

**Miljødirektoratet/
[via høringssiden](#)**

Deres referanse 2026/7192
Vår saksbehandler
Vår dato 22.09.2026

EU-kommisjonens forslag til endringer i MRV-forordningen og FuelEU Maritime-forordningen

Offshore Norge viser til Miljødirektoratets høring av Europakommisjonens forslag COM (2026) 620, med høringsfrist 22. september 2026. Offshore Norge representerer selskaper med virksomhet på norsk sokkel og leverandørbedrifter som blant annet kjøper og leverer maritime tjenester. Innspillet er avgrenset til spørsmål med betydning for offshorefartøy og offshoreoperasjoner. For merknader knyttet til revisjon av EUs kvotesystem (EU ETS) herunder COM (2026) 616, COM (2026) 619 viser vi til Offshore Norge sitt eget høringssvar på dette.

Offshore Norge støtter målet om konsistent utslippsrapportering og en mer samlet datakjede for MRV, EU ETS og FuelEU Maritime. Vi er positive til at Kommisjonen foreslår å gå fra en statisk liste over offshorefartøy til et aktivitetsbasert virkeområde, og til at samme overvåkingsplan, MRV-rapport og verifikasjonsramme i større grad skal kunne brukes på tvers av regelverkene. Dette følger opp sentrale synspunkter Offshore Norge ga til Kommisjonen i 2024.

Samtidig er det viktig at virkeområdet utformes slik at det er tydelig og kan anvendes i praksis. Det må være klart hvilke aktiviteter, reiser og energimengder som inngår, hvem som er ansvarlig, og hvordan reglene avgrenses mot rapportering fra offshoreinnretninger. Utvidelsen av MRV må heller ikke i praksis bli en indirekte utvidelse av FuelEUs materielle virkeområde.

Det er behov for å avklare hvordan de to regelverksløpene for offshorefartøy skal samordnes. Det er særlig problematisk at det også må jobbes med å avklare uklarheter i to systemer parallelt. Etter dagens regler vil offshorefartøy omfattes av EU ETS fra 2027, men det er uklart når den nye aktivitetsbaserte modellen vil gjelde. Dersom den først trer i kraft i 2028, kan aktørene måtte rapportere etter dagens MRV/ETS-modell i ett år før systemet endres. Det vil være unødvendig komplisert. Det bør derfor vurderes om innføringen i EU ETS bør samordnes med den nye modellen, slik at virkeområde, rapportering og metode ikke må endres kort tid etter innføring. Fremtidig innsats i ESSF-gruppen bør heller gjelde de nye reglene i stedet for å bruke mer tid til å diskutere dagens modell.

Før reglene gjennomføres i Norge må det foretas en samlet vurdering av samspillet mellom EU ETS, FuelEU Maritime, nasjonale krav og øvrige relevante krav. Tiltak og dokumenterte utslippsreduksjoner gjennomført under nasjonale krav bør anerkjennes der det er relevant. Parallelle krav må ikke føre til dobbel rapportering, dobbel prising eller motstridende insentiver for de samme utslippene.

De foreslåtte endringene i MRV og EU ETS vil overlappe med de vedtatte nasjonale klimakravene til offshoreskip og vil føre til dobbeltregulering og skape uønsket kompleksitet. Dette skyldes ulike tekniske og administrative krav, ulike rapporterings- og kontrollsystemer og ulike pliktsubjekter: rederiet etter MRV og EU ETS, og operatørselskapene etter de nasjonale klimakravene.

Offshore Norges hovedanbefaling

Norske myndigheter bør støtte et aktivitetsbasert virkeområde og en felles datakjede for MRV, EU ETS og FuelEU Maritime, samtidig som det sikres klare EØS-tilpasninger, praktiske grenser mot offshoreinnretninger og et tydelig skille mellom MRV-data og FuelEU-plikter. Innføring av offshoreskip i EU ETS etter dagens modell i 2027 bør unngås dersom virkeområde, rapporteringslogikk og metode kort tid etter skal endres.

1. Aktivitetsbasert virkeområde er et steg i riktig retning

Offshore Norge støtter at Annex I Part AA med en uttømmende liste over skipstyper foreslås slettet, og at virkeområdet i stedet knyttes til om skipet utfører eller støtter offshoreoperasjoner ved et offshorearbeidssted. En aktivitetsbasert regel er bedre egnet for flerbruksfartøy og for nye fartøys- og aktivitetstyper enn klassifisering etter skipstype.

Forslagsteksten fremstår imidlertid ikke som fullt ut samordnet. Før regelverket vedtas, må forholdet mellom bestemmelsene avklares, og alle krysshenvisninger gjennomgås og korrigeres slik at virkeområdet fremgår entydig.

Kommisjonen bør også utarbeide en praktisk veiledning for eksempel i form av et avgjørelsestre (decision tree). Veiledningen bør angi hvordan den enkelte aktivitetsfasen skal klassifiseres og bør inneholde representative eksempler på blant annet ordinær transport, støtteaktivitet, arbeid ved et offshorearbeidssted, transitt, venting, mobilisering og demobilisering. For blandede oppdrag bør veiledningen vise hvordan oppdraget skal deles inn i ulike aktivitetsfaser, når hver fase starter og slutter, og hvilken betydning klassifiseringen får for rapporteringen.

2. Norsk sokkel må omfattes symmetrisk gjennom EØS

Forslaget viser til offshorearbeidssteder, tillatelser, territorialfarvann, økonomisk sone og kontinentalsokkel i en medlemsstat. For norsk petroleumsvirksomhet er det avgjørende at EØS-innlemmelsen gir en symmetrisk og forutsigbar anvendelse for norske havner og norsk sokkel.

Miljødirektoratet bør, i samarbeid med øvrige berørte myndigheter:

- identifisere nødvendige EØS-tilpasningstekster for geografi, offshorearbeidssted, administrerende myndighet, flaggstat og databasetilgang,
- legge frem en plan for rettidig norsk gjennomføring og overgang, og
- sørge for at norske selskaper og akkrediterte verifikatorer får samme funksjonelle tilgang til MRV- og FuelEU-systemene som aktører i EU.

Man bør unngå en periode der norsk sokkel eller norske basehavner behandles annerledes enn sammenlignbar aktivitet i EU. Eventuelle EØS-tilpasninger bør høres før endelig norsk gjennomføring.

Forslaget etablerer også en Sustainable Maritime Alternative Propulsion-ordning på inntil 110 millioner kvoter frem til 2040. Støtten til bærekraftige drivstoff og fremdrift er positiv, men

støtteordningen bør være teknologinøytral. Energieffektivisering, operasjonelle forbedringer, ettermontering og karbonfangst om bord bør kunne støttes gjennom den maritime ordningen eller andre ETS-finansierte virkemidler når utslippsreduksjonen kan overvåkes og verifiseres. Norske verft og rederier må omfattes på like vilkår gjennom EØS-tilpasningen.

3. Systemgrensene mellom skip og offshoreinnretning må være entydig

Offshore Norge har tidligere pekt på risikoen for overlapp mellom maritim rapportering og rapportering fra offshoreinnretninger. Denne risikoen er fortsatt til stede. Det gjelder særlig mobile boreinnretninger, jack-up-enheter, FPSO/FSO, floteller og fartøy som er koblet til eller arbeider tett integrert med en innretning.

Et grunnleggende prinsipp må være at én drivstoff- eller energimengde og det tilhørende utslippet bare har én rapporteringsansvarlig og én økonomisk behandling. Før ikrafttredelse må det derfor foreligge bindende regler og praktiske eksempler som viser hvordan systemgrensen skal trekkes i representative driftssituasjoner. Veiledningen bør minst avklare:

- når et fartøy anses å «utføre eller støtte» en offshoreoperasjon, herunder for flerbruksfartøy, forskning, vedlikehold, installasjon, avslutning, havvind og CO₂-lagring;
- grensen mellom transport av last eller passasjerer og offshoreoperasjon, særlig for forsyningsfartøy og seilaser med flere formål;
- hvordan et «offshore worksite» skal avgrenses når en tillatelse dekker store områder, flere innretninger eller mobile enheter;
- hvilke utslipp i havn, på anker, under transitt, standby eller flytting mellom innretninger som er tilstrekkelig nært knyttet til en offshoreoperasjon;
- grensen mot utslipp fra mobile rigger, FPSO-er og andre enheter som allerede rapporteres som kvotepliktige installasjoner;
- hvem som er ansvarlig selskap når kontrakts- eller driftsansvar endres, eller når fartøyet arbeider for flere kunder i samme rapporteringsperiode;
- hvordan korte eller marginale offshoreoppdrag skal håndteres, herunder om det bør etableres en de minimis-grense eller forenklet rapportering; og
 - hvordan utslipp fra redning, brønnsk kontroll, myndighetspålagt beredskap og annen sikkerhetskritisk aktivitet skal behandles.

Offshore Norge anbefaler at Kommisjonen utarbeider harmonisert veiledning med konkrete systemgrensediagrammer, og at norske myndigheter i tillegg avklarer forholdet til eksisterende norske tillatelser og rapporteringspraksis.

Det bør også klargjøres at flytende mobile offshoreenheter ikke automatisk anses som skip etter MRV-forordningen eller det maritime EU ETS alene fordi de har egen fremdrift eller kan forflyttes. Avgrensningen bør ta utgangspunkt i enhetens primære funksjon og i om utslippene allerede omfattes av rapportering eller kvoteplikt som offshoreinnretning.

Drivstoff som bunkres av et fartøy, men dokumentert leveres videre til en offshoreinstallasjon eller annen energiforbruker, bør ikke inngå i fartøyet eget drivstofforbruk eller utslippsgrunnlag. Slike tilfeller bør håndteres i tråd med prinsippet om én energimengde, én ansvarlig og ett regime.

4. Offshorearbeidssted og blandede oppdrag trenger operative kriterier

Forslaget knytter et offshorearbeidssted til det geografiske området som omfattes av en myndighetstillatelse. Slike tillatelsesområder kan være større enn det operative

arbeidsområdet for et konkret fartøy. Det er derfor behov for klare kriterier for når et offshoreoppdrag starter og slutter, og for hvordan transitt, standby, værventing, baseopphold og skifte av oppdrag skal behandles.

Begrepene «performing offshore operations», «supporting offshore operations» og utslipp som er «closely related» til slike operasjoner, må operasjonaliseres gjennom felles kriterier. For «performing» bør det være avgjørende om skipets mannskap eller utstyr utfører selve arbeidet ved et identifisert offshorearbeidssted. «Supporting» bør kreve en direkte, spesifikk og dokumenterbar funksjonell forbindelse til en konkret offshoreoperasjon. En generell kommersiell tilknytning til offshorevirksomhet bør ikke være tilstrekkelig.

For utslipp i havn bør «closely related» kreve at den utslippsskapende aktiviteten er direkte nødvendig eller relevant for mobiliseringen, gjennomføringen eller demobiliseringen av et identifisert offshoreoppdrag. Vurderingen bør bygge på formålsmessig, funksjonell og tidsmessig nærhet og kunne dokumenteres gjennom eksempelvis arbeidsordre, lastelister, seilingsplan og dekkssdagbok.

Regelverket eller den harmoniserte veiledningen bør angi hvordan ordinær transport, venting, transitt, mobilisering, demobilisering og blandede oppdrag skal behandles. Det bør også fremgå når en aktivitet begynner og slutter, og hvordan utslipp skal avgrenses dersom bare deler av en seilas eller et havneopphold omfattes. Den rettslige hovedavgrensningen må fremgå av regelverket. Teknisk veiledning og eksempler må ikke utvide virkeområdet utover det rettsakten gir grunnlag for.

Det bør fremgå om arbeidsstedet følger hele tillatelsesarealet eller en snevrere operativ sone. Geografiske grenser bør gjøres tilgjengelige i maskinlesbart format.

Offshorearbeidssteder må kunne identifiseres og dokumenteres på en enkel, etterprøvbar og digitalt anvendbar måte i MRV-systemet. Modellen må også fungere for operasjoner i tredjeland, der tillatelser, koordinater og geografiske grenser ikke nødvendigvis er offentlig tilgjengelige for rederiet.

For flerbruksfartøy bør vurderingen knyttes til dokumentert aktivitet per reise eller driftsfase. Samme fartøy kan dermed behandles forskjellig i ulike perioder uten at skipets klassifikasjon må endres.

5. Bærekraftsdokumentasjon må fungere på tvers av FuelEU, ETS og RED II-regelverk

FuelEU bygger på livsløpsutslipp og krever anerkjent dokumentasjon for at faktiske verdier for biodrivstoff, biogass, fornybare drivstoff av ikke-biologisk opprinnelse og resirkulert karbonbrensel skal kunne brukes. Miljødirektoratets parallelle høring om gjennomføring av fornybardirektiv II viser at norske omsetningskrav, massebalanseregler og dokumentasjonsordninger kan få direkte praktisk betydning for hvilke opplysninger fartøyet kan føre videre til FuelEU-rapporteringen. Norge bør unngå særnorske regler for bærekraftsdokumentasjon og massebalanse under RED II som kan påvirke hvor og hvor mye biodrivstoff vil være tilgjengelig i Norge med proporsjonal allokering. Reglene bør utformes og praktiseres i tråd med gjeldende EU-regelverk, herunder FuelEU Maritime og EU ETS. Dette vil bidra til regulatorisk konsistens, bedre sporbarhet og like konkurransevilkår i EØS-markedet.

Offshore Norge støtter effektive regler mot dobbelttelling. Samtidig må et fartøy som skal bruke en bærekraftsegenskap i FuelEU få en sporbar og verifiserbar dokumentasjonskjede.

Offshore Norge anbefaler at norske myndigheter etablerer tilgang for ansvarlig selskap og verifikator til dokumentasjonen de trenger, og gjenbruk av samme godkjente bevis og revisjon

der kravene overlapper, slik at parallelle kontroller unngås.

6. Oppsummering

Offshore Norge ber norske myndigheter særlig arbeide for at:

- Ingen plikt til kvoteoppgjør eller andre økonomiske oppgjør bør tre i kraft før nødvendige delegerte rettsakter, veiledninger, rapporteringsmaler og praktiske eksempler er publisert.
- norsk sokkel, norske havner, norske myndigheter og norske verifikatorer omfattes symmetrisk gjennom klare EØS-tilpasninger;
- Norge bør ikke lage særnorske regler.
- det aktivitetsbaserte virkeområdet beholdes, mