EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.3.2025
COM(2025) 109 final

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

Revision af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport i forbindelse med potentiel medtagelse af skibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage

BERETNING FRA KOMMISSIONEN

Revision af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport i forbindelse med potentiel medtagelse af skibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage

1. Indledning

Søtransport spiller en afgørende rolle i EU's økonomi og er en af de mest energieffektive transportformer. Den er imidlertid også en væsentlig kilde til drivhusgasemissioner.

Forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra søtransport er en væsentlig del af EU's indsats for at imødegå klimaændringer i søtransportsektoren. I henhold til den såkaldte "MRV-forordning om søfart" skal rederierne overvåge deres drivhusgasemissioner, brændstofforbrug og andre relevante oplysninger i forbindelse med søtransport inden for EU. Hovedmålene med forordningen er at indsamle robuste og verificerede data om drivhusgasemissioner, stimulere udbredelsen af energieffektivitets- og lavemissionsløsninger med større gennemsigtighed og støtte gennemførelsen af politikker til modvirkning af klimaændringer såsom den nylige udvidelse af EU's emissionshandelssystem (ETS) til søtransport. Forordningen spiller også en afgørende rolle med hensyn til at bidrage til fremtidige politiske drøftelser, da det første skridt i retning af modvirkningsforanstaltninger er at forstå, hvor meget der udledes, og hvor.

I henhold til artikel 22a i MRV-forordningen om søfart er formålet med denne rapport at vurdere den mulige medtagelse af skibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage (BT), i denne forordnings anvendelsesområde med henblik på en eventuel efterfølgende medtagelse af sådanne små skibe i ETS-direktivets anvendelsesområde[1] eller at foreslå andre foranstaltninger til reduktion af drivhusgasemissioner fra sådanne skibe. Nærværende rapport vil derfor også, hvis det anses for relevant, tjene som input til den planlagte revision i 2026 af ETS-direktivet.[2]

Denne rapport er struktureret som følger:

- oversigt over gennemførelsen af MRV-forordningen om søfart, navnlig i lyset af de seneste ændringer
- revision af det nuværende anvendelsesområde for MRV-forordningen om søfart
- vurdering af scenarier for udvidelse af anvendelsesområdet for MRV-forordningen om søfart til mindre fartøjer (400-4 999 BT).

[1] 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, s. 32).

[2] I henhold til ETS-direktivets artikel 3gg, stk. 5, forelægger Kommissionen senest den 31. december 2026 en rapport, hvori den "undersøger gennemførligheden og de økonomiske, miljømæssige og sociale konsekvenser af at medtage emissioner fra skibe, herunder offshoreskibe, under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, i dette direktiv, navnlig på grundlag af den analyse, der ledsager revisionen af forordning (EU) 2015/757, som skal foreligge senest den 31. december 2024."

Analysen, som fremlægges i denne rapport, er baseret på en undersøgelse foretaget af et konsortium af kontrahenter.[3]

2. Oversigt over gennemførelsen af MRV-forordningen om søfart

2.1 Præsentation af MRV-forordningen om søfart og de seneste ændringer heraf

Siden den 1. januar 2018 har store skibe over 5 000 bruttotonnage, der laster eller losser gods eller passagerer i havne i Den Europæiske Union (EU)[4] skullet overvåge og indberette relaterede drivhusgasemissioner (kun CO_2-emissioner mellem 2018 og 2023, men også dinitrogenoxid- og metanemissioner siden januar 2024) og andre relevante oplysninger. Overvågning, rapportering og verifikation af oplysninger skal ske i overensstemmelse med MRV-forordningen om søfart.

I MRV-forordningen om søfart fastsættes krav til rederier om at overvåge og rapportere deres emissioner for hvert af deres skibe hvert kalenderår på et cyklisk grundlag. Alle skibe, der sejler inden for MRV-søfartsforordningens anvendelsesområde, uanset flagstat, skal indsende en overvågningsplan med en detaljeret beskrivelse af, hvordan de agter at indsamle emissionsdata, senest to måneder efter deres første anløb af en havn i EU. Overvågningsplanen skal vurderes tilfredsstillende af en akkrediteret verifikator forud for dataindsamlingen, og de indsamlede data (sammensat i en årlig emissionsrapport) skal verificeres ved udgangen af hver rapporteringsperiode. Efter verifikationen udsteder verifikatoren et overensstemmelsesdokument, og rapporterne indsendes til Kommissionen via THETIS MRV-portalen. Håndhævelsen af EU's MRV-proces foretages af medlemsstaterne ved at inspicere skibe, der anløber havne under deres jurisdiktion, og ved at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at skibe, der fører deres flag, overholder forordningen.

MRV-forordningen om søfart blev udformet som et første skridt, inden disse emissioner blev medtaget i anvendelsesområdet for EU's emissionshandelssystem (ETS). En sådan medtagelse blev konkretiseret gennem revisionen i 2023 af EU ETS-direktivet, ifølge hvilken bl.a. emissioner fra søtransport blev omfattet af direktivets anvendelsesområde fra januar 2024.[5]

Selve MRV-forordningen om søfart blev ændret i 2023[6] for at tilpasse MRV-reglerne til medtagelsen af søtransportaktiviteter i EU ETS. Den blev også ændret for at medtage andre emissioner end CO_2, nemlig dinitrogenoxid (N_2O) og metan (CH_4) i dens anvendelsesområde fra den 1. januar 2024. Desuden blev det aftalt at udvide anvendelsesområdet fra den 1. januar 2025 til generelle fragtskibe på 400 BT og derover og til offshoreskibe på 400 BT og derover.[7] Som

[3] Ricardo et al., 2025 – "Supporting study for the implementation of the ETS directive and MRV requirements for maritime transport", kommende publikation.

[4] Henvisninger til EU som region i denne rapport omfatter lande uden for EU, der er en del af Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS), medmindre andet er angivet.

[5] Yderligere oplysninger om udvidelsen af ETS til også at omfatte emissioner fra søtransport, og den overordnede tidsplan findes på Kommissionens særlige websted og ofte stillede spørgsmål: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-maritime-transport-eu-emissions-trading-system-ets_en.

[6] Ved forordning (EU) 2023/957.

[7] For yderligere oplysninger om MRV-forordningen om søfart henvises til Kommissionens særlige websted og ofte stillede spørgsmål: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector/faq-monitoring-reporting-and-verification-maritime-transport-emissions_en.

sådan finder MRV-forordningen om søfart allerede anvendelse (fra 2025) på to typer mindre fartøjer. Dette tages der hensyn til i denne rapport.

Desuden bidrager MRV-forordningen om søfart til at støtte gennemførelsen af FuelEU Maritime-forordningen[8], som træder i kraft i 2025. Alle data, der overvåges og registreres i henhold til MRV-forordningen om søfart, kan rent faktisk anvendes til FuelEU-beregninger med forbehold af bekræftelse fra FuelEU-verifikatoren, hvis de er forskellige fra MRV-verifikatoren.

