EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 28.7.2026
COM(2026) 409 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Wechselwirkung und die Konvergenz der „FuelEU Maritime“-Verordnung mit der EU-MRV-Verordnung

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Wechselwirkung und die Konvergenz der „FuelEU Maritime“-Verordnung mit der EU-MRV-Verordnung

I. Einführung

Die EU hat verschiedene Rechtsakte angenommen, mit denen die Dekarbonisierung des Seeverkehrssektors vorangetrieben wird. Diese Rechtsakte zielen darauf ab, die Nutzung kohlenstoffarmer und nachhaltiger Kraftstoffe und Technologien durch Schiffe, die Häfen in der EU anlaufen, zu steigern. Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf zwei dieser Rechtsakte:

1) Die Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG[1] (im Folgenden „‚FuelEU Maritime‘-Verordnung“) trat am 12. Oktober 2023 in Kraft und kommt seit dem 1. Januar 2025 vollständig zur Anwendung. Sie schreibt eine schrittweise Verringerung der Treibhausgasintensität der an Bord großer Schiffe verbrauchten Energie vor und die Nutzung der Landstromversorgung in ausgewählten europäischen Häfen ab dem Jahr 2030 vor.

2) Die Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG[2] (im Folgenden „MRV-Verordnung“ (Monitoring, Reporting. Verification)) schreibt vor, die Treibhausgasemissionen und andere Energieeffizienzdaten großer Schiffe, die Häfen im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) anlaufen, zu überwachen, jährlich darüber Bericht zu erstatten und zu prüfen. Die MRV-Verordnung wurde im Jahr 2023 überarbeitet, nachdem das EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS)[3] auf Emissionen aus dem Seeverkehr ausgeweitet worden war.

Gemäß Artikel 30 Absatz 1 der „FuelEU Maritime“-Verordnung muss die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vorlegen, in dem „die Wechselwirkung und die Konvergenz“ dieser Verordnung mit der MRV-Verordnung untersucht werden.

Die Kommission hat daher eine erste vergleichende Analyse der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der MRV-Verordnung sowie der damit verbundenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte durchgeführt. Es wurden auch die ersten Erfahrungen berücksichtigt, die bei der tatsächlichen Umsetzung dieser Rechtsakte gesammelt wurden.

Da die MRV-Verordnung einen Rahmen für die Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Daten bietet, die den Seeverkehrsaspekt der EU-EHS-Richtlinie[4] betreffen, werden erforderlichenfalls auch Teile dieser Richtlinie im vorliegenden Bericht behandelt.

Im Januar 2024 wurde das EU-EHS auf den Seeverkehrssektor ausgeweitet. Seitdem sind Schifffahrtsunternehmen verpflichtet, für jede Tonne gemeldeter CO_2-Emissionen (oder Emissionen in CO_2-Äquivalent) Emissionszertifikate im Rahmen des EU-EHS zu erwerben und abzugeben.

Während der Ausarbeitung der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der Überarbeitung der MRV-Verordnung im Jahr 2023 sowie in den Verhandlungen mit dem Parlament und dem Rat wurden Anstrengungen unternommen, um die beiden Rechtsakte so weit wie möglich aufeinander abzustimmen und einen Rahmen zu schaffen, in dem für die Einhaltung der Vorschriften durch beaufsichtige Unternehmen, Prüfstellen und die Verwaltungsbehörden der Mitgliedstaaten straffe Verfahren vorgesehen sind.

Die beiden Verordnungen sind auch insofern miteinander verknüpft, als gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung zur Überprüfung der Einhaltung dieser Verordnung bei Bedarf alle bereits für die Zwecke der MRV-Verordnung gemeldeten Daten verwendet werden sollten, um den Verwaltungsaufwand für Schifffahrtsunternehmen, Prüfstellen und zuständige Behörden zu begrenzen.

Die beiden Verordnungen weisen jedoch unterschiedliche Aspekte der Überwachung, Berichterstattung und Prüfung auf, weil die Ausarbeitung der Vorschläge der Kommission für die „FuelEU Maritime“-Verordnung, die Überarbeitung der MRV-Verordnung und die Einbeziehung des Seeverkehrs in das EU-EHS sowie die entsprechenden Verhandlungen mit dem Parlament und dem Rat getrennt voneinander erfolgten, auch wenn es dabei zeitliche Überschneidungen gab.

Es ist daher eine weitere Prüfung und Analyse dieser Rechtsakte angezeigt, um

- eine Bestandsaufnahme der Unterschiede und Abweichungen zwischen den wichtigsten Bestimmungen der Verordnungen vorzunehmen,
- die Herausforderungen zu bewerten, die sich aus der Verpflichtung zur gleichzeitigen Einhaltung beider Verordnungen ergeben, und
- Möglichkeiten zur weiteren Angleichung und Verbesserung der Kohärenz aufzuzeigen.

Die Ergebnisse sollen Möglichkeiten zur Straffung der Verwaltungsanforderungen im Einklang mit den im Kompass für eine wettbewerbsfähige EU festgelegten Verpflichtungen zur allgemeinen Verwaltungsvereinfachung aufzeigen.

Anwendungsbereich der Verordnungen

[1] Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

[2] Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] Verordnung (EU) 2023/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 zur Einbeziehung von Seeverkehrstätigkeiten in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und zur Überwachung, Berichterstattung und Prüfung in Bezug auf Emissionen von zusätzlichen Treibhausgasen und Emissionen von zusätzlichen Schiffstypen (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 105, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj).

[4] Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).

Schwellenwerte in Bezug auf die Größe

Was die Größe der in den Anwendungsbereich der analysierten Verordnungen fallenden Schiffe betrifft, so gilt die „FuelEU Maritime“-Verordnung für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von mehr als 5 000, die der gewerblichen Beförderung von Personen oder Gütern dienen. Der Anwendungsbereich der MRV-Verordnung ist sehr ähnlich – sie gilt für Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 5 000 und mehr und seit dem 1. Januar 2025 auch für Stückgutschiffe mit einer Bruttoraumzahl von unter 5 000, aber nicht unter 400 sowie für Offshore-Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 400 und mehr, die unter eine der in Anhang I der Verordnung aufgeführten Kategorien fallen[5].

Geografischer Anwendungsbereich

Die Berichterstattung im Rahmen der MRV-Verordnung umfasst den Kraftstoffverbrauch und die Treibhausgasemissionen auf allen Fahrten sowohl innerhalb der EU als auch außerhalb der EU (internationale Fahrten zwischen Häfen in der EU und Häfen in Drittländern) sowie in Häfen in der EU. Der Umfang der Berichterstattung im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung ist derselbe, jedoch wird nur die Hälfte (50 %) des Kraftstoff- bzw. Energieverbrauchs auf Fahrten außerhalb der EU berücksichtigt, um den EU-Anteil der Emissionen angemessen widerzuspiegeln. Dieselbe Regel findet in der EU-EHS-Richtlinie Anwendung.

Im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung werden Fahrten zwischen der EU und den Gebieten in äußerster Randlage eines EU-Mitgliedstaats genauso behandelt wie internationale Fahrten nach bzw. aus Nicht-EWR-Ländern (und somit nur 50 % des Kraftstoff- bzw. Energieverbrauchs berücksichtigt). Im Rahmen der MRV-Verordnung werden solche Fahrten hingegen als Fahrten innerhalb der EU behandelt (weshalb die betreffenden Emissionen zu 100 % in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen). Gemäß der EU-EHS-Richtlinie sind Schifffahrtsunternehmen nicht verpflichtet, für Emissionen zu zahlen, die bis Dezember 2030 aus Fahrten zwischen einem Hafen in einem Gebiet in äußerster Randlage eines Mitgliedstaats und einem Hafen in demselben Mitgliedstaat entstehen, wozu auch Fahrten zwischen Häfen innerhalb eines Gebiets in äußerster Randlage und Fahrten zwischen Häfen von Gebieten in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats zählen (siehe nachstehenden Abschnitt über Ausnahmen).

Unter die Verordnungen fallende Emissionen

Was die Anrechnung von Emissionen aus Kraftstoffen betrifft, so decken die EU-EHS-Richtlinie und die MRV-Verordnung nur Abgasemissionen, auch nachgelagerte Emissionen oder Tank-to-Wake-Emissionen genannt, ab. Dies liegt daran, dass die bei der Kraftstoffherstellung entstehenden vorgelagerten Emissionen, auch bekannt als Well-to-Tank-Emissionen, bereits in anderen EHS-Sektoren erfasst werden und ihre Anrechnung als Teil der Zertifikate für den Schifffahrtssektor daher möglicherweise zur doppelten Ausgabe von Zertifikaten, deren doppeltem Verkauf und deren doppelter Geltendmachung führen könnte. Die „FuelEU Maritime“-Verordnung deckt sowohl Well-to-Tank- als auch Tank-to-Wake-Emissionen ab, um sicherzustellen, dass die Gesamtemissionen der verschiedenen Energiequellen berücksichtigt werden.

Die „FuelEU Maritime“-Verordnung, die MRV-Verordnung und die EU-EHS-Richtlinie stützen sich für die Umwandlung erneuerbarer Rohstoffe in Kraftstoffe, einschließlich des einschlägigen Zertifizierungssystems, auf die in der Erneuerbare-Energien-Richtlinie[6] festgelegten Nachhaltigkeitskriterien, auch die Mindestschwellenwerte für Treibhausgaseinsparungen. Die „FuelEU Maritime“-Verordnung schränkt die Auswahl zulässiger Kraftstoffe weiter ein, indem Rohstoffe aus Nahrungs- und Futtermittelpflanzen ausgeschlossen werden. Aus diesen Rohstoffen hergestellte Kraftstoffe werden im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung als fossile Kraftstoffe behandelt.

Energiequellen

Die Nutzung bestimmter anderer Energiequellen als Kraftstoff auf Schiffen – wie Strom aus landseitiger Versorgung und Windenergie, die während der Fahrt nicht überwacht werden können, aber zum Energieverbrauch eines Schiffes und damit zu seinen Dekarbonisierungszielen beitragen – wird von der „FuelEU Maritime“-Verordnung, nicht jedoch von der MRV-Verordnung abgedeckt. Die „FuelEU Maritime“-Verordnung sieht daher für Strom aus landseitiger Versorgung und für Windenergie zusätzliche Überwachungsmaßnahmen oder Berechnungen vor.

Ausnahmen

In Bezug auf den Anwendungsbereich bestehen Unterschiede zwischen den zulässigen Ausnahmen gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung und jenen gemäß der EU-EHS-Richtlinie.

Zwar können die Mitgliedstaaten sowohl nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch nach der EU-EHS-Richtlinie Fahrten von Fahrgastschiffen zu Inseln mit weniger als 200 000 ständigen Einwohnern von den Vorschriften ausnehmen, es bestehen jedoch Unterschiede. Nach der EU-EHS-Richtlinie können die Ausnahmen für Fahrten zwischen einem Hafen einer Insel ohne Straßen- oder Schienenverbindung zum Festland, die im Hoheitsgebiet des ersuchenden Mitgliedstaats liegt und weniger als 200 000 ständige Einwohner hat, und einem Hafen im Hoheitsgebiet jenes Mitgliedstaats gelten. Nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung können die Ausnahmen für Fahrten von anderen Fahrgastschiffen als Kreuzfahrt-Fahrgastschiffen zwischen einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats und einem Anlaufhafen im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaats auf einer Insel mit weniger als 200 000 ständigen Einwohnern gelten. Diese Ausnahmen gelten dann auch für die im Zusammenhang mit den ausgenommenen Fahrten stehenden Tätigkeiten der Schiffe im Hafen.

Sowohl nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch nach der EU-EHS-Richtlinie können die Mitgliedstaaten für bestimmte Fahrten Fahrgastschiffe – im Falle der EU-EHS-Richtlinie auch Ro-Ro-Fahrgastschiffe – ausnehmen, die im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes grenzüberschreitende Fahrten unternehmen.

---

[5] Delegierte Verordnung (EU) 2024/3214 der Kommission vom 16. Oktober 2024 zur Änderung der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Vorschriften für die Überwachung von Treibhausgasemissionen von Offshore-Schiffen und den Emissionsfaktor null für nachhaltige Kraftstoffe

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

[6] Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 82, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj).

Ebenso können die Mitgliedstaaten Fahrgastschiffe, die im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Seeverkehrsdienstleistungen erbringen, für Routen zwischen ihren Anlaufhäfen auf dem Festland und Anlaufhäfen auf einer Insel oder in den Städten Ceuta und Melilla von der Anwendung der „FuelEU Maritime“-Verordnung ausnehmen. Die EU-EHS-Richtlinie sieht solche Ausnahmen nicht vor.

Schließlich können die Mitgliedstaaten gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung Ausnahmen für Fahrten zwischen Häfen in Gebieten in äußerster Randlage einführen. Gemäß der EU-EHS-Richtlinie gibt es bis Ende 2030 eine automatische (d. h. nicht meldepflichtige) befristete Ausnahme für Fahrten zwischen einem Hafen in einem Gebiet in äußerster Randlage eines Mitgliedstaats und einem Hafen in demselben Mitgliedstaat, einschließlich Häfen in demselben Gebiet in äußerster Randlage und in einem anderen Gebiet in äußerster Randlage desselben Mitgliedstaats.

Für die oben genannten Ausnahmen kommen in der „FuelEU Maritime“-Verordnung und in der EU-EHS-Richtlinie unterschiedliche Enddaten zur Anwendung. Erstere lässt Ausnahmen bis zum 31. Dezember 2029 zu, letztere bis zum 31. Dezember 2030.

Bestimmungen über die Eisklasse und Fahrten durch vereiste Gewässer

Die „FuelEU Maritime“-Verordnung, die MRV-Verordnung und die EU-EHS-Richtlinie enthalten alle Bestimmungen über die Eisklasse eines Schiffes und Fahrten durch vereiste Gewässer, wenn auch in unterschiedlicher Form. Zur Abfederung der zusätzlichen Kosten für Schiffe der Eisklasse können Unternehmen gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung beantragen, dass die zusätzliche Energie, die aufgrund der Eisklasse des Schiffes und aufgrund der Fahrt in vereisten Gewässern verbraucht wird, von der Berechnung der Konformitätsbilanz ausgenommen wird. Gemäß der EU-EHS-Richtlinie können Schifffahrtsunternehmen 5 % weniger Zertifikate abgeben als ihre geprüften Emissionen, die bis zum 31. Dezember 2030 durch ihre Schiffe der Eisklasse entstanden sind.

Benachbarte Containerumschlaghäfen

Um das Risiko des Anlaufens von Ausweichhäfen und der Verlagerung von Umschlagtätigkeiten zu verringern, ist die Kommission sowohl gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch gemäß der EU-EHS-Richtlinie verpflichtet, eine Liste von „benachbarten Containerumschlaghäfen“ zu erstellen und diese zu aktualisieren. Halte in diesen Häfen sind für MRV-Zwecke vom Begriff des „Anlaufhafens“ ausgenommen. Die Kriterien für die Bestimmung dieser Häfen sind in der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie identisch. Die Fristen für die Aktualisierung der Listen sind jedoch nicht aufeinander abgestimmt. Unterschiede bei den Daten könnten daher zu Unterschieden in den verwendeten Listen führen.

<u>Schlussfolgerungen</u>

- Die meisten Unterschiede im Anwendungsbereich der Verordnungen sind durch die Entscheidungen des Parlaments und des Rates begründet. Etwaige Anpassungen des Anwendungsbereichs, z. B. in Bezug auf den Schiffstyp, sollten im Hinblick auf die Vorteile einer gestärkten Kohärenz zwischen den oben beschriebenen Vorschriften weiter geprüft werden.
- Es könnte geprüft werden, für mehr Konvergenz in Bezug auf die betroffenen Kategorien, die Bestimmung der Emissionen und der Treibhausgasintensität der an Bord verbrauchten Kraftstoffe nach den oben beschriebenen Vorschriften zu sorgen.
- Für eine einfachere Umsetzung könnte eine weitere Angleichung der Bestimmungen über die im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie geltenden Ausnahmen geprüft werden. Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass diese Unterschiede auf die spezifischen Entscheidungen der beiden gesetzgebenden Organe zurückzuführen sind.
- Die Fristen für die Überarbeitung der Liste benachbarter Containerumschlaghäfen könnten harmonisiert werden, um die Umsetzung zu vereinfachen.

II. Zuständige Stellen

In der „FuelEU Maritime“-Verordnung, der EU-EHS-Richtlinie und der MRV-Verordnung sind die jeweils für ihre Umsetzung zuständigen Stellen festgelegt. Die betreffenden Begriffsbestimmungen sind ähnlich, aber nicht identisch, was dazu führen könnte, dass Schifffahrtsunternehmen für die EU-EHS-Richtlinie und die MRV-Verordnung und für die „FuelEU Maritime“-Verordnung unterschiedliche verantwortliche Stellen benennen.

Laut der „FuelEU Maritime“-Verordnung muss die verantwortliche Stelle stets das ISM-Unternehmen sein, d. h. die juristische Person, die das Schiff im Einklang mit dem Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (International Safety Management Code, ISM-Code) verwaltet. Je nach vertraglichen und betrieblichen Vereinbarungen sollte das ISM-Unternehmen entweder der Schiffseigner oder jegliche andere Organisation oder Person sein, die sich bereit erklärt hat, allen Pflichten und Verantwortlichkeiten nachzukommen, die sich aus dem ISM-Code ergeben. Ist ein Schiffseigner für die Einhaltung des ISM-Codes durch sein Schiff verantwortlich, so ist der Schiffseigner sowohl das ISM-Unternehmen als auch die für die Einhaltung der „FuelEU Maritime“-Verordnung verantwortliche Stelle. Hat der Schiffseigner die Verantwortlichkeiten für die Einhaltung des ISM-Codes einer anderen Organisation oder Person übertragen (die sich bereit erklärt hat, diesen Verantwortlichkeiten nachzukommen), so wird diese Organisation oder Person zum ISM-Unternehmen sowie zur für die Einhaltung der „FuelEU Maritime“-Verordnung verantwortlichen Stelle.

Gemäß der MRV-Verordnung muss ein und dieselbe Stelle für die EU-EHS-Richtlinie und für die MRV-Verordnung verantwortlich sein. Im Rahmen der EU-EHS-Richtlinie und der MRV-Verordnung kann die für die Einhaltung der Vorschriften in Bezug auf die Emissionen eines bestimmten Schiffes verantwortliche Stelle entweder der Schiffseigner (d. h. der eingetragene Eigentümer) oder das ISM-Unternehmen sein. Ist das ISM-Unternehmen nicht mit dem Schiffseigner identisch, müssen der eingetragene Eigentümer und das ISM-Unternehmen vertraglich vereinbaren, welche Stelle die Verantwortung für die Einhaltung der Verpflichtungen aus der EU-EHS-Richtlinie und der MRV-Verordnung übernimmt. In Ermangelung einer ausdrücklichen Entscheidung des eingetragenen Eigentümers und des ISM-Unternehmens wird davon ausgegangen, dass der eingetragene Eigentümer für die Einhaltung der in der EU-EHS-Richtlinie und der MRV-Verordnung festgelegten Verpflichtungen verantwortlich ist.

Zuständige Behörden

Der „Verwaltungsstaat“ eines Schifffahrtsunternehmens, der gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung für die Durchsetzung der Verordnung zuständig ist, wird nach denselben Regeln bestimmt, nach denen auch die „für ein Schifffahrtsunternehmen zuständige Verwaltungsbehörde“ im Rahmen der EU-EHS-Richtlinie festgelegt wird. Da aber in bestimmten Situationen das für ein Schiff verantwortliche Unternehmen gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung möglicherweise nicht dasselbe ist wie jenes gemäß der

MRV-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie (siehe oben), kann es sein, dass dasselbe Schiff von zwei verschiedenen Mitgliedstaaten verwaltet wird, von denen einer für die „FuelEU Maritime“-Verordnung und der andere für die EU-EHS-Richtlinie und die MRV-Verordnung zuständig ist.

Innerhalb eines Mitgliedstaats können verschiedene Behörden benannt werden, die für die Verwaltung der „FuelEU Maritime“-Verordnung einerseits und der MRV-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie andererseits zuständig sind. Es ist jedoch Sache des Mitgliedstaats zu entscheiden, ob diese Zuständigkeit am besten ein und derselben Behörde übertragen würde.

Schlussfolgerungen

- Es sollte eine weitere Prüfung der gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung, der EU-EHS-Richtlinie und der MRV-Verordnung verantwortlichen Stellen durchgeführt werden, um festzustellen, ob eine einheitliche Auslegung und Definition des beaufsichtigten Unternehmens eine weitere Vereinfachung bringen würde und für wen. In diesem Zusammenhang sollte berücksichtigt werden, dass in der EU-EHS-Richtlinie die Einhaltung der Vorschriften auf Unternehmensebene geprüft wird und dass die „FuelEU Maritime“-Verordnung Verpflichtungen für Schiffe vorsieht.

III. Überwachung, Aufzeichnung und Berichterstattung

Überwachungskonzepte bzw. Monitoringkonzepte

Sowohl nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch nach der MRV-Verordnung müssen die Schifffahrtsunternehmen der Prüfstelle für jedes ihrer Schiffe ein Überwachungskonzept bzw. Monitoringkonzept vorlegen, in dem die zur Erfüllung der Berichterstattungsanforderungen erforderlichen Informationen angegeben sind. Aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen müssen die Betreiber zwei getrennte Konzepte vorlegen, das Monitoringkonzept gemäß der MRV-Verordnung und das Überwachungskonzept gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung. Die beiden Konzepte weisen eine ähnliche Struktur auf und können im IT-System THETIS MRV erstellt werden. Nachdem die beiden Konzepte vorgelegt wurden, unterliegen sie voneinander unabhängigen Arbeitsabläufen.

In der Praxis fungiert THETIS MRV als zentrale Anlaufstelle für Schifffahrtsunternehmen und ermöglicht die ergänzende Übermittlung von Daten sowohl für die Zwecke der MRV-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie als auch die Zwecke der „FuelEU Maritime“-Verordnung. Alle gemäß der MRV-Verordnung überwachten und aufgezeichneten Daten werden für die Berechnungen gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung herangezogen. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine entsprechende Bestätigung der FuelEU-Prüfstelle, falls diese sich von der MRV-Prüfstelle unterscheidet. Die MRV-Daten können auch herangezogen werden, um Daten zu aggregieren, die für die Berichte auf Unternehmensebene gemäß der EU-EHS-Richtlinie relevant sind.

Berichterstattung auf Grundlage der einzelnen Fahrten

Sowohl nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch nach der MRV-Verordnung werden die Daten grundsätzlich pro Fahrt überwacht. Gemäß der MRV-Verordnung ist es jedoch nicht erforderlich, die Daten auf Grundlage der einzelnen Fahrten zu melden, weshalb die Unternehmen die erforderlichen Daten in jährlich aggregierter Form melden können. In der Praxis ist die Aufzeichnung und Meldung von Daten pro Fahrt in THETIS MRV allerdings als freiwillige Option gemäß der MRV-Verordnung möglich.

Ausnahmen von der Überwachung pro Fahrt

Als Ausnahme erlaubt die MRV-Verordnung den Schifffahrtsunternehmen, den Kraftstoffverbrauch und die Treibhausgasemissionen bestimmter Schiffe nur jährlich zu überwachen. Die Ausnahme gilt für Schiffe, die nur Fahrten innerhalb der EU durchführen und jährlich mehr als 300 Fahrten unternehmen. Solche Ausnahmen gibt es im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung nicht.

Zuordnung des Kraftstoff- bzw. Energieverbrauchs nach geografischem Anwendungsbereich

Nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung kann der während des gesamten Berichtszeitraums verbrauchte Kraftstoff frei zwischen der innerhalb und außerhalb der EU zurückgelegten Strecke aufgeteilt bzw. umverteilt werden, unabhängig davon, ob der Kraftstoff bzw. die Energie tatsächlich auf der betreffenden Strecke verbraucht wurde. Nach der MRV-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie muss die betreffende Kraftstoffart genau für die Art der Fahrt gemeldet werden, auf der der Kraftstoff verbraucht wurde. Dies wirkt sich auf die Zuordnung der Kraftstoffe mit der niedrigsten Treibhausgasintensität (und den Emissionsfaktor null für die EU-EHS-Richtlinie) aus.

Schlussfolgerungen

- IT-Lösungen, die im Rahmen von THETIS MRV zum Einsatz kommen, verringern den Aufwand, der durch die Vorlage zweier getrennter Konzepte entsteht. Es könnte jedoch geprüft werden, ob eine Zusammenführung der beiden Konzepte umsetzbar ist und ob eine solche Umstellung die Berichterstattung weiter vereinfachen würde.
- Bei den Berichterstattungsanforderungen für den Energieverbrauch in Häfen und auf Fahrten gibt es Unterschiede. Darüber hinaus sieht die „FuelEU Maritime“-Verordnung anders als die MRV-Verordnung keine Ausnahmen vor, wonach der Kraftstoffverbrauch und die Emissionen bestimmter Schiffe jährlich überwacht werden können (und nicht für jede einzelne Fahrt). Es könnte die Möglichkeit einer weiteren Angleichung dieser Elemente geprüft werden.

IV. Prüfung

Das im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung anwendbare Prüfsystem stützt sich weitgehend auf das gemäß der MRV-Verordnung eingerichtete System, wobei es jedoch einige Unterschiede gibt, die im Folgenden analysiert werden.

Allgemeine Pflichten und Grundsätze für die Prüfstellen und Prüfverfahren

Die Pflichten und Grundsätze für die Prüfstellen und Prüfverfahren, die in den im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der MRV-Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten festgelegt sind, sind weitgehend aufeinander

abgestimmt[7]. Ein Unterschied besteht jedoch darin, dass die Überwachungskonzepte gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung – anders als die Monitoringkonzepte gemäß der MRV-Verordnung – im Falle eines Wechsels der Prüfstelle von der neuen Prüfstelle neu bewertet werden müssen.

Akkreditierung

Spezifikationen zu den Vorschriften für die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der MRV-Verordnung und der „FuelEU Maritime“-Verordnung sind in delegierten Rechtsakten festgelegt[8]. Die Bestimmungen dieser Rechtsakte sind identisch oder weitgehend ähnlich.

Schlussfolgerungen

- Vorschriften für die Prüfung und Akkreditierung von Prüfstellen sind sowohl in der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch in der MRV-Verordnung enthalten und werden in gesonderten delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten näher ausgeführt. Die Unterschiede zwischen den Vorschriften sind minimal und hauptsächlich auf die unterschiedlichen Arbeitsabläufe und Aufgaben der Prüfstellen gemäß den verschiedenen Rechtsakten zurückzuführen.

V. Durchsetzung

Ausweisungsanordnung und Festhalten

Sowohl gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch gemäß der MRV-Verordnung können die Mitgliedstaaten eine Ausweisungsanordnung verhängen, wenn ein Schiff seine Pflichten in zwei oder mehreren aufeinanderfolgenden Berichtszeiträumen nicht erfüllt. Allerdings darf der Flaggenstaat Schiffen, die seine Flagge führen, das Einlaufen in den Hafen nicht verweigern.

Pflicht zum Besitz eines gültigen Konformitätsnachweises bzw. einer gültigen Konformitätsbescheinigung

Gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung müssen Schiffe, die in einem Berichtszeitraum keine in den Anwendungsbereich der Verordnung fallenden Fahrten durchgeführt haben, dennoch während des Überprüfungszeitraums einen gültigen Konformitätsnachweis – also ein schiffsspezifisches Dokument, das für ein Schifffahrtsunternehmen von einer Prüfstelle ausgestellt wird und in dem bestätigt wird, dass das betreffende Schiff der „FuelEU Maritime“-Verordnung für einen bestimmten Berichtszeitraum entsprochen hat – an Bord mitführen. Gemäß der MRV-Verordnung müssen nur Schiffe, die im Berichtszeitraum in den Anwendungsbereich der Verordnung fallende Fahrten durchgeführt haben, die entsprechende gültige Konformitätsbescheinigung an Bord mitführen. Inaktiven Schiffen (d. h. Schiffen ohne in den Anwendungsbereich der MRV-Verordnung fallende Tätigkeit) ist es nach der Verordnung nicht verwehrt, einen geprüften Emissionsbericht ohne Emissionen vorzulegen, um eine gültige Konformitätsbescheinigung zu erhalten.

Pflichten des Flaggenstaats

Die MRV-Verordnung legt fest, dass jeder Mitgliedstaat alle erforderlichen Maßnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass Schiffe unter seiner Flagge die Überwachungs- und Berichterstattungsanforderungen erfüllen. Im Gegensatz dazu sind die Mitgliedstaaten gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung nicht verpflichtet, Schiffe unter ihrer Flagge zu kontrollieren.

Ausstellung eines FuelEU-Konformitätsnachweises

Gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der MRV-Verordnung ist grundsätzlich die Prüfstelle für die Ausstellung des Konformitätsnachweises bzw. der Konformitätsbescheinigung verantwortlich. Wenn eine FuelEU-Strafzahlung zu zahlen ist, so muss nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung die zuständige Behörde des Verwaltungsstaats den Konformitätsnachweis ausstellen. Darüber hinaus kann die zuständige Behörde gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung zuvor ausgestellte Konformitätsnachweise zurückziehen, wenn Falschangaben oder Nichtkonformitäten in den gemeldeten Daten festgestellt werden, was nach der MRV-Verordnung nicht der Fall ist.

Überprüfungen

Sowohl die „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch die MRV-Verordnung verpflichten die für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden, die Kontrolle des Konformitätsnachweises bzw. der Konformitätsbescheinigung in ihre Überprüfungen (wie sie gemäß der Richtlinie 2009/16/EG durchgeführt werden) aufzunehmen[9].

Sanktionen

Sowohl nach der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch nach der MRV-Verordnung müssen die Mitgliedstaaten gesonderte Vorschriften über Sanktionen erlassen, die bei Verstößen gegen die Verordnungen zu verhängen sind.

Schlussfolgerungen

- Die Durchsetzungsvorschriften sind sowohl im Rahmen der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch in dem der MRV-Verordnung auf das Schiff ausgerichtet; sie enthalten viele identische oder ähnliche Bestimmungen, weisen jedoch auch Unterschiede auf. Um bestimmte Tätigkeiten zu straffen und den Aufwand für die Behörden der Mitgliedstaaten zu verringern, könnte die Einführung einer einheitlichen Regelung für die Durchsetzung geprüft werden.

---

[7] Durchführungsverordnung (EU) 2024/2027 der Kommission vom 26. Juli 2024 über die Prüftätigkeiten gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG (ABl. L, 2024/2027, 29.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj) und Delegierte Verordnung (EU) 2023/2917 der Kommission vom 20. Oktober 2023 über die Prüftätigkeiten, die Akkreditierung von Prüfstellen und die Genehmigung von Monitoringkonzepten durch die Verwaltungsbehörden gemäß der Verordnung (EU) 2015/757 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Überwachung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr, die Berichterstattung darüber und die Prüfung dieser Emissionen und zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) 2016/2072 der Kommission (ABl. L, 2023/2917, 29.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj).

[8] Delegierte Verordnung (EU) 2025/192 der Kommission vom 9. September 2024 über Verfahren für die Akkreditierung von Prüfstellen gemäß der Verordnung (EU) 2023/1805 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/192, 29.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj) und die oben genannte Delegierte Verordnung (EU) 2023/2917 der Kommission.

[9] Richtlinie 2009/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Hafenstaatkontrolle (ABl. L 131 vom 28.5.2009, S. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

VI. Zeitplan für die Einhaltung der Verpflichtungen

Ein Vergleich der in der MRV-Verordnung und der „FuelEU Maritime“-Verordnung enthaltenen Verpflichtungen zur Einhaltung der Vorschriften zeigt, dass die beiden Verordnungen in Bezug auf die zeitlichen Vorgaben kohärent sind.

Sollte in Zukunft beschlossen werden, mit einem einzigen umfassenden Überwachungs- bzw. Monitoringkonzept für beide Verordnungen zu arbeiten, müsste der Zeitplan jedoch in bestimmten Punkten angeglichen werden. Beispielsweise muss für Schiffe, die nach dem 31. August 2024 erstmals einen Hafen eines Mitgliedstaats angelaufen haben, gemäß der „FuelEU Maritime“-Verordnung spätestens zwei Monate, gemäß der MRV-Verordnung jedoch spätestens drei Monate nach dem erstmaligen Anlaufen eines Hafens eines Mitgliedstaats ein Überwachungs- bzw. Monitoringkonzept vorgelegt werden.

Der FuelEU-Bericht ist bis zum 31. Januar des Überprüfungszeitraums der Prüfstelle vorzulegen, die den geprüften FuelEU-Bericht bis zum 31. März des Überprüfungszeitraums in der FuelEU-Datenbank erfassen muss. Demgegenüber muss nach der MRV-Verordnung der geprüfte Emissionsbericht je nach den Vorschriften der zuständigen Verwaltungsbehörde zwischen dem 28. Februar und dem 31. März des Überprüfungszeitraums vorgelegt werden. Jede Verwaltungsbehörde entscheidet selbst, zu welchem Datum innerhalb dieser Frist sie den Bericht vorlegt.

Schlussfolgerungen

- Die Fristen und Verfahren, die für die Erfüllung der Anforderungen der beiden Verordnungen einzuhalten sind, sind ähnlich strukturiert; es gibt jedoch Unterschiede hinsichtlich des Zeitplans und der Formulierung der Verpflichtungen. Eine weitere Angleichung des Überwachungs- und Berichterstattungsprozesses könnte in Betracht gezogen werden.

VII. Gesamtschlussfolgerungen

Der Vergleich zeigt, dass die „FuelEU Maritime“-Verordnung, die MRV-Verordnung und die EU-EHS-Richtlinie zwar in vielen Aspekten bereits gut aufeinander abgestimmt sind, es jedoch Spielraum gibt, bestehende Diskrepanzen durch die bevorstehenden Überarbeitungen der Rechtsakte zu verringern, um die Umsetzung zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand für Betreiber, Prüfstellen und Mitgliedstaaten zu reduzieren.

Der größte Nutzen würde durch die Einrichtung eines einheitlichen Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystems erzielt, das sowohl der „FuelEU Maritime“-Verordnung als auch der EU-EHS-Richtlinie dienen und sicherstellen würde, dass die Schifffahrtsunternehmen die Daten, die gemäß der MRV-Verordnung erhoben, geprüft und gemeldet werden, für die Einhaltung der EU-EHS-Richtlinie und der „FuelEU Maritime“-Verordnung verwenden können.

Ein solches System auf der Grundlage der MRV-Verordnung sollte i) alle Überwachungsanforderungen gemäß der EU-EHS-Richtlinie und der „FuelEU Maritime“-Verordnung abdecken, ii) Diskrepanzen und Inkongruenzen zwischen den Anforderungen minimieren, iii) die Berichterstattungsdokumente (d. h. Überwachungs- bzw. Monitoringkonzepte, Emissionsberichte) einander angleichen und eventuell in einer einzigen Vorlage zusammenführen, iv) einen einzigen Prüf- und Akkreditierungsrahmen schaffen und v) das Konzept des beaufsichtigten Unternehmens in der MRV-Verordnung, der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie vereinheitlichen.

Über das Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsystem hinaus könnte in Zukunft auch eine weitere Angleichung der „FuelEU Maritime“-Verordnung und der EU-EHS-Richtlinie in anderen Bereichen wie geografischen Ausnahmen, Schiffstypen, Energie- und Emissionsabdeckung, Eisschifffahrt und Durchsetzungsmaßnahmen in Betracht gezogen werden. Eine größere Kohärenz dieser Bestimmungen wäre jedoch schwieriger zu erreichen als eine Angleichung der Überwachungs-, Berichterstattungs- und Prüfsysteme. Außerdem gibt es legitime Gründe für die Beibehaltung der bestehenden Unterschiede, die auf spezifische Entscheidungen der beiden gesetzgebenden Organe zurückzuführen sind.

Alle Änderungen an den oben genannten Punkten sollten koordiniert erfolgen, wobei den Auswirkungen Rechnung zu tragen ist, die durch Änderungen an den drei Rechtsakten entstehen. Gleichzeitig sollten bei jeder Überarbeitung die Durchführbarkeit und die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen einer weiteren Konvergenz geprüft werden – im Hinblick auf das Ziel, die Umweltintegrität und Wirksamkeit der Klimaschutzmaßnahmen der EU, einschließlich ihrer rechtsverbindlichen Verpflichtungen, zu wahren.