

Bruxelles, 29. srpnja 2026.
(OR. en)

12280/26

MAR 112
OMI 39

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	29. srpnja 2026.
Za:	Thérèse BLANCHET, glavna tajnica Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2026) 409 final
Predmet:	IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU o interakciji i približavanju između Uredbe FuelEU Maritime i Uredbe EU-a o MRV-u za pomorski promet

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2026) 409 final.

Priloženo: COM(2026) 409 final



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 28.7.2026.
COM(2026) 409 final

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

**o interakciji i približavanju između Uredbe FuelEU Maritime i Uredbe EU-a o MRV-u za
pomorski promet**

IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

o interakciji i približavanju između Uredbe FuelEU Maritime i Uredbe EU-a o MRV-u za pomorski promet

I. Uvod

EU je donio niz zakonodavnih akata kojima se potiče dekarbonizacija pomorskog sektora. Tim se aktima nastoji povećati upotreba niskougljičnih i održivih goriva i tehnologija na brodovima koji pristaju u lukama EU-a. Ovo izvješće primarno se odnosi na dva od tih akata, a to su:

- 1) Uredba (EU) 2023/1805¹ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ („Uredba FuelEU Maritime”), koja je stupila na snagu 12. listopada 2023. i u potpunosti se primjenjuje od 1. siječnja 2025. Njome se propisuje postupno smanjenje intenziteta stakleničkih plinova energije koja se upotrebljava na velikim brodovima te se uvodi obveza opskrbe električnom energijom s kopna u odabranim europskim lukama od 2030. nadalje;
- 2) Uredba (EU) 2015/757² Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ („Uredba o MRV-u za pomorski promet”), u skladu s kojom veliki brodovi koji pristaju u lukama Europskog gospodarskog prostora (EGP) moraju na godišnjoj osnovi pratiti i izvješćivati o verificiranim emisijama stakleničkih plinova i drugim podacima o energetske učinkovitosti. Uredba o MRV-u za pomorski promet revidirana je 2023. nakon proširenja sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS) na emisije iz pomorskog prometa³.

Člankom 30. stavkom 1. Uredbe FuelEU Maritime propisuje se da Europska komisija treba Parlamentu i Vijeću podnijeti izvješće „u kojem ispituje interakciju i približavanje” između te uredbe i Uredbe o MRV-u za pomorski promet.

Komisija je u tu svrhu provela prvu komparativnu analizu Uredbe FuelEU Maritime i Uredbe o MRV-u za pomorski promet te povezanih delegiranih i provedbenih akata. Razmotrena su i početna iskustva stečena u okviru stvarne provedbe tih akata.

Budući da Uredba o MRV-u za pomorski promet služi kao okvir za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju podataka za pomorske elemente Direktive o ETS-u EU-a⁴, elementi te direktive prema potrebi su obuhvaćeni ovim izvješćem.

U siječnju 2024. ETS EU-a proširen je na pomorski sektor. Od tada su brodarska društva dužna kupiti i predati emisijske jedinice u okviru ETS-a EU-a za svaku tonu emisija CO₂ (ili ekvivalenta CO₂) o kojima izvijeste u okviru ETS-a EU-a.

Tijekom izrade Uredbe FuelEU Maritime i revizije Uredbe o MRV-u za pomorski promet iz 2023. te u okviru pregovora s Parlamentom i Vijećem nastojalo se u najvećoj mogućoj mjeri uskladiti ta dva akta i uspostaviti okvir koji reguliranim subjektima, verifikatorima i upravljačkim tijelima država članica omogućuje pojednostavnjeno usklađivanje.

Te dvije uredbe međusobno su povezane jer se u Uredbi FuelEU Maritime navodi da bi se svi podaci koji su već dostavljeni za potrebe Uredbe o MRV-u za pomorski promet trebali prema potrebi upotrebljavati za verifikaciju usklađenosti s Uredbom FuelEU Maritime kako bi se ograničilo administrativno opterećenje za društva, verifikatore i nadležna tijela.

Međutim, te dvije uredbe razlikuju se u aspektima praćenja, izvješćivanja i verifikacije jer su se izrada Komisijinih prijedloga uredbe FuelEU Maritime, revizija Uredbe o MRV-u za pomorski promet i uključivanje pomorskog sektora u ETS EU-a te povezani pregovori s Parlamentom i Vijećem odvijali zasebno, uz djelomična vremenska preklapanja.

Stoga su opravdani daljnje ispitivanje i analiza tih akata kako bi se:

- razmotrile razlike i nepodudarnosti među glavnim odredbama uredaba,
- procijenile poteškoće koje proizlaze iz obveze istodobnog usklađivanja s te dvije uredbe, i
- predložili mogući načini za njihovo dodatno usklađivanje i poboljšanje dosljednosti.

Očekuje se da će nalazi tih postupaka ukazati na moguće prilike za pojednostavnjenje administrativnih zahtjeva u skladu s obvezama u kontekstu općeg administrativnog pojednostavnjenja utvrđenima u Kompas konkurentnosti za EU.

Područje primjene uredaba

Pragovi veličine

Kad je riječ o veličini brodova koji su obuhvaćeni područjem primjene analiziranih uredaba, Uredba FuelEU Maritime primjenjuje se na brodove s bruto tonažom većom od 5000 tona koji služe prijevozu putnika ili tereta u komercijalne svrhe. Slično tome, Uredbom o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu predviđa se da se primjenjuje na brodove bruto tonaže od 5000 tona i veće, a od 1. siječnja 2025. na brodove za opći teret bruto tonaže manje od 5000 tona, ali ne manje od 400 tona, te na odobalne brodove bruto tonaže od 400 tona i veće koji su obuhvaćeni jednom od kategorija navedenih u Prilogu I. Uredbi⁵.

¹ Uredba (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. rujna 2023. o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ, SL L 234, 22.9.2023., str. 48., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

² Uredba (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2015. o praćenju emisija ugljikova dioksida iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o izmjeni Direktive 2009/16/EZ, SL L 123, 19.5.2015., str. 55., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

³ Uredba (EU) 2023/957 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. svibnja 2023. o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 radi uključivanja djelatnosti pomorskog prometa u EU sustav trgovanja emisijama te radi praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija dodatnih stakleničkih plinova i emisija iz dodatnih vrsta brodova, SL L 130, 16.5.2023., str. 105., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

⁴ Direktiva 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ, SL L 275, 25.10.2003., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

⁵ Delegirana uredba Komisije (EU) 2024/3214 od 16. listopada 2024. o izmjeni Uredbe (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća u pogledu pravila za praćenje emisija stakleničkih plinova iz odobalnih brodova i pripisivanje nulte stope održivim gorivima

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

Geografsko područje primjene

Izvrješćivanje u skladu s Uredbom o MRV-u za pomorski promet obuhvaća potrošnju goriva i emisije stakleničkih plinova na svim putovanjima unutar EU-a i međunarodnim putovanjima izvan EU-a (putovanja između luka EU-a i luka izvan EU-a) te u okviru djelatnosti broda unutar luka EU-a. Uredbom FuelEU Maritime propisan je isti opseg izvrješćivanja, ali se radi pravednog prikazivanja udjela EU-a u emisijama uzima u obzir samo polovina (50 %) potrošnje goriva/energije na međunarodnim putovanjima izvan EU-a. Isto se pravilo primjenjuje na temelju Direktive o ETS-u EU-a.

U skladu s Uredbom FuelEU Maritime putovanja između EU-a i najudaljenijih regija država članica EU-a izjednačena su s međunarodnim putovanjima u zemlje izvan EGP-a i iz njih (odnosno uzima se u obzir 50 % potrošnje goriva/energije). S druge strane, u skladu s Uredbom o MRV-u za pomorski promet takva se putovanja smatraju putovanjima unutar EU-a (i stoga je 100 % emisija obuhvaćeno opsegom izvrješćivanja). Međutim, na temelju Direktive o ETS-u EU-a brodarska društva do prosinca 2030. nisu obvezna izvršiti plaćanja povezana s emisijama iz putovanja između luke smještene u najudaljenijoj regiji države članice i luke u istoj državi članici, uključujući putovanja između luka unutar najudaljenije regije i putovanja između luka u različitim najudaljenijim regijama iste države članice (vidjeti odjeljak o izuzećima u nastavku).

Emisije obuhvaćene uredbama

Za potrebe obračunavanja emisija iz goriva Direktivom o ETS-u EU-a i Uredbom o MRV-u za pomorski promet obuhvaćene su emisije stakleničkih plinova iz ispušne cijevi odnosno dimnjaka, to jest emisije koje nastaju na nižim razinama lanca vrijednosti, poznate i kao emisije „od tanka do brazde”. Razlog tomu je činjenica da su emisije iz proizvodnje goriva, to jest emisije koje nastaju na višim razinama lanca vrijednosti (poznate i kao emisije „od izvora do tanka”), već obuhvaćene drugim sektorima ETS-a te bi njihovo uračunavanje u emisijske jedinice za sektor pomorskog prometa moglo dovesti do dvostrukih izdavanja, trgovanja i zahtjeva. Uredba FuelEU Maritime obuhvaća emisije „od izvora do tanka” i emisije „od tanka do brazde” kako bi se u obzir uzele cjelokupne vrijednosti emisija iz raznih izvora energije.

U kontekstu pretvorbe obnovljivih sirovina u goriva Uredba FuelEU Maritime, Uredba o MRV-u za pomorski promet i Direktiva o ETS-u EU-a oslanjaju se na kriterije održivosti, uključujući minimalne granične vrijednosti ušteda emisija stakleničkih plinova utvrđene u Direktivi o obnovljivoj energiji⁶, te na odgovarajuće programe certificiranja. Uredbom FuelEU Maritime dodatno se ograničavaju vrste prihvatljivih goriva jer su iz te kategorije isključene sirovine proizvedene iz kultura za proizvodnju hrane i hrane za životinje. U skladu s tom uredbom goriva proizvedena iz tih sirovina smatraju se fosilnim gorivima.

Izvori energije

Korištenje na brodu određenih izvora energije koji nisu gorivo, kao što su električna energija s kopna i energija vjetra, koje se ne može pratiti tijekom putovanja, ali koje doprinosi potrošnji energije na brodu i stoga se računa u njegove ciljeve dekarbonizacije, obuhvaćeno je Uredbom FuelEU Maritime, ali ne i Uredbom o MRV-u za pomorski promet. Stoga su na temelju Uredbe FuelEU Maritime za električnu energiju s kopna i energiju vjetra potrebni dodatni postupci praćenja ili izračuna.

Izuzeća

U kontekstu područja primjene postoje razlike između izuzeća dopuštenih Uredbom FuelEU Maritime i onih dopuštenih Direktivom o ETS-u EU-a.

I Uredbom FuelEU Maritime i Direktivom o ETS-u EU-a državama članicama dopušta se da iz primjene tih akata izuzmu putovanja putničkih brodova na otoke s manje od 200 000 stalnih stanovnika. Međutim, postoje određene razlike. U skladu s Direktivom o ETS-u EU-a izuzeti se mogu putovanja između luke otoka pod nadležnošću države članice koja podnosi zahtjev, koji nema cestovnu ili željezničku vezu s kopnom i koji ima manje od 200 000 stalnih stanovnika, i luke pod nadležnošću te iste države članice. U skladu s Uredbom FuelEU Maritime izuzeti se mogu putovanja putničkim brodovima koji nisu brodovi za kružna putovanja između luke pristajanja pod nadležnošću države članice i luke pristajanja pod nadležnošću iste države članice koja se nalazi na otoku s manje od 200 000 stalnih stanovnika. Ta se izuzeća primjenjuju i na djelatnosti relevantnih brodova unutar luka u vezi s putovanjima obuhvaćenima izuzećem.

Na temelju Uredbe FuelEU Maritime i Direktive o ETS-u EU-a države članice za određena putovanja mogu izuzeti putničke brodove, i ro-pax putničke brodove u slučaju Direktive o ETS-u EU-a, koji obavljaju transnacionalna putovanja u okviru obveza pružanja javne usluge ili ugovora o obavljanju javnih usluga.

Države članice iz primjene Uredbe FuelEU Maritime mogu izuzeti i putničke brodove koji pružaju usluge pomorskog prijevoza u okviru obveza pružanja javne usluge ili ugovora o obavljanju javnih usluga za linije između njihovih kopnenih luka i luka koje se nalaze na otoku ili u gradovima Ceuti i Melilli. Direktivom o ETS-u EU-a nisu predviđena takva izuzeća.

Naposljetku, u skladu s Uredbom FuelEU Maritime države članice mogu utvrditi izuzeća putovanja između luka u najudaljenijim regijama. Direktivom o ETS-u EU-a predviđeno je automatsko privremeno odstupanje (tj. bez potrebe za obavješćivanjem) do kraja 2030. za putovanja između luke smještene u najudaljenijoj regiji države članice i luke u istoj državi članici, uključujući luke unutar najudaljenije regije i luke u različitim najudaljenijim regijama iste države članice.

Za sva prethodno navedena izuzeća u Uredbi FuelEU Maritime i Direktivi o ETS-u EU-a navode se različiti krajnji datumi. Uredbom FuelEU Maritime primjena izuzeća dopuštena je do 31. prosinca 2029., dok je Direktivom o ETS-u EU-a dopuštena njihova primjena do 31. prosinca 2030.

Odredbe o klasi leda i plovidbi kroz led

Uredba FuelEU Maritime, Uredba o MRV-u za pomorski promet i Direktiva o ETS-u EU-a sadržavaju odredbe o klasi leda broda i plovidbi kroz led, iako svaka u drukčijem formatu. Kako bi se smanjili dodatni troškovi za brodove kategorizirane za plovidbu područjima s ledom, Uredbom FuelEU Maritime društvima se omogućuje da zatraže da se iz izračuna bilance usklađenosti isključi dodatna energija upotrijebljena zbog klase leda broda i dodatna energija upotrijebljena zbog plovidbe u uvjetima leda. U skladu s

⁶ Direktiva (EU) 2018/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2018. o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora, SL L 328, 21.12.2018., str. 82., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2018/2001/oj>.

Direktivom o ETS-u EU-a brodarska društva mogu predati 5 % manje emisijskih jedinica od ukupnih verificiranih emisija koje su njihovi brodovi kategorizirani za plovidbu područjima s ledom ispustili do 31. prosinca 2030.

Susjedne luke za prekrcaj kontejnera

Kako bi se smanjio rizik od pristajanja u luke radi izbjegavanja plaćanja i rizik od premještanja djelatnosti prekrcaja, Uredbom FuelEU Maritime i Direktivom o ETS-u EU-a propisuje se da je Komisija dužna utvrditi i ažurirati popis „susjednih luka za prekrcaj kontejnera”. Zaustavljanja u tim lukama isključena su iz definicije „luke pristajanja” za potrebe praćenja, izvješćivanja i verifikacije emisija. Kriteriji za utvrđivanje tih luka jednaki su u Uredbi FuelEU Maritime i Direktivi o ETS-u EU-a. Međutim, rokovi za ažuriranje popisa nisu usklađeni. Zbog toga bi razlike u podacima mogle dovesti do razlika u primjenjivim popisima.

Zaključci

- Većina razlika u područjima primjene uredaba rezultat je odluka Parlamenta i Vijeća. Eventualne prilagodbe područja primjene, na primjer u pogledu vrste brodova, trebalo bi dodatno ispitati s obzirom na koristi od daljnjeg usklađivanja prethodno opisanih pravila.
- Mogla bi se ispitati mogućnost većeg približavanja u područjima prihvatljivosti, utvrđivanja emisija i intenziteta stakleničkih plinova goriva koja se upotrebljavaju na brodu u skladu s prethodno opisanim pravilima.
- Radi lakše provedbe moglo bi se razmotriti daljnje usklađivanje odredaba o izuzećima primjenjivima na temelju Uredbe FuelEU Maritime i Direktive o ETS-u EU-a. Međutim, pritom treba imati na umu da te razlike proizlaze iz konkretnih odluka suzakonodavaca.
- Rokovi za reviziju popisa susjednih luka za prekrcaj kontejnera mogli bi se uskladiti kako bi se pojednostavnila provedba.

II. Odgovorni subjekti

U Uredbi FuelEU Maritime, Direktivi o ETS-u EU-a i Uredbi o MRV-u za pomorski promet definiraju se tijela odgovorna za njihovu provedbu. Te su definicije slične, ali nisu identične, što bi moglo dovesti do situacije u kojoj brodarsko društvo odluči da će za Direktivu o ETS-u EU-a i Uredbu o MRV-u za pomorski promet biti odgovoran jedan subjekt, a za Uredbu FuelEU Maritime drugi subjekt.

U skladu s Uredbom FuelEU Maritime odgovorni subjekt mora biti ISM društvo, pravni subjekt koji upravlja brodom u skladu s Međunarodnim pravilnikom o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik). Ovisno o ugovornim i operativnim aranžmanima, ISM društvo trebalo bi biti brodovlasnik ili bilo koja organizacija ili osoba koja nije brodovlasnik, a koja je pristala od brodovlasnika preuzeti sve dužnosti i odgovornosti uvedene ISM pravilnikom. Ako je za usklađenost svojeg broda s ISM pravilnikom odgovoran brodovlasnik, u tom je slučaju brodovlasnik ISM društvo i subjekt odgovoran za usklađenost s Uredbom FuelEU Maritime. Ako je brodovlasnik delegirao odgovornosti za usklađivanje s ISM pravilnikom bilo kojoj drugoj organizaciji ili osobi (koja je pristala preuzeti te odgovornosti), ta organizacija ili osoba postaje ISM društvo i subjekt odgovoran za usklađenost s Uredbom FuelEU Maritime.

Uredbom o MRV-u za pomorski promet propisuje se da za usklađenost s tom uredbom i Direktivom o ETS-u EU-a mora biti odgovoran isti subjekt. U skladu s Direktivom o ETS-u EU-a i Uredbom o MRV-u za pomorski promet subjekt odgovoran za usklađenost u odnosu na emisije određenog broda može biti brodovlasnik (tj. registrirani vlasnik) ili ISM društvo. Ako se ISM društvo razlikuje od brodovlasnika, registrirani vlasnik i ISM društvo moraju se međusobno ugovorno dogovoriti o subjektu koji će preuzeti odgovornost za ispunjavanje obveza iz Direktive o ETS-u EU-a i Uredbe o MRV-u za pomorski promet. U slučaju da registrirani vlasnik i ISM društvo ne donesu izričitu odluku u tom pogledu, smatrat će se da je za ispunjavanje obveza iz Direktive o ETS-u EU-a i Uredbe o MRV-u za pomorski promet odgovoran registrirani vlasnik.

Nadležna tijela

„Nadležna država” za društvo koje je odgovorno za postupanje u skladu sa sustavom FuelEU kako je definirano u Uredbi FuelEU Maritime određuje se na temelju istih pravila koja se primjenjuju za određivanje „nadležnog upravljačkog tijela” za brodarsko društvo koje je odgovorno za postupanje u skladu s Direktivom o ETS-u EU-a. Međutim, s obzirom na mogućnost da u određenim situacijama društvo odgovorno za brod za potrebe Uredbe FuelEU Maritime ne bude isto društvo koje je odgovorno za brod za potrebe Uredbe o MRV-u za pomorski promet i Direktive o ETS-u EU-a (vidjeti prethodni odjeljak), moguće je da za administrativno upravljanje istim brodom budu nadležne dvije države članice, jedna za potrebe Uredbe FuelEU Maritime, a druga za potrebe Direktive o ETS-u EU-a i Uredbe o MRV-u za pomorski promet.

Unutar jedne države članice tijela imenovana kao nadležna za upravljanje provedbom Uredbe FuelEU Maritime mogu se razlikovati od tijela koja su imenovana kao nadležna za upravljanje provedbom Uredbe o MRV-u za pomorski promet i Direktive o ETS-u EU-a, a država članica sama odlučuje bi li bilo najbolje tu zadaću dodijeliti istom tijelu.

Zaključci

- Trebalo bi provesti dodatno ispitivanje subjekata odgovornih za provedbu Uredbe FuelEU Maritime, Direktive o ETS-u EU-a i Uredbe o MRV-u za pomorski promet kako bi se utvrdilo bi li usklađeno tumačenje i definicija reguliranog subjekta doveli do daljnjeg pojednostavnjenja i za koga. U tom bi kontekstu trebalo uzeti u obzir da se Direktivom o ETS-u EU-a uređuje usklađenost na razini društva, a u Uredbi FuelEU Maritime predviđene su obveze za brodove.

III. Praćenje, bilježenje i izvješćivanje

Planovi praćenja

U skladu s Uredbom FuelEU Maritime i Uredbom o MRV-u za pomorski promet društva moraju za svaki od svojih brodova verifikatoru podnijeti plan praćenja u kojem se navode informacije potrebne za ispunjavanje zahtjeva izvješćivanja. Zbog različitih zahtjeva brodari moraju podnijeti dva zasebna plana praćenja, jedan u skladu s Uredbom o MRV-u za pomorski promet, a drugi u skladu s Uredbom FuelEU Maritime. Ta dva plana imaju sličnu strukturu i mogu se izraditi u informacijskom sustavu THETIS MRV. Nakon podnošenja ta dva plana praćenja prolaze zasebne postupke obrade.

U praksi THETIS MRV funkcionira kao jedinstven sustav za brodarska društva jer omogućuje objedinjeno podnošenje podataka za potrebe Uredbe o MRV-u za pomorski promet / Direktive o ETS-u EU-a i Uredbe FuelEU Maritime. Svi podaci dobiveni praćenjem i

zabilježeni na temelju Uredbe o MRV-u za pomorski promet upotrijebit će se za izračune na temelju Uredbe FuelEU Maritime, pod uvjetom da ih potvrdi verifikator za sustav FuelEU, ako se on razlikuje od verifikatora za praćenje, izvješćivanje i verifikaciju emisija. Isti podaci o praćenju, izvješćivanju i verifikaciji emisija u pomorskom prometu mogu se upotrijebiti i za objedinjavanje podataka relevantnih za izvješća na razini društva u skladu s Direktivom o ETS-u EU-a.

Izvješćivanje na osnovi pojedinačnog putovanja

U skladu s Uredbom FuelEU Maritime i Uredbom o MRV-u za pomorski promet podaci se u načelu prate po putovanju. Međutim, na temelju Uredbe o MRV-u za pomorski promet izvješćivanje na osnovi pojedinačnog putovanja nije obvezno, što znači da društva mogu dostavljati potrebne podatke objedinjeno za cijelu godinu. Međutim, u praksi sustav THETIS MRV omogućuje dobrovoljno bilježenje i prijavljivanje podataka za svako putovanje pojedinačno za potrebe Uredbe o MRV-u za pomorski promet.

Odstupanja od praćenja po putovanju

Uredbom o MRV-u za pomorski promet društvima se iznimno omogućuje praćenje potrošnje goriva i emisija stakleničkih plinova za određene brodove samo na godišnjoj osnovi. To se odstupanje primjenjuje na brodove koji obavljaju samo putovanja unutar EU-a i obavljaju više od 300 putovanja godišnje. Takva odstupanja nisu predviđena Uredbom FuelEU Maritime.

Raspodjela potrošnje goriva/energije po geografskom području

Uredbom FuelEU Maritime omogućuje se besplatna raspodjela/preraspodjela goriva potrošenog u cjelokupnom razdoblju izvješćivanja na dio prijeđene udaljenosti koji se odnosi na putovanja unutar EU-a ili izvan EU-a, neovisno o tome jesu li gorivo/energija stvarno utrošeni na tom konkretnom putovanju. Uredbom o MRV-u za pomorski promet i Direktivom o ETS-u EU-a propisuje se prijavljivanje vrste goriva utrošenog za konkretnu vrstu putovanja. To utječe na raspodjelu goriva s najnižim intenzitetom stakleničkih plinova (i primjenu nulte stope na temelju Direktive o ETS-u EU-a).

Zaključci

- Informatička rješenja u okviru sustava THETIS MRV omogućuju smanjenje opterećenja koje proizlazi iz podnošenja dvaju zasebnih planova praćenja. Međutim, mogla bi se ispitati izvedivost spajanja dvaju planova praćenja te razmotriti pitanje bi li to dovelo do dodatnog pojednostavnjenja izvješćivanja.
- Postoje razlike među zahtjevima izvješćivanja o energiji upotrijebljenoj u lukama i onoj upotrijebljenoj tijekom putovanja. Osim toga, za razliku od Uredbe o MRV-u za pomorski promet, Uredbom FuelEU Maritime ne predviđaju se odstupanja koja bi određenim brodovima omogućila praćenje potrošnje goriva i emisija na godišnjoj osnovi umjesto na osnovi pojedinačnog putovanja. Mogla bi se razmotriti mogućnost dodatnog usklađivanja tih elemenata.

IV. Verifikacija

Sustav verifikacije koji se primjenjuje na temelju Uredbe FuelEU Maritime uglavnom se temelji na sustavu uspostavljenom Uredbom o MRV-u za pomorski promet, no postoje određene razlike koje se analiziraju u nastavku.

Opće obveze i načela za verifikatore te postupci verifikacije

Obveze i načela za verifikatore te postupci verifikacije, kako su utvrđeni u provedbenim i delegiranim aktima donesenima na temelju Uredbe FuelEU Maritime i Uredbe o MRV-u za pomorski promet, u velikoj su mjeri usklađeni⁷. Jedna je razlika u tome što se, za razliku od Uredbe o MRV-u za pomorski promet, u Uredbi FuelEU Maritime propisuje da u slučaju promjene verifikatora planove praćenja mora ponovno ocijeniti novi verifikator.

Akreditacija

Specifikacije pravila za akreditaciju verifikatora u skladu s Uredbom o MRV-u za pomorski promet i Uredbom FuelEU Maritime utvrđene su u delegiranim aktima⁸. Odredbe tih akata identične su ili u velikoj mjeri slične.

Zaključci

- Pravila za verifikaciju i akreditaciju verifikatora utvrđena su u Uredbi FuelEU Maritime i Uredbi o MRV-u za pomorski promet te su dodatno razrađena u zasebnim delegiranim i provedbenim aktima. Razlike među pravilima minimalne su i uglavnom proizlaze iz različitih radnih postupaka i uloga verifikatora u okviru različitih akata.

V. Izvršenje

Nalog o protjerivanju / zabrana plovidbe

U Uredbi FuelEU Maritime i Uredbi o MRV-u za pomorski promet navodi se da, ako brod ne ispuní svoje obveze tijekom dva ili više uzastopna razdoblja izvješćivanja, države članice mogu izdati nalog o protjerivanju. Međutim, država zastave ne može odbiti ulazak u svoje luke brodovima koji plove pod njezinom zastavom.

Obveza držanja valjanog dokumenta o usklađenosti

U skladu s Uredbom FuelEU Maritime brodovi koji u razdoblju izvješćivanja nisu obavili nijedno putovanje obuhvaćeno njezinim područjem primjene i dalje su obvezni za vrijeme razdoblja verifikacije na brodu držati valjan dokument o usklađenosti (dokument specifičan za pojedini brod koji verifikator izdaje društvu, a kojim se potvrđuje da je taj brod u određenom razdoblju izvješćivanja

⁷ Provedbena uredba Komisije (EU) 2024/2027 od 26. srpnja 2024. o aktivnostima verifikacije u skladu s Uredbom (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ, SL L, 2024/2027, 29.7.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2027/oj i Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/2917 od 20. listopada 2023. o aktivnostima verifikacije, akreditaciji verifikatora i odobravanju planova praćenja, koje provode upravljačka tijela u skladu s Uredbom (EU) 2015/757 Europskog parlamenta i Vijeća o praćenju emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa, izvješćivanju o njima i njihovoj verifikaciji te o stavljanju izvan snage Delegirane uredbe Komisije (EU) 2016/2072, SL L, 2023/2917, 29.12.2023., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2023/2917/oj.

⁸ Delegirana uredba Komisije (EU) 2025/192 od 9. rujna 2024. o postupcima za akreditaciju verifikatora u skladu s Uredbom (EU) 2023/1805 Europskog parlamenta i Vijeća o upotrebi obnovljivih i niskougljičnih goriva u pomorskom prometu i izmjeni Direktive 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, SL L, 2025/192, 29.1.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/192/oj i prethodno navedena Delegirana uredba Komisije (EU) 2023/2917.

usklađen s Uredbom FuelEU Maritime). Uredbom o MRV-u za pomorski promet utvrđuje se obveza držanja valjanog dokumenta o usklađenosti na brodu samo za brodove koji su tijekom razdoblja izvješćivanja obavili putovanja obuhvaćena njezinim područjem primjene. U slučaju neaktivnih brodova (tj. brodova koji nisu obavljali djelatnosti obuhvaćene područjem primjene Uredbe o MRV-u za pomorski promet), tom se uredbom ne zabranjuje podnošenje verificiranog izvješća o emisijama u kojem se navodi nulta stopa emisija radi pribavljanja valjanog dokumenta o usklađenosti.

Obveze države zastave

U Uredbi o MRV-u za pomorski promet navodi se da države članice trebaju poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurale da brodovi koji plove pod njihovim zastavama ispunjavaju obveze praćenja i izvješćivanja. Međutim, na temelju Uredbe FuelEU Maritime države članice nisu obvezne provoditi provjere brodova koji plove pod njihovim zastavama.

Izdavanje dokumenta o usklađenosti u okviru sustava FuelEU

U skladu s Uredbom FuelEU Maritime i Uredbom o MRV-u za pomorski promet za izdavanje dokumenta o usklađenosti u načelu je nadležan verifikator. Međutim, u Uredbi FuelEU Maritime navodi se da, ako je određena kazna u okviru sustava FuelEU, dokument izdaje nadležno tijelo nadležne države. Osim toga, Uredbom FuelEU Maritime nadležnom tijelu omogućuje se da povuče prethodno izdane dokumente o usklađenosti ako se u prijavljenim podacima otkriju pogrešni navodi ili neusklađenosti, što ne postoji kao mogućnost na temelju Uredbe o MRV-u za pomorski promet.

Inspekcijski pregledi

Uredbom FuelEU Maritime i Uredbom o MRV-u za pomorski promet propisuje se obveza za tijela nadležna za nadzor države luke da u svoje inspekcijske preglede (koje provode u skladu s Direktivom 2009/16/EZ)⁹ uključuje provjere dokumenta o usklađenosti.

Sankcije

U skladu s Uredbom FuelEU Maritime i Uredbom o MRV-u za pomorski promet države članice moraju utvrditi zasebna pravila o sankcijama koje se primjenjuju na kršenja tih uredaba.

Zaključci

- Pravila o izvršenju na temelju Uredbe FuelEU Maritime i Uredbe o MRV-u za pomorski promet primarno se odnose na brod te sadržavaju brojne identične ili slične odredbe, uz određene razlike. Mogla bi se razmotriti uspostava zajedničkog sustava izvršenja kako bi se pojednostavnile određene aktivnosti i smanjilo opterećenje za tijela država članica.

VI. Vremenski okvir za obveze usklađenosti

Usporedba obveza usklađenosti iz Uredbe o MRV-u za pomorski promet i onih iz Uredbe FuelEU Maritime pokazuje da su te dvije uredbe ujednačene u pogledu vremenskog okvira.

Ako se u budućnosti donese odluka o izradi jednog sveobuhvatnog plana praćenja za obje uredbe, u određenim će aspektima biti potrebno uskladiti vremenski okvir. Na primjer, trenutačno u skladu s Uredbom FuelEU Maritime brodovi koji prvi put pristanu u luku države članice nakon 31. kolovoza 2024. moraju podnijeti plan praćenja najkasnije u roku od dva mjeseca nakon prvog pristajanja u luku, a najkasnije u roku od tri mjeseca nakon prvog pristajanja u luku države članice u skladu s uredbom o MRV-u.

Do 31. siječnja razdoblja verifikacije verifikatoru se mora dostaviti izvješće FuelEU, a do 31. ožujka razdoblja verifikacije verifikator je obavezan u bazu podataka FuelEU zabilježiti verificirano izvješće FuelEU. S druge strane, u Uredbi o MRV-u za pomorski promet navodi se da se, ovisno o pravilima nadležnog upravljačkog tijela, verificirano izvješće o emisijama mora dostaviti relevantnim tijelima u razdoblju od 28. veljače do 31. ožujka razdoblja verifikacije. Svako upravljačko tijelo odlučuje o točnom datumu podnošenja izvješća u tom razdoblju.

Zaključci

- Rokovi i postupci kojih se treba pridržavati radi ispunjavanja zahtjeva iz te dvije uredbe imaju sličnu strukturu, ali postoje razlike u datumima i načinima na koje su obveze formulirane. Moglo bi se razmotriti dodatno usklađivanje postupka praćenja i izvješćivanja.

VII. Opći zaključci

Usporedba pokazuje da, iako su Uredba FuelEU Maritime, Uredba o MRV-u za pomorski promet i Direktiva o ETS-u EU-a već u velikoj mjeri usklađene u mnogim aspektima, postoji prostor za smanjenje trenutačnih razlika u okviru predstojećih revizija akata kako bi se pojednostavnila provedba i smanjilo administrativno opterećenje za brodare, verifikatore i države članice.

Najveće koristi ostvarile bi se uspostavom jedinstvenog sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije koji bi se primjenjivao za potrebe Uredbe FuelEU Maritime i za potrebe Direktive o ETS-u EU-a te koji bi društvima omogućio da podatke prikupljene, verificirane i dostavljene u skladu s Uredbom o MRV-u za pomorski promet upotrebljavaju za ispunjavanje obveza iz Direktive o ETS-u EU-a i Uredbe FuelEU Maritime.

Takav sustav koji se temelji na Uredbi o MRV-u za pomorski promet trebao bi (i) obuhvaćati sve obveze praćenja iz Direktive o ETS-u EU-a i Uredbe FuelEU Maritime, (ii) dovesti do smanjenja razlika i nepodudarnosti među obvezama, (iii) omogućiti usklađivanje i eventualno spajanje dokumenata za izvješćivanje u jedinstveni predložak (tj. planova praćenja, izvješća o emisijama), (iv) služiti kao jedinstveni okvir za verifikaciju i akreditaciju i (v) omogućiti usklađivanje koncepta reguliranog subjekta iz Uredbe o MRV-u za pomorski promet, Uredbe FuelEU Maritime i Direktive o ETS-u EU-a.

Osim uspostave sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije, u budućnosti bi se moglo razmotriti i dodatno približavanje Uredbe FuelEU Maritime i Direktive o ETS-u EU-a u drugim područjima, kao što su izuzeća koja se temelje na geografskim kriterijima, vrste

⁹ Direktiva 2009/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o nadzoru države luke, SL L 131, 28.5.2009., str. 57., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>.

brodova, obuhvat energenata i emisija, plovidba u uvjetima leda i mjere izvršenja. Međutim, postizanje veće dosljednosti među tim odredbama bilo bi zahtjevnije od usklađivanja sustava praćenja, izvješćivanja i verifikacije; osim toga, postoje legitimni razlozi za zadržavanje postojećih razlika, koje se temelje na konkretnim odlukama suzakonodavaca.

Sve izmjene povezane s navedenim pitanjima trebalo bi provesti koordinirano i pritom uzeti u obzir učinak promjena na sva tri zakonodavna akta. Isto tako, u okviru eventualne revizije trebalo bi ispitati izvedivost i ekonomske, okolišne i socijalne učinke dodatnog približavanja s obzirom na cilj očuvanja okolišnog integriteta i djelotvornosti djelovanja Unije u području klime, uključujući njezine pravno obvezujuće obveze.