2.2 Gennemførelse af MRV-forordningen om søfart

MRV-forordningen om søfart har været gældende siden 2018 og har givet solide data og indikatorer for drivhusgasemissioner fra søtransport. I *2022-undersøgelsen til støtte for gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport*[9] blev det navnlig understreget, at en af de vigtigste fordele ved forordningen er den indsigt, der er opnået i miljøpræstationerne for de fartøjer, der anløber eller forlader EU-havne, ved at muliggøre systematisk indsamling af fartøjspræstationsdata. I undersøgelsen fremhævedes også nogle hindringer for gennemførelsen såsom vedholdende forsinkelser i indsendelsen af emissionsrapporterne – flere interessenter angav, at det var en udfordring at opfylde kravene, især i det første år (2018).

For at hjælpe relevante interessenter med at gøre sig bekendt med ændringerne i 2023 af MRV-forordningen om søfart og mindske potentielle gennemførelsesudfordringer, gennemførte Kommissionen opsøgende aktiviteter, og den udarbejdede vejledninger og materiale, som forefindes online. Kommissionen har f.eks. offentliggjort to sæt ofte stillede spørgsmål[10] – om MRV-forordningen om søfart og om udvidelsen af ETS til også at omfatte emissioner fra søtransport – samt to vigtige vejledningsdokumenter[11]. Mellem september 2023 og april 2024 har Kommissionen også afholdt fem webinarer om centrale aspekter af ændringerne af MRV-forordningen om søfart og ETS-direktivet (f.eks. om ajourføringer af overvågningsplanerne) sammen med Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA)[12]. Desuden blev en dedikeret helpdesk[13] oprettet for at besvare spørgsmål fra rederier og andre interessenter – hvor der blev løst mere end 1 400 sager i perioden fra september 2023 til oktober 2024.

---

[8] Forordning (EU) 2023/1805 om anvendelsen af vedvarende og kulstoffattige brændstoffer i søtransport og om ændring af direktiv 2009/16/EF.

[9] Undersøgelse til støtte for gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport, Den Europæiske Union, 2022: https://climate.ec.europa.eu/document/download/55b302ef-c819-4a2f-9b83-c57c2bcfbe7e_en?filename=policy_transport_maritime_study_eu_mrv_en.pdf.

[10] Se afsnittet "FAQ" ("Ofte stillede spørgsmål"): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#faq.

[11] Se afsnittet "Dokumentation": https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[12] Se optagelser under afsnittet "Events" ("Begivenheder"): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#events.

[13] Fitfor55@emsa.europa.eu

Foreløbig overvågning af overholdelse og gennemførelse for rapporteringsåret 2024 er opmuntrende. På tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport har mere end 15 000 skibe ajourført og forelagt deres overvågningsplaner for de administrerende myndigheder til godkendelse i overensstemmelse med de nye krav, der trådte i kraft i 2023. Den næste vigtige milepæl bliver indsendelsen af emissionsrapporter på skibs- og virksomhedsniveau, som skal foreligge inden udgangen af marts 2025.

De emissioner, der blev rapporteret under MRV for 2023, stammede fra en flåde på over 12 000 skibe. Under de overvågede sejladser for rapporteringsåret 2023 blev der udledt 126,7 mio. ton CO_2 i atmosfæren. På tidspunktet for udarbejdelsen af denne rapport omfatter systemet ca. 5 000 rederier.[14]

Hvert år offentliggør Kommissionen en rapport for at informere offentligheden om drivhusgasemissioner samt oplysninger om energieffektivitet for den overvågede flåde, der er omfattet af MRV-forordningen om søfart.[15]

3. Revision af det nuværende anvendelsesområde for MRV-forordningen om søfart

Formålet med denne revision er at besvare det generelle spørgsmål om, hvorvidt anvendelsesområdet for fartøjer i henhold til MRV-forordningen om søfart (størrelsestærskler og fartøjstyper) hidtil har været hensigtsmæssigt, og om grundene til at udelukke visse fartøjer mellem 400 og 4 999 BT stadig er gyldige. Den oprindelige tærskel på 5 000 BT blev valgt i 2015 efter en detaljeret objektiv analyse af størrelser på og emissioner fra skibe, der sejler til og fra EU-havne. Formålet med denne ikkediskriminerende grænse var at dække de mest relevante udledere og samtidig finde den rette balance mellem den administrative byrde og MRV-forordningen om søfarts miljømæssige effektivitet. På det tidspunkt tydede analysen på, at anvendelsen af en tærskel på 5 000 BT i stedet for 400 BT ville reducere de anslåede administrative omkostninger betydeligt med et relativt lille fald i de omfattede CO_2-emissioner.

3.1 Effektivitet og relevans

MRV-forordningen om søfart har til formål at etablere et standardiseret system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra fartøjer, der anløber EU-havne, med harmoniserede regler og offentlig adgang til verificerede data. Gennemsigtigheden og robustheden bag disse data er afgørende for at hjælpe rederierne med at afhjælpe eksisterende markedssvigt og åbne op for vedtagelsen af dekarboniseringsforanstaltninger. Markedssvigt omfatter typisk informationsspørgsmål såsom manglen på pålidelige oplysninger om drivhusgasbesparelser eller asymmetriske oplysninger mellem skibsejere og befragtere, der kan give en skæv incitamentsfordeling.

I en undersøgelse fra Kommissionen i 2022[16] blev rederierne spurgt om deres brug af MRV-data. De berettede, at systematisk måling og dokumentation af emissioner giver et sammenhængende

[14] Dette omfatter virksomheder, der er registreret i THETIS-MRV med aktive skibe i deres flåde.

[15] MRV-årsrapporter findes under afsnittet "Dokumentation" på følgende websted: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-shipping-sector_en#documentation.

[16] Undersøgelse til støtte for gennemførelsen af forordning (EU) 2015/757 om overvågning, rapportering og verifikation af CO_2-emissioner fra søtransport, 2022.

udgangspunkt for miljøpræstationer og giver virksomhederne viden og indsigt i deres flådeemissioner. Disse indsigter førte til lettere og forenklet kommunikation med deres kunder (afsendere, speditører osv.). Rederierne rapporterede, at de kan overføre emissionsrelaterede oplysninger til deres kunder, hvilket øger bevidstheden i den modtagende ende af forsyningskæden. I en tidligere undersøgelse (CE Delft, 2014) fremhæves det imidlertid, at der er størst sandsynlighed for, at disse positive virkninger bliver til virkelighed, hvis virksomhederne investerer i nøjagtige og omfattende overvågnings- og dataanalysesystemer.

Med hensyn til små fartøjer har effektivitetsanalysen til formål at klarlægge, i hvilket omfang det nuværende anvendelsesområde for MRV-forordningen (fartøjets størrelse og type) kan forhindre mindre fartøjer i at nyde godt af de forskellige fordele, der følger af MRV-forordningen.

På grundlag af en interessenthøring af offentlige myndigheder og brancheorganisationer tyder analysen på, at MRV-data også forventes at være meget værdifulde for mindre fartøjer. MRV-data er et afgørende grundlag for finansielle og ledelsesmæssige beslutninger, der kan give yderligere indsigt i flådens emissioner og bidrage til at fjerne markedshindringer. Selv om flere virksomheder, der opererer med mindre fartøjer, allerede frivilligt indsamler emissionsdata, undertiden med det formål at danne grundlag for investeringsbeslutninger inden for energieffektive lavemissionsteknologier, viser analysen, at disse virksomheder og tredjeparter stadig kan drage fordel af MRV med hensyn til at sikre mere konsekvente og pålidelige overvågnings- og rapporteringsprocesser over hele linjen.

Med sit nuværende anvendelsesområde er MRV-forordningen om søfart derfor ikke tilstrækkelig til at muliggøre investeringer i emissionsreduktionsteknologi for alle typer små fartøjer (dvs. ud over dem, der allerede er omfattet af MRV fra 2025) og fremme vedtagelsen af operationelle energieffektivitetsforanstaltninger, navnlig for dem uden eksisterende systemer til overvågning af brændstofpræstationer.

Med hensyn til relevans er MRV-forordningen om søfart en vigtig katalysator for at støtte vedtagelsen af foranstaltninger og politikker til modvirkning af drivhusgasemissioner i søfartssektoren. Dette er relevant, da alle sektorer af økonomien, herunder små og store fartøjer, skal bidrage til at nå EU's klimamål og målene i Parisaftalen. Med etableringen af et standardiseret system til overvågning, rapportering og verifikation af drivhusgasemissioner fra fartøjer giver forordningen rederier et vigtigt redskab til at tilvejebringe den information, der er nødvendig for at træffe finansielle og ledelsesmæssige beslutninger, kommunikere med interessenter og identificere muligheder for emissionsreduktioner og teknologiinvesteringer.

3.2 Effektivitet

Effektivitetsanalysen har til formål at gennemgå den seneste dokumentation for afvejningen mellem de omfattede drivhusgasemissioner og de administrative omkostninger for rederierne med hensyn til anvendelsesområdet for EU's MRV.[17] Til dette formål er de potentielle MRV-relaterede

[17] Udvidelsen af MRV-forordningen om søfart til at omfatte mindre fartøjer vil også medføre yderligere omkostninger for de offentlige myndigheder, hvilket præsenteres i vurderingen af scenarier for udvidelse af anvendelsesområdet. I denne effektivitetsanalyse ses der på det relative forhold mellem de administrative omkostninger og de omfattede

administrative omkostninger blevet anslået for mindre fartøjer og sammenlignet med dem for fartøjer, der allerede rapporterer under MRV.

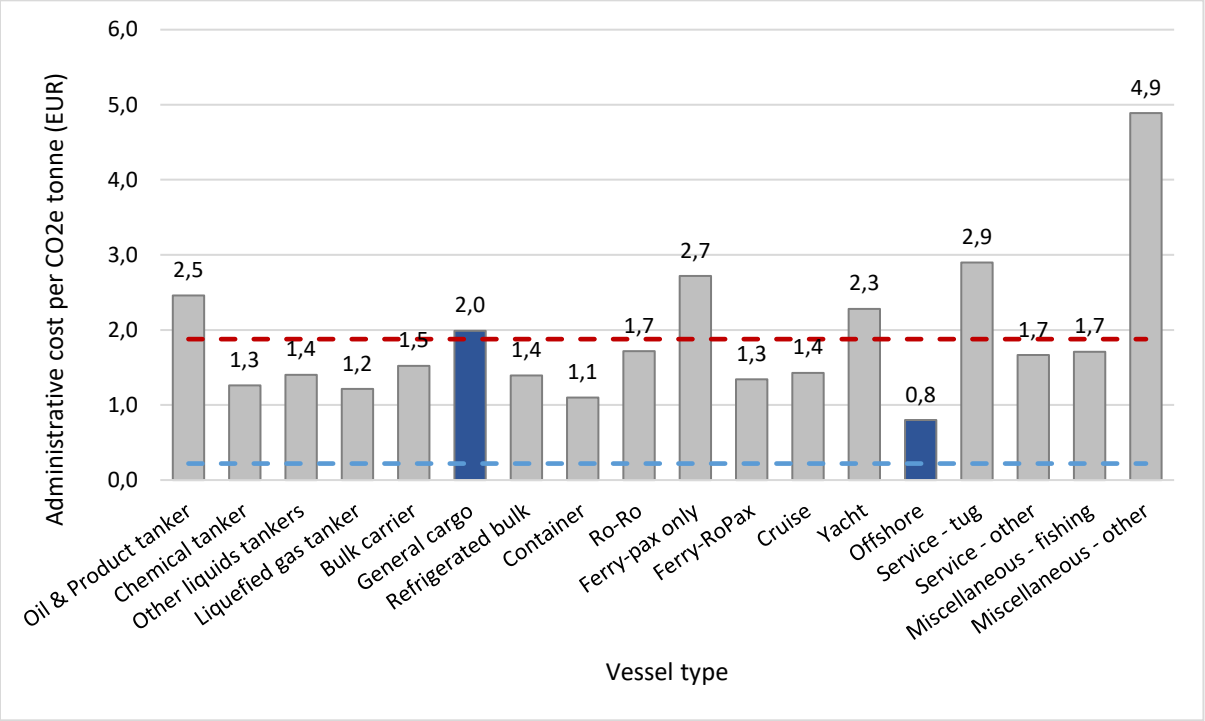
Skønnene over de administrative omkostninger stammer fra en høring af repræsentanter for rederierne gennem målrettede interviews, der omfattede både skibsoperatører og skibsejere. I undersøgelsen blev der taget hensyn til både engangsomkostninger og tilbagevendende omkostninger. Rederierne blev anmodet om at anslå de løbende omkostninger for fartøjer, der i øjeblikket er omfattet af MRV, på grundlag af deres nuværende erfaringer sammen med de forventede omkostninger for mindre fartøjer, hvis disse skulle blive omfattet af MRV-forordningen om søfart.

Analysen viser, at de tilbagevendende årlige MRV-relaterede administrative omkostninger pr. fartøj for mindre fartøjer (anslået til 3 690 EUR pr. fartøj i gennemsnit) vil svare til eller være lidt højere end omkostningerne for fartøjer, der i øjeblikket er underlagt MRV-forpligtelser (anslået til 3 390 EUR pr. fartøj i gennemsnit). Personalebegrænsninger og øget hyppighed af mindre fartøjers sejladser er af nogle rederier blevet nævnt som hovedårsagerne til højere overvågningsomkostninger.

Samlet set vil afvejningen mellem rederiernes administrative omkostninger og yderligere overvågede drivhusgasemissioner være mindre gunstig for mindre fartøjer. Forholdet mellem administrative omkostninger og dækning af drivhusgasemissioner vil i gennemsnit være syv gange højere for mindre fartøjer sammenlignet med de større fartøjer, der allerede rapporterer under MRV (Figure 1). Dette skyldes, at de administrative omkostninger er sammenlignelige, mens mindre fartøjer udleder langt mindre emissioner end større fartøjer.

drivhusgasemissioner, og til dette formål tages kun de administrative omkostninger for rederierne i betragtning, da de udgør den vigtigste omkostningskomponent.

Figur 1 Tilbagevendende administrative omkostninger for rederier pr. ton CO_2 dækket for mindre fartøjer efter type (beregnet som resultaterne af de samlede anslåede tilbagevendende administrative omkostninger baseret på gennemsnitlige omkostninger indberettet af hørte interessenter pr. de samlede CO_2e-emissioner for hver fartøjskategori for 2023).



Kilde: Ricardo-analyse

Skibe omfattet af MRV fra 2025

Skibe, der ikke er omfattet af MRV

--- Gennemsnitlige administrative omkostninger pr. tCO_2e for små fartøjer (400-4 999 BT)

--- Gennemsnitlige administrative omkostninger pr. tCO_2e for store fartøjer (over 5 000 BT)

Effektivitetsanalysen har også til formål at gennemgå dokumentationen for kapaciteten hos virksomheder, der forvalter mindre fartøjer, med henblik på at imødekomme MRV-processer sammenlignet med dem, der allerede indberetter i henhold til MRV. De undersøgte data indikerer, at virksomheder, der forvalter mindre fartøjer, i gennemsnit er mindre (med hensyn til antallet af fartøjer, der forvaltes pr. virksomhed) end dem, der allerede indberetter i henhold til MRV. Virksomheder, der i øjeblikket indberetter i henhold til MRV-systemet (dvs. for store fartøjer), er i gennemsnit ansvarlige for 2,6 fartøjer. For mindre fartøjer anslås det[18], at det gennemsnitlige antal små fartøjer pr. virksomhed ville være 1,6, hvilket er betydeligt lavere. Da de virksomheder,

[18] Da vi ikke ved, hvilken af enhederne (skibsejeren eller ISM-rederiet, hvis disse ikke er den samme) der ville påtage sig MRV-ansvaret for små skibe, antages det i undersøgelsen, at den samme andel af skibsejere og ISM-rederier vil påtage sig MRV-ansvaret for de mindre fartøjer som for større fartøjer (dvs. 53 % af skibsejerne og 47 % af ISM-virksomhederne som hentet fra THETIS MRV i oktober 2024). Baseret på MARINFO-databaseoplysninger vedrører den pågældende flåde af mindre fartøjer 1 262 ISM-rederier og 4 014 skibsejere.

der administrerer mindre skibe, forventes at være ansvarlige for færre skibe, er det mindre sandsynligt, at de vil have stordriftsfordele i forbindelse med MRV-relaterede gennemførelsesomkostninger.

Desuden vil størstedelen af de virksomheder, der forvalter mindre fartøjer, være nye i MRV-systemet. Kun 29 % af de ISM-rederier[19] og 3 % af de skibsejere, der forvalter mindre fartøjer, er allerede registreret i THETIS-MRV. Dette tyder på, at størstedelen af de virksomheder, der forvalter mindre fartøjer, vil være nødt til at etablere og gøre sig bekendt med MRV-processer, da de ikke allerede rapporterer i henhold til MRV.

3.3 Sammenhæng

Et andet centralt mål med EU's MRV-forordning om søfart er at støtte gennemførelsen af nyligt vedtagne politikker til reduktion af drivhusgasemissioner i EU's maritime sektor, navnlig udvidelsen af EU ETS til søtransport og FuelEU Maritime-forordningen.[20] I analysen af sammenhængen ses der derfor på, om det nuværende MRV-område er hensigtsmæssigt til at bidrage til gennemførelsen af disse specifikke klimapolitikker samt en eventuel fremtidig revision heraf.

I den forbindelse viser analysen, at MRV-forordningen om søfart allerede effektivt støtter udrulningen af disse vigtige EU-politikker. Der leveres direkte de drivhusgasemissionsdata, der er nødvendige for at gennemføre udvidelsen af EU ETS til søtransport, og der er en robust rapporteringsplatform til støtte for gennemførelsen af FuelEU Maritime-forordningen.

Med hensyn til den potentielle fremtidige politiske udvikling vil det nuværende anvendelsesområde for MRV-forordningen om søfart allerede gøre det muligt eventuelt at udvide anvendelsesområdet for EU ETS til at omfatte drivhusgasemissioner fra små fragtskibe og offshorefartøjer (400-4 999 BT). De politiske beslutningstagere vil f.eks. være bekendt med de mulige virkninger af en sådan udvidelse med hensyn til forhøjelsen af ETS-loftet eller det antal yderligere søfartsoperatørbeholdningskonti, der kan forventes. Rederier, der driver disse fartøjer, vil også være meget bedre stillet, idet de allerede er bekendt med MRV-processen.

Den nuværende MRV-forordning om søfart vil imidlertid ikke på samme måde muliggøre en eventuel udvidelse af ETS-anvendelsesområdet til at omfatte drivhusgasemissioner fra andre typer små fartøjer, der endnu ikke er omfattet af anvendelsesområde for MRV-forordningen.

Desuden undersøgte man i analysen anvendelsesområdet for EU's MRV-forordning om søfart i forhold til de fartøjer, der er omfattet af IMO's nuværende dataindsamlingssystem (DCS). Sidstnævnte er et tilsvarende, men forenklet overvågnings- og rapporteringssystem på globalt plan.

---

[19] "ISM-rederi": en organisation eller person, der har overtaget ansvaret for skibets drift fra skibsejeren, og som ved denne ansvarsoverdragelse har indvilliget i at overtage alle opgaver og ansvarsområder i henhold til den internationale kode for sikker drift af skibe og forebyggelse af forurening, jf. bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 336/2006.

[20] 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).

I analysen fremhæves det, at de små forskelle i omfang med hensyn til fartøjsstørrelse og aktivitet ikke blev identificeret som et særligt problem med hensyn til at øge de ressourcer, der er nødvendige for at opfylde rapporteringskravene.

4. Vurdering af scenarier for en eventuel udvidelse anvendelsesområdet for MRV-forordningen om søfart til at omfatte andre mindre fartøjer

4.1 Oversigt over aktiviteter og emissioner fra mindre fartøjer

Denne analyse har til formål at tilvejebringe oplysninger om aktiviteten og emissionerne fra mindre fartøjer (400 til 4 999 BT) med fokus på følgende indikatorer:

- antallet af mindre fartøjer, der anløber EU-havne, efter fartøjskategori
- drivhusgasemissioner for mindre fartøjer, der anløber EU-havne, opdelt efter sejladser inden for og uden for EU og efter fartøjskategori
- antal havneanløb pr. år, opdelt efter sejladser inden for og uden for EU[21] og efter fartøjskategori.

Analysen viser, at **8 525 fartøjer mellem 400 og 4 999 BT anløb EU-havne i 2023**. Når man ser bort fra stykgods- og offshoreskibe, som allerede er indarbejdet i MRV-forordningen om søfart fra 2025, falder antallet af mindre skibe til 5 309. Dette skal sammenlignes med 12 344 fartøjer på 5 000 BT eller derover under MRV i 2023.

Drivhusgasemissionerne blev anslået på grundlag af en model baseret på skibssporingsdata (dvs. data fra det automatiske identifikationssystem) og skibstekniske oplysninger. Modellen estimerede CO_2, CH_4 og N_2O som CO_2-ækvivalente emissioner. Resultatet af dette arbejde viser, at **mindre fartøjer, der anløber EU-havne i 2023, anslås at udlede ca. 19,28 MtCO_2e** (eller 18,99 MtCO_2, dvs. når der ses bort fra CH_4 og N_2O). Stykgodsfragtskibe og offshorefartøjer er de største udledere inden for dette segment, da de tegner sig for henholdsvis 22 % og 18 % af drivhusgasemissionerne fra mindre fartøjer. Ved fratrækning af emissioner fra disse to kategorier, der allerede er i MRV fra 2025, anslås de samlede drivhusgasemissioner fra de resterende mindre fartøjskategorier til 11,32 MtCO_2[22], hvilket skal sammenlignes med 126,70 MtCO_2 fra fartøjer på 5 000 BT eller derover under MRV i 2023.[23]

Med hensyn til aktivitet tyder en analyse af havneanløbsdata fra mindre fartøjer på, at **de fleste sejladser, der blev udført af mindre fartøjer, fandt sted inden for EU i perioden 2019-2023 (ca. 90 %)**. Af disse er de fleste indenrigsrejser, dvs. rejser, der starter og slutter i samme land (ca. 75 % af de samlede rejser).

Sammenfattende viser analysen, at **mindre fartøjer, der ikke allerede er omfattet af MRV-forordningen fra 2025 (dvs. andre end stykgods- og offshoreskibe), for det meste er aktive i**

[21] I denne rapport svarer "sejladser inden for EU" til rejser mellem to EU-havne, mens "sejladser uden for EU" svarer til rejser mellem en EU-havn og en havn uden for EU.

[22] Dette resultat er præsenteret i CO_2-emissioner (i stedet for standardmålet i CO_2e) for at muliggøre sammenligning med MRV 2023-data, der kun er tilgængelige i CO_2-emissioner.

[23] Hvis der ses bort fra CH_4- og N_2O-emissioner, lettes sammenligninger med MRV-data for 2023, da disse to drivhusgasemissioner endnu ikke var omfattet af anvendelsesområdet for MRV-forordningen i det pågældende år.

sejladser inden for EU, og at de udgør 43 % af fartøjerne og 9 % af CO_2-emissionerne under MRV i 2023.

Nedenstående tabel giver en oversigt over antallet af fartøjer og mængden af emissioner, de repræsenterer, pr. fartøjstype.

Tabel 1: CO_2-emissioner fra mindre fartøjer efter fartøjstype sammenlignet med de samlede MRV-emissioner i 2023

Type fartøj	Antal fartøjer på 400-4 999 BT (2023)	Andel af fartøjer i forhold til antallet af store fartøjer under MRV i 2023[24]	Samlede CO_2-emissioner ($MtCO_2$) (2023)	Andel af CO_2-emissioner i forhold til den samlede CO_2-emission under MRV i 2023[25]
Stykgodsskib	2 296	18,6 %	4,26	3,4 %
Offshoreskib	921	7,5 %	3,41	2,7 %
Diverse skibe – fiskeri	1 065	8,6 %	2,30	1,8 %
Kemikalietankskib	756	6,1 %	2,21	1,7 %
Ro-ro-passagerfærge	571	4,6 %	1,57	1,2 %
Yacht	896	7,3 %	1,45	1,1 %
Serviceskib – andet	349	2,8 %	0,77	0,6 %
Krydstogtskib	217	1,8 %	0,56	0,4 %
Serviceskib – slæbebåd	385	3,1 %	0,49	0,4 %
Tankskib til flydende gas	143	1,2 %	0,44	0,3 %
Olie- og produkttankskib	256	2,1 %	0,38	0,3 %
Passagerfærge	253	2,0 %	0,34	0,3 %
Bulkskib	111	0,9 %	0,27	0,2 %
Kølebulkskib	53	0,4 %	0,14	0,1 %
Containerskib	38	0,3 %	0,13	0,1 %
Diverse skibe – andre	154	1,2 %	0,12	0,1 %
Tankskibe til andre væsker	42	0,3 %	0,11	0,1 %
Ro-ro	20	0,2 %	0,04	0,0 %
Fartøjer i alt 400-4 999 BT	**8 525**	**69,1 %**	**18,99**	**15,0 %**
Fartøjer i alt 400-4 999 BT ekskl. stykgods og offshore	**5 309**	**43,0 %**	**11,32**	**8,9 %**

[24] Anvendelsesområdet for MRV-forordningen for 2023, hvilket udelukker mindre (400-4 999 BT) stykgods- og offshorefartøjer, der skal indarbejdes fra 2025.

[25] Anvendelsesområdet for MRV-forordningen for 2023, hvilket udelukker mindre (400-4 999 BT) stykgods- og offshorefartøjer, der skal indarbejdes fra 2025.

4.2 Fremlæggelse af mulige scenarier

Hovedscenariet for denne vurdering er en eventuel udvidelse af anvendelsesområdet for MRV-forordningen for søfart til at omfatte fartøjer på mellem 400 og 4 999 BT for andre fartøjstyper end stykgods og offshorefartøjer. Dette scenarie har til formål at øge andelen af drivhusgasemissioner, der er omfattet af MRV-forordningen om søfart, hvilket navnlig vil gøre det muligt at integrere yderligere fartøjer på mellem 400 og 4 999 BT i maritime dekarboniseringspolitikker såsom EU ETS og FuelEU.

Potentielle varianter for udvidelse af MRV-området til mindre fartøjer defineres efter følgende dimensioner:

a) Forskellige mindre fartøjskategorier inden for anvendelsesområdet

Scenarie A	Beskrivelse
A.1 Herunder de fartøjskategorier, der udleder mest	Udvidelse af anvendelsesområdet til tankskibe, ro-ro-passagerskibe og passagerskibe mellem 400 og 4 999 BT
A.2 Herunder alle fartøjskategorier undtagen dem, der er fritaget af MRV	Udvidelse til alle ikkefritagne kategorier[26] for fartøjer på mellem 400 og 4 999 BT (dvs. alle skibe, der transporterer gods/passagerer i kommercielt øjemed, samt offshoreskibe)
A.3 Inklusive alle fartøjskategorier (herunder kategorier, der i øjeblikket ikke er omfattet af MRV)	Udvidelse til alle ikkefritagne kategorier for fartøjer mellem 400 og 4 999 BT, plus fiskerfartøjer, eventuelle servicefartøjer og slæbebåde, der ikke allerede er omfattet, og sejladser med yachter, der ikke allerede er omfattet (dvs. sejladser, der ikke udføres med henblik på passagertransport i kommercielt øjemed).

[26] MRV-fritagne kategorier er defineret i artikel 2, stk. 2, i MRV-forordningen om søfart. Disse er "krigsskibe, marinehjælpefartøjer, fiskerfartøjer eller skibe til forarbejdning af fisk, træskibe af primitiv konstruktion, skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler, eller statsskibe, der anvendes til ikkekommercielle formål".

b) Overvågningskrav for mindre fartøjer

Scenarie B	Beskrivelse
B.1 Samme MRV-krav	MRV-kravene til små fartøjer (og andre fartøjstyper) er de samme som for fartøjer, der i øjeblikket er omfattet af MRV.
B.2 Nedre tærskel for undtagelse fra overvågning pr. sejlads	Minimumstærsklen på 300 sejladser om året[27] vil ikke finde anvendelse på fartøjer på under 5 000 BT, dvs. at alle skibe, der kun foretager sejladser inden for EU i en rapporteringsperiode, vil være undtaget fra overvågning pr. sejlads (uanset antallet af sejladser).

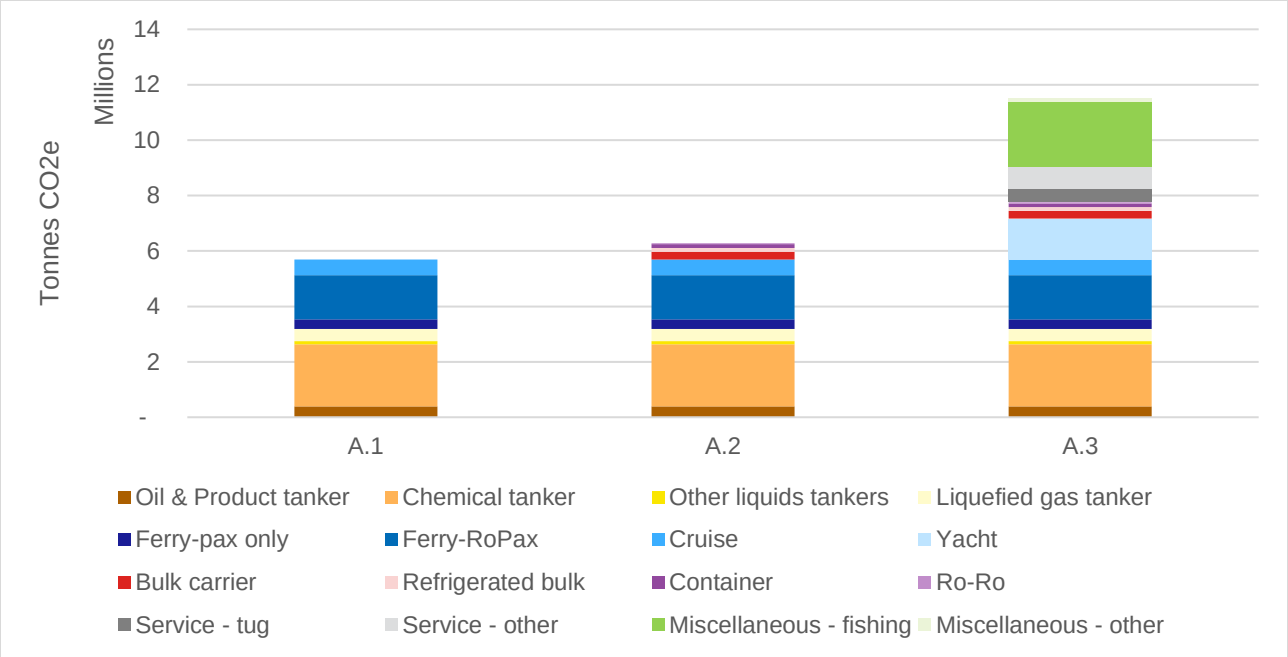
4.3 Miljøvirkninger fra scenarie A (forskellige mindre fartøjskategorier i anvendelsesområdet, forudsat at der ikke sker ændringer i MRV-kravene)

Øget dækning af drivhusgasemissioner

En udvidelse af anvendelsesområdet for EU's MRV-forordning om søfart vil øge andelen af EU's maritime emissioner, der omfattes af MRV-kravene, og direkte påvirke tilgængeligheden af data om drivhusgasemissioner (Figure 2). Drivhusgasemissionerne i forbindelse med scenarie A.1 udgør en stigning på 4,2 % (dvs. 5,61 $MtCO_2$) sammenlignet med, hvad der er omfattet af det reviderede anvendelsesområde for MRV-forordningen (dvs. inklusive emissioner fra stykgods- og offshorefartøjer mellem 400 og 4 999 BT, der skal tilføjes fra 2025). Scenarie A.2 vil føre til en marginalt højere emissionsdækning sammenlignet med scenarie A.1 med en stigning på 4,6 % (dvs. 6,19 $MtCO_2$) sammenlignet med det reviderede anvendelsesområde for MRV. Muligheden for også at udvide til andre kategorier (scenarie A.3) vil føre til en større udvidelse af emissionsdækningen med en stigning på 8,4 % (dvs. 11,32 $MtCO_2$).

[27] I artikel 9, stk. 2, i MRV-forordningen om søfart fastsættes en undtagelse, hvorefter et selskab "er undtaget for forpligtelsen til at overvåge oplysningerne [...] pr. sejlads for så vidt angår et specifikt skib, hvis: a) alle skibets sejladser i løbet af rapporteringsperioden enten indledes eller afsluttes i en havn under en medlemsstats jurisdiktion, og b) skibet ifølge fartplanen foretager mere end 300 sejladser i løbet af rapporteringsperioden." Det foreliggende scenarie består i at fjerne betingelsen i litra b) for mindre fartøjer.

Figur 2 Yderligere dækning af drivhusgasemissioner for scenarierne A.1, A.2 og A.3 efter fartøjskategori baseret på emissionsdata for 2023



Kilde: Ricardo-analyse

Direkte energi- og drivhusgasemissionsbesparelser

Selv om MRV-forordningen om søfart ikke pålægger direkte grænser for emissioner eller foreskriver emissionsreducerende praksis, forventes en udvidelse af MRV-forordningens anvendelsesområde at føre til direkte reduktioner af energi- og drivhusgasemissioner på grund af MRV-datas potentiale til at bidrage til at overvinde nogle af de eksisterende markedshindringer, hvilket kan føre til vedtagelsen af tekniske og operationelle forbedringer af energieffektiviteten. En konservativ kumulativ reduktionssats på 0,7 % blev antaget at finde anvendelse på basisdrivhusgasemissioner fra mindre fartøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for MRV-forordningen, i perioden 2025-2050.[28] Dette vil føre til relativt små kumulative drivhusgasemissionsbesparelser som beskrevet nedenfor i Tabel 2.

Tabel 2: Kumulative drivhusgasemissionsbesparelser (2025-2050) fra scenarierne A.1, A.2 og A.3

	Kumulative besparelser i drivhusgasemissioner ($MtCO_2e$) 2025-2050
Scenarie A.1	1,51
Scenarie A.2	1,67
Scenarie A.3	3,06

Kilde: Ricardo-analyse

[28] Denne antagelse er baseret på en undersøgelse af fordelene ved MRV-forordningen om søfart, hvor resultaterne antages at gælde for mindre fartøjer (Europa-Kommissionen, 2019)

Indirekte miljøpåvirkninger fra eventuel inddragelse af mindre fartøjer i andre klimapolitikker

Mens de direkte drivhusgasemissionsbesparelser som følge af udvidelsen af anvendelsesområdet for MRV-forordningen til at omfatte yderligere mindre fartøjer vil være relativt marginale, vil de potentielle miljøvirkninger af en eventuel medtagelse af disse mindre fartøjer i andre politikker til modvirkning af klimaændringer såsom EU ETS og FuelEU Maritime efter udvidelsen af anvendelsesområdet for MRV-forordningen være langt mere betydelige. F.eks. vil medtagelse af yderligere drivhusgasemissioner i EU ETS føre til en miljøpåvirkning i overensstemmelse med den årlige reduktion af ETS-loftet. Sådanne yderligere fordele tages imidlertid ikke i betragtning i forbindelse med denne vurdering, da den kun fokuserer på den potentielle medtagelse i anvendelsesområdet for MRV-forordningen.

4.4 Økonomiske virkninger af scenarie A (forskellige mindre fartøjskategorier i anvendelsesområdet, forudsat at der ikke foretages ændringer i MRV-kravene)

Reguleringsomkostninger for rederier og myndigheder

Yderligere administrative omkostninger for rederierne vil omfatte både engangsomkostninger og tilbagevendende omkostninger i forbindelse med udarbejdelse og oprettelse af et overvågningssystem (for virksomheder, der ikke allerede rapporterer i henhold til MRV) samt tilbagevendende overvågnings-, rapporterings- og verifikationsaktiviteter for at overholde MRV-forordningen om søfart for yderligere omfattede fartøjer. Tabel 3 indeholder en oversigt over de samlede yderligere engangsomkostninger og tilbagevendende administrative omkostninger for rederierne for hvert scenarie på grundlag af resultaterne af høringen af interessenterne. Desuden indeholder den oplysninger om de tilbagevendende administrative omkostninger pr. ton CO_2 baseret på de samlede drivhusgasemissioner, der føjes til anvendelsesområdet i hvert scenarie.

Tabel 3: Yderligere administrative omkostninger for rederierne for hvert scenarie baseret på omkostningsdata for 2023

	Antal fartøjer	Engangsomkostning (samlede omkostninger, EUR)	Tilbagevendende omkostninger (omkostninger pr. år, EUR)	Tilbagevendende omkostninger pr. tCO_2 (EUR/tCO_2)
Omkostninger pr. fartøj	–	3 193	3 690	–
Scenarie A.1	2 238	7,1 mio.	8,3 mio.	1,2
Scenarie A.2	2 460	7,9 mio.	9,1 mio.	1,2
Scenarie A.3	5 309	17,0 mio.	19,6 mio.	1,6

Kilde: Ricardo-analyse

Omkostningerne ved håndhævelsesaktiviteter for de nationale myndigheder i forbindelse med MRV-forordningen om søfart omfatter omkostninger i forbindelse med

havnestatskontrolaktiviteter og flagstatsforpligtelser. Omkostningsoverslagene blev udledt af resultaterne af et spørgeskema, der blev udsendt til medlemsstaterne, og som omfattede både administrations- og håndhævelsesomkostninger. De løbende håndhævelsesomkostninger antages at stige lineært med antallet af yderligere fartøjer under hvert scenarie for både havnestatskontrol og flagstatsforpligtelser. Tabel 4 viser ekstraomkostningerne i forbindelse med håndhævelsesaktiviteter.

Tabel 4: Yderligere omkostninger i forbindelse med håndhævelsesaktiviteter for de nationale myndigheder, baseret på omkostningsdata for 2023

Omkostningstype	Scenarier		
	Scenarie A.1	Scenarie A.2	Scenarie A.3
Udgifter til havnestatskontrol (EUR pr. år)	47 307	51 999	112 221
Omkostninger som følge af flagstatens forpligtelser (EUR pr. år)	58 866	64 705	139 641
Samlede anslåede omkostninger for de nationale myndigheder (EUR pr. år)	**106 173**	**116 704**	**251 862**

Omkostningerne for de europæiske myndigheder (Europa-Kommissionen og EMSA) som følge af medtagelsen af yderligere mindre fartøjer (400-4 999 BT) i anvendelsesområdet for MRV-forordningen omfatter engangsomkostninger i forbindelse med IT-justeringer og udviklingen i THETIS-MRV og tilbagevendende omkostninger i forbindelse med yderligere menneskelige ressourcer, fra analyse af oplysninger, helpdesk support og udformning/ajourføring af informationsmateriale. Ekstraomkostningerne for hvert scenarie er vist nedenfor i Tabel 5.

Tabel 5: Yderligere omkostninger i forbindelse med håndhævelsesaktiviteter for de europæiske kompetente myndigheder, baseret på omkostningsdata for 2023

	Engangsomkostning (samlede omkostninger, EUR)	Tilbagevendende omkostninger (omkostninger pr. år, EUR)
Scenarie A.1	100 000	40 000
Scenarie A.2	100 000	42 891[29]
Scenarie A.3	100 000	80 000

Kilde: Ricardo-analyse

De samlede reguleringsomkostninger blev anslået ved at tilføje administrative omkostninger for rederierne og håndhævelsesomkostninger for de kompetente myndigheder, som beskrevet ovenfor. Det blev antaget, at engangsomkostningerne blev brugt i løbet af det første gennemførelsesår (formodet i 2025), mens de tilbagevendende omkostninger for rederierne og de kompetente

[29] Værdien for scenarie A.2 beregnes som den forholdsmæssige værdi mellem scenarierne A.1 og A.3, under hensyntagen til de fremlagte data.

myndigheder blev antaget at stige forholdsmæssigt med antallet af fartøjer i perioden 2025-2050. Disse yderligere administrative omkostninger forventes at være for små til at skabe nogen væsentlig markedsforvridning med sociale konsekvenser (f.eks. for forbrugere eller arbejdstagere). De samlede reguleringsomkostninger fremgår af tabel 6 med en diskonteringssats på 3 %.

Ensartede vilkår

Udvidelsen af anvendelsesområdet for MRV-forordningen til at omfatte yderligere mindre fartøjer forventes at have en positiv indvirkning på de lige konkurrencevilkår ved at sikre ensartede lovgivningsmæssige krav til fartøjer, der ligger lige over eller under tærsklen på 5 000 BT, og som kan konkurrere om lignende markedssegmenter. En analyse af fartøjsdata opdelt efter størrelse tyder på, at en stor andel af yderligere fartøjer i henhold til de overvejede politiske scenarier vil ligge lige under tærsklen på 5 000 BT. Fartøjer på mellem 4 000 og 4 999 BT vil således udgøre 32 % af den flåde, der tages i betragtning i scenarie A.1, 31 % i scenarie A.2 og 19 % i scenarie A.3.

4.5 Sammenligning af A-scenarierne med hensyn til social nettonutidsværdi (forskellige mindre fartøjskategorier i anvendelsesområdet, forudsat at der ikke sker ændringer i MRV-kravene)

Den sociale nettonutidsværdi (NNV) på tværs af alle scenarier, der overvejes for at udvide anvendelsesområdet, er negativ i perioden 2025-2050 (tabel 6). Dette skyldes, at nutidsværdien af yderligere administrative omkostninger for virksomheder og myndigheder er højere end de monetariserede drivhusgasemissionsbesparelser, der udelukkende kan tilskrives MRV-forordningen om søfart.

Denne beregning af nettonutidsværdien bør imidlertid fortolkes med forsigtighed, da der heri ikke tages hensyn til de mulige indirekte miljøfordele, der ville følge af en eventuel efterfølgende integration af mindre fartøjer i andre politikker til modvirkning af drivhusgasemissioner såsom EU ETS og FuelEU eller andre tilsvarende foranstaltninger efter deres medtagelse i anvendelsesområdet for MRV-forordningen. Det forventes, at medtagelsen af omkostninger og fordele ved integrationen af mindre fartøjer i EU ETS og/eller FuelEU sammen med MRV vil vise et meget anderledes billede, sandsynligvis en positiv nettonutidsværdi.

Tabel 6: Den sociale nettonutidsværdi (NNV) af scenarierne A.1, A.2 og A.3 sammenlignet med referencescenariet (mio. EUR i perioden 2025-2050) (3 % diskonteringssats)

	Scenarie A.1	Scenarie A.2	Scenarie A.3
drivhusgasemissionsbesparelser	3,7	4,1	7,5
Reguleringsomkostninger	– 17,6	– 17,6	– 41,7
Social nettonutidsværdi	**– 13,9**	**– 13,5**	**– 34,2**

Kilde: Ricardo-analyse

Bemærk: Drivhusgasbesparelserne er blevet monetariseret ved hjælp af omkostninger til undgåelse af klimaændringer, der er medtaget i 2019-håndbogen om eksterne omkostninger (100 EUR/tCO_2e) korrigeret til prisniveauer for 2023 (133 EUR/tCO_2e senest i 2030 og 358 EUR/tCO_2e efter 2030).

4.6 Virkninger af scenarie B2 i forbindelse med ændringer i overvågningskravene for mindre fartøjer

Fjernelse af tærsklen på 300 sejladser om året (scenarie B.2) vil gavne en stor del af de fartøjer, der kun foretager sejladser inden for EU (32 % af det samlede antal mindre fartøjer)[30], hvilket i væsentlig grad udvider anvendelsesområdet for undtagelsen til at indberette pr. rejse.

Indberetning på et aggregeret grundlag i stedet for pr. rejse kan give virksomheder, der er omfattet af denne undtagelse, mulighed for at anvende enklere overvågningssystemer (f.eks. bunkerattester med begrænset statusopgørelse), hvilket ville være forbundet med lavere overvågningsomkostninger. Selv om der ikke blev foretaget nogen kvantitativ analyse i forbindelse med dette scenarie B.2, viser en kvalitativ analyse, at det kunne give mulighed for en betydelig reduktion af de administrative omkostninger i forhold til scenarie B.1. Denne reduktion er ikke kvantificeret på grund af manglende kvantitativ dokumentation for forskellen i omkostninger mellem overvågning pr. sejlads og på et aggregeret grundlag.

5. Konklusioner

Den analyse, der er foretaget med hensyn til drivhusgasemissioner fra skibe under 5 000 bruttotonnage, men ikke under 400 bruttotonnage, bekræfter, at de to skibskategorier, der vil blive omfattet af anvendelsesområdet for EU's MRV-forordning om søfart fra 2025, faktisk er dem med de højeste emissioner inden for dette segment. Drivhusgasemissioner fra mindre fartøjer i offshore- og fragtkategorierne udgør henholdsvis 22 % og 18 % af alle drivhusgasemissioner fra mindre fartøjer.

Når der ses bort fra emissioner fra disse to kategorier, anslås de samlede drivhusgasemissioner fra de resterende mindre fartøjskategorier til 11,32 MtCO_2, dvs. 9 % af de CO_2-emissioner, der var omfattet af MRV i 2023. Samtidig udgør disse 5 309 fartøjer, dvs. 42 % af det antal fartøjer, der var omfattet af MRV-forpligtelser i 2023.

På grundlag af en høring af repræsentanter for rederier viser analysen, at de tilbagevendende årlige MRV-relaterede administrative omkostninger pr. fartøj for mindre fartøjer vil svare til (eller være lidt højere end) omkostningerne for større fartøjer, der i øjeblikket er underlagt MRV-forpligtelser. Som følge heraf – og fordi de udleder færre drivhusgasemissioner end større fartøjer – vil afvejningen mellem administrative omkostninger for rederier og yderligere overvågede drivhusgasemissioner være mindre gunstig for mindre fartøjer. Forholdet mellem administrative omkostninger og dækning af drivhusgasemissioner vil i gennemsnit være syv gange højere for mindre fartøjer sammenlignet med de større fartøjer, der i øjeblikket er underlagt MRV-forpligtelser.

Analysen viser også, at en udvidelse af anvendelsesområdet for MRV-forordningen for søfart til at omfatte yderligere kategorier af mindre fartøjer vil bidrage til at muliggøre gennemførelsen af

[30] Fartøjskategorier med den største andel af fartøjer, der kun foretager sejladser inden for EU, omfatter ro-ro-passager- og passagerfartøjer.

energieffektivitetsforanstaltninger og lavemissionsteknologier på grund af MRV-datas potentiale til at danne grundlag for beslutningsprocessen. De direkte miljøfordele skønnes imidlertid at være ret små baseret på konservative antagelser.

Til gengæld er den sociale nettonutidsværdi (NNV) negativ for alle de betragtede udvidelsesscenarier. Den viser, at nutidsværdien af yderligere administrative omkostninger for virksomheder og kompetente myndigheder er højere end de monetariserede drivhusgasemissionsbesparelser, der udelukkende kan tilskrives MRV-forordningen om søfart. Billedet vil imidlertid se anderledes ud med meget større miljømæssige fordele og sandsynligvis en positiv nettonutidsværdi, når man overvejer de mulige indirekte fordele, der vil være forbundet med drivhusgasemissionsbesparelser som følge af den mulige integration af mindre fartøjer i andre politikker til modvirkning af drivhusgasemissioner såsom EU ETS og FuelEU, efter deres medtagelse i anvendelsesområdet for MRV-forordningen.

I den forbindelse er det værd at nævne, at der kan overvejes andre tilsvarende foranstaltninger end integration inden for rammerne af FuelEU og/eller EU ETS – navnlig hvis dette vil gøre det muligt at mindske den administrative byrde. Sådanne foranstaltninger kan træffes på nationalt plan, herunder f.eks. skatterelaterede foranstaltninger eller tilvalgsordninger inden for "ETS2" for bygninger, vejtransport og andre sektorer. Nogle medlemsstater, herunder Østrig, Nederlandene og Sverige, har allerede besluttet at medtage emissioner fra visse mindre fartøjer og/eller sejlads ad indre vandveje i anvendelsesområdet for ETS2.

Under alle omstændigheder er de yderligere fordele, der kunne følge af integrationen af mindre fartøjer i andre politikker til modvirkning af drivhusgasemissioner, ikke taget i betragtning i denne rapport, som kun omhandler den potentielle medtagelse af yderligere mindre skibe i MRV-forordningen for søfarts anvendelsesområde og de direkte virkninger af en sådan ændring. Der vil blive foretaget en vurdering, der omfatter sådanne yderligere fordele, i forbindelse med revisionen af EU ETS-direktivet i 2026.