-forordningen, MRV-forordningen om søtransport og EU ETS-direktivet indeholder alle bestemmelser om skibets isklasse og sejlads i isfyldte farvande, om end i forskelligt format. For at afbøde meromkostningerne for isklasseskibe giver FuelEU Maritime-forordningen selskaberne mulighed for at anmode om, at den yderligere energi, der bruges som følge af skibets isklasse, og den, der bruges som følge af sejlads i isfyldte farvande, udelukkes fra beregningen af overensstemmelsesbalancen. I henhold til EU ETS-direktivet kan rederier indtil den 31. december 2030 returnere 5 % færre kvoter end de samlede verificerede emissioner fra deres isklasseskibe.

Nærliggende containeromladningshavne

For at mindske risikoen for undvigende havneanløb og flytning af omladningsaktiviteter kræver både FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet, at Kommissionen identificerer og ajourfører listen over "nærliggende containeromladningshavne". Med henblik på MRV er ophold i disse havne udelukket fra definitionen af "anløbshavn". Kriterierne for at identificere disse havne er identiske i FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet. Tidsplanerne for ajourføring af listerne er imidlertid ikke afstemt. Forskellene i data kan derfor føre til forskelle i de lister, der anvendes.

<u>Konklusioner:</u>

- De fleste forskelle i forordningernes anvendelsesområde er begrundet i de valg, som Parlamentet og Rådet har truffet. Eventuelle tilpasninger af anvendelsesområdet, f.eks. skibstype, bør undersøges nærmere i lyset af fordelene ved at skabe større sammenhæng mellem de regler, der er beskrevet ovenfor.
- Muligheden for i henhold til de regler, der er beskrevet ovenfor, at øge konvergensen med hensyn til berettigelse, bestemmelse af emissioner og drivhusgasintensiteten for brændstoffer, der anvendes om bord, kunne undersøges.
- For at lette gennemførelsen kunne en yderligere tilpasning af bestemmelserne om de undtagelser, der finder anvendelse i henhold til FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet, undersøges. Der bør dog i den forbindelse tages hensyn til, at disse forskelle skyldes specifikke valg, som medlovgiverne har truffet.
- Tidsplanerne for revision af listen over nærliggende containeromladningshavne kunne harmoniseres for at forenkle gennemførelsen.

II. Ansvarlige enheder

I FuelEU Maritime-forordningen, EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport fastlægges det, hvilke organer der er ansvarlige for gennemførelsen heraf. Disse definitioner er ensartede, men ikke identiske, hvilket kan medføre, at et rederi beslutter at have en anden ansvarlig enhed for EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport end for FuelEU Maritime-forordningen.

Den ansvarlige enhed i henhold til FuelEU Maritime-forordningen skal altid være ISM-rederiet, dvs. den juridiske enhed, der forvalter skibet i overensstemmelse med den internationale kode for sikker skibsdrift (ISM-koden). Afhængigt af de kontraktmæssige og operationelle ordninger bør ISM-rederiet enten være skibsejeren eller en anden organisation eller person end skibsejeren, der har indvilliget i at overtage alle de pligter og ansvarsområder, der pålægges ved ISM-koden. Når en skibsejer er ansvarlig for sit skibs overholdelse af ISM-koden, er skibsejeren både ISM-rederiet og den enhed, der er ansvarlig for overholdelsen af FuelEU Maritime-forordningen. I tilfælde, hvor skibsejeren har delegeret ansvaret for at overholde ISM-koden til en anden organisation eller person (som har indvilliget i at påtage sig dette ansvar), bliver den pågældende organisation eller person ISM-rederiet og den enhed, der er ansvarlig for overholdelsen af FuelEU Maritime-forordningen.

I henhold til MRV-forordningen om søtransport skal den samme enhed være ansvarlig for både EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport. I henhold til EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport kan den enhed, der er ansvarlig for overholdelsen med hensyn til emissionerne fra et givet skib, være enten skibsejeren (dvs. den registrerede ejer) eller ISM-rederiet. Hvis ISM-rederiet ikke er identisk med skibsejeren, skal den registrerede ejer og ISM-rederiet indgå en kontraktlig aftale om, hvilken enhed der påtager sig ansvaret for at opfylde forpligtelserne i EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport. Hvis den registrerede ejer og ISM-rederiet ikke har truffet en udtrykkelig beslutning, anses den registrerede ejer for at være ansvarlig for overholdelsen af de forpligtelser, der er fastsat i EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport.

Ansvarlige myndigheder

Den "administrerende stat" for et selskab, der er ansvarligt for overholdelsen af FuelEU Maritime-forordningen, fastlægges efter de samme regler som dem, der anvendes til at fastlægge den "ansvarlige administrerende myndighed" i henhold til EU ETS-direktivet for så vidt angår et rederi. Da det imidlertid er muligt, at det selskab, der er ansvarligt for et skib, i visse situationer ikke er det samme for henholdsvis FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport og EU ETS-direktivet (jf. ovenfor), kan det samme skib administreres af to forskellige medlemsstater, én for FuelEU Maritime-forordningen og en anden for EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport.

Inden for én medlemsstat kan der udpeges forskellige myndigheder til at være ansvarlige for administrationen af FuelEU Maritime-forordningen på den ene side og MRV-forordningen om søtransport og EU ETS-direktivet på den anden side, men det er op til medlemsstaten at beslutte, om det vil være bedst at tillægge den samme myndighed dette ansvar.

<u>Konklusioner</u>

- De ansvarlige enheder i henhold til FuelEU Maritime-forordningen, EU ETS-direktivet og MRV-forordningen om søtransport bør undersøges nærmere for at fastslå, om en ensartet fortolkning og definition af den regulerede enhed vil medføre yderligere forenkling, og for hvem. I den forbindelse bør det tages i betragtning, at EU ETS-direktivet vedrører overholdelse på selskabsniveau, mens FuelEU Maritime-forordningen fastsætter forpligtelser vedrørende skibe.

III. Overvågning, registrering og rapportering

Overvågningsplaner

I henhold til både FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport skal selskaberne for hvert af deres skibe indgive en overvågningsplan til verifikatoren med angivelse af de oplysninger, der er nødvendige for at opfylde rapporteringskravene. På grund af de forskellige krav skal operatørerne indgive to særskilte overvågningsplaner, den ene i overensstemmelse med MRV-forordningen om søtransport og den anden i overensstemmelse med FuelEU Maritime-forordningen. De to planer har en lignende struktur og kan udarbejdes i IT-systemet THETIS MRV. Efter at de to overvågningsplaner er indgivet, følger de uafhængige arbejdsgange.

I praksis fungerer THETIS MRV som et fælles kontaktpunkt for rederierne, idet systemet muliggør supplerende indberetning af data til brug for såvel MRV-forordningen om søtransport/EU ETS-direktivet som FuelEU Maritime-forordningen. Alle data, der overvåges og registreres i henhold til MRV-forordningen om søtransport, anvendes til beregningerne i henhold til FuelEU Maritime-forordningen med forbehold af bekræftelse fra FuelEU-verifikatoren, hvis denne er forskellig fra MRV-verifikatoren. De samme data fra MRV-forordningen om søtransport kan også anvendes til at aggregere data, der er relevante for rapporterne på virksomhedsniveau i henhold til EU ETS-direktivet.

Rapportering pr. sejlads

I henhold til både FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport overvåges data i princippet pr. sejlads. I henhold til MRV-forordningen om søtransport er det dog ikke obligatorisk at rapportere pr. sejlads, hvilket betyder, at selskaberne kan rapportere de krævede data på årligt aggregeret grundlag. I praksis gør THETIS MRV det dog muligt at registrere og rapportere data pr. sejlads som en frivillig mulighed i henhold til MRV-forordningen om søtransport.

Undtagelser fra overvågning pr. sejlads

Som en undtagelse tillader MRV-forordningen om søtransport, at selskaberne for visse skibe kun overvåger brændstofforbruget og drivhusgasemissionerne på årsbasis. Undtagelsen gælder for skibe, der kun foretager sejladser inden for EU og gennemfører mere end 300 sejladser om året. Sådanne undtagelser findes ikke i FuelEU Maritime-forordningen.

Fordeling af brændstof-/energiforbrug efter geografisk anvendelsesområde

FuelEU Maritime-forordningen giver mulighed for frit at fordele/omfordele det brændstof, der er anvendt i hele rapporteringsperioden, til den del af den tilbagelagte distance, der ligger inden for EU eller uden for EU, uanset om brændstoffet/energien rent faktisk blev anvendt på den specifikke sejlads. MRV-forordningen om søtransport og EU ETS-direktivet kræver, at den relevante brændstoftype rapporteres for netop den type sejlads, hvor brændstoffet blev forbrugt. Dette har betydning for fordelingen af brændstoffer med den laveste drivhusgasintensitet (og for nulsatsen i henhold til EU ETS-direktivet).

Konklusioner:

- De IT-løsninger, der anvendes i THETIS MRV, mindsker byrden ved at skulle indgive to særskilte overvågningsplaner. Det kunne dog undersøges, om det er muligt at sammenlægge de to overvågningsplaner, og om dette yderligere kunne forenkle rapporteringen.
- Der er forskelle med hensyn til rapporteringskravene vedrørende energi, der anvendes i havne og under sejladser. I modsætning til MRV-forordningen om søtransport indeholder FuelEU Maritime-forordningen desuden ikke undtagelser, der giver visse skibe mulighed for at overvåge deres brændstofforbrug og emissioner årligt i stedet for at overvåge hver enkelt sejlads. Muligheden for yderligere at tilpasse disse elementer kunne undersøges.

IV. Verifikation

Det verifikationssystem, der finder anvendelse i henhold til FuelEU Maritime-forordningen, bygger i vid udstrækning på det system, der er fastsat i MRV-forordningen om søtransport, men der er visse forskelle, som analyseres nedenfor.

Generelle forpligtelser og principper for verifikatorer og verifikationsprocedurer

Forpligtelserne og principperne for verifikatorerne og verifikationsprocedurerne – som præciseret i de gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport – er i vid udstrækning tilpasset hinanden[7]. En forskel er, at overvågningsplanerne i modsætning til MRV-forordningen om søtransport skal revurderes af den nye verifikator i henhold til FuelEU Maritime-forordningen, hvis verifikatoren ændres.

Akkreditering

Specifikationer vedrørende reglerne for akkreditering af verifikatorer i henhold til MRV-forordningen om søtransport og FuelEU Maritime-forordningen er fastsat i delegerede retsakter[8]. Bestemmelserne i disse retsakter er identiske eller i vid udstrækning ens.

Konklusioner

- Reglerne for verifikation og akkreditering af verifikatorer er fastsat i både FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport og præciseres yderligere i særskilte delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter. Forskellene i reglerne er minimale og skyldes hovedsagelig de forskellige arbejdsgange og verifikatorernes roller i henhold til de forskellige retsakter.

[7] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2024/2027 af 26. juli 2024 om verifikationsaktiviteter i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF (*EUT L 2024/2027 af 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj*) og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2917 af 20. oktober 2023 om verifikationsaktiviteter, akkreditering af verifikatorer og de administrerende myndigheders godkendelse af overvågningsplaner i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport og om ophævelse af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2016/2072 (*EUT L, 2023/2917 af 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj*).

[8] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/192 af 9. september 2024 om procedurerne for akkreditering af verifikatorer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1805 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF (*EUT L, 2025/192 af 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj*) og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/2917 som nævnt ovenfor.

V. Håndhævelse

Afgørelse om bortvisning/tilbageholdelse

I henhold til både FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport kan medlemsstaterne udstede en afgørelse om bortvisning, hvis et skib ikke opfylder sine forpligtelser i to eller flere på hinanden følgende rapporteringsperioder. Flagstaten må dog ikke nægte skibe, der fører dens flag, adgang til havn.

Forpligtelse til at være i besiddelse af et gyldigt overensstemmelsesdokument

I henhold til FuelEU Maritime-forordningen skal skibe, der ikke har gennemført nogen sejladser inden for forordningens anvendelsesområde i en rapporteringsperiode, stadig opbevare et gyldigt FuelEU-overensstemmelsesdokument (et skibsspecifikt dokument, der udstedes til et selskab af en verifikator, og som bekræfter, at det pågældende skib har opfyldt kravene i FuelEU Maritime-forordningen i en bestemt rapporteringsperiode) om bord i verifikationsperioden. MRV-forordningen om søtransport fastsætter kun en forpligtelse til at opbevare et gyldigt overensstemmelsesdokument om bord for skibe, der har gennemført sejladser inden for forordningens anvendelsesområde i rapporteringsperioden. For så vidt angår inaktive skibe (dvs. ingen aktivitet inden for MRV-forordningen om søtransports anvendelsesområde) forbyder denne forordning ikke indsendelse af en verificeret emissionsrapport med nul emissioner med henblik på at opnå et gyldigt overensstemmelsesdokument.

Flagstatens forpligtelser

I MRV-forordningen om søtransport fastsættes det, at hver medlemsstat skal træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibe, der fører dens flag, opfylder overvågnings- og rapporteringskravene. I henhold til FuelEU Maritime-forordningen er medlemsstaterne derimod ikke forpligtet til at foretage kontrol af skibe, der fører deres flag.

Udstedelse af FuelEU-overensstemmelsesdokument

I henhold til FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport er verifikatoren i princippet ansvarlig for at udstede det relevante overensstemmelsesdokument. I henhold til FuelEU Maritime-forordningen skal dokumentet dog, hvis der skal betales en FuelEU-sanktion, udstedes af den administrerende stats kompetente myndighed. Endvidere er det i henhold til FuelEU muligt for den kompetente myndighed at tilbagekalde tidligere udstedte overensstemmelsesdokumenter, hvis der konstateres fejlinformationer eller manglende overensstemmelse i de rapporterede data, hvilket ikke er tilfældet i henhold til MRV-forordningen om søtransport.

Inspektioner

Både FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport pålægger havnestatskontrolmyndighederne at medtage kontrol af overensstemmelsesdokumenter som led i deres inspektioner (som udføres i overensstemmelse med direktiv 2009/16/EF)[9].

Sanktioner

I henhold til både FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport skal medlemsstaterne fastsætte et særskilt regelsæt om sanktioner, der finder anvendelse på overtrædelser af forordningerne.

Konklusioner

- Håndhævelsesreglerne i både FuelEU Maritime-forordningen og MRV-forordningen om søtransport er centreret om skibet og indeholder mange identiske eller lignende bestemmelser, men der er forskelle. Etablering af en fælles håndhævelsesordning kunne undersøges med henblik på at strømline visse aktiviteter og mindske byrden for medlemsstaternes myndigheder.

VI. Tidsplan for overholdelsesforpligtelser

En sammenligning af overholdelsesforpligtelserne i MRV-forordningen om søtransport og FuelEU Maritime-forordningen viser, at de to forordninger er afstemt med hensyn til tidsfristerne.

Hvis det i fremtiden besluttes at arbejde med én samlet overvågningsplan for de to forordninger, vil tidsplanen skulle tilpasses på visse punkter. F.eks. skal skibe, der efter den 31. august 2024 anløber en havn i en medlemsstat for første gang, på nuværende tidspunkt indsende en overvågningsplan senest to måneder efter deres første anløbshavn i henhold til FuelEU Maritime-forordningen, men senest tre måneder efter det enkelte skibs første anløb af en havn i en medlemsstat i henhold til MRV-forordningen om søtransport.

Senest den 31. januar i verifikationsperioden skal FuelEU-rapporten indsendes til verifikatoren, og senest den 31. marts i verifikationsperioden skal verifikatoren registrere den verificerede FuelEU-rapport i FuelEU-databasen. I modsætning hertil fastsættes det i MRV-forordningen om søtransport, at den verificerede emissionsrapport, afhængigt af reglerne hos den ansvarlige administrerende myndighed, skal indsendes til de relevante myndigheder i perioden fra den 28. februar til den 31. marts i verifikationsperioden. Det er op til den enkelte administrerende myndighed at træffe afgørelse om den nøjagtige dato for indsendelse af rapporten inden for denne periode.

Konklusioner

- De tidsplaner og procedurer, der skal følges for at opfylde kravene i de to forordninger, har en lignende struktur, men der er forskelle i datoerne og formuleringen af forpligtelserne. En yderligere tilpasning af overvågnings- og rapporteringsprocessen kunne overvejes.

VII. Overordnede konklusioner

Sammenligningen viser, at selv om FuelEU Maritime-forordningen, MRV-forordningen om søtransport og EU ETS-direktivet allerede er godt tilpasset hinanden på mange punkter, er der mulighed for at mindske eksisterende uoverensstemmelser gennem de kommende

[9] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/16/EF af 23. april 2009 om havnestatskontrol (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

revisioner af retsakterne med henblik på at forenkle gennemførelsen og mindske den administrative byrde for operatører, verifikatorer og medlemsstater.

De største fordele ville kunne opnås ved at etablere ét enkelt overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystem, der både tjener FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet og sikrer, at selskaberne kan anvende de data, der er indsamlet, verificeret og rapporteret i henhold til MRV-forordningen om søtransport, til overholdelse af EU ETS-direktivet og FuelEU Maritime-forordningen.

Et sådant system baseret på MRV-forordningen om søtransport bør i) omfatte alle overvågningskrav i EU ETS-direktivet og FuelEU Maritime-forordningen, ii) minimere uoverensstemmelser og manglende tilpasning mellem kravene, iii) tilpasse og eventuelt sammenlægge rapporteringsdokumenterne i én enkelt skabelon (dvs. overvågningsplaner, emissionsrapporter), iv) etablere én samlet verifikations- og akkrediteringsramme og v) tilpasse begrebet reguleret enhed i MRV-forordningen om søtransport, FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet.

Ud over overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemet kunne der i fremtiden også overvejes yderligere konvergens mellem FuelEU Maritime-forordningen og EU ETS-direktivet på andre områder såsom geografiske fritagelser, skibstyper, energi- og emissionsdækning, sejlads i is og håndhævelsesforanstaltninger. Det ville dog være mere udfordrende at opnå større sammenhæng mellem disse bestemmelser end at tilpasse overvågnings-, rapporterings- og verifikationssystemerne. Desuden er der legitime grunde til at bevare de eksisterende forskelle, som var baseret på medlovgivernes specifikke valg.

Alle ændringer vedrørende ovennævnte spørgsmål bør koordineres og tage hensyn til virkningen af ændringer på tværs af de tre retsakter. Samtidig bør enhver revision undersøge gennemførligheden og de økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser af yderligere konvergens med henblik på at bevare den miljømæssige integritet og effektivitet i Unionens klimaindsats, herunder Unionens retligt bindende forpligtelser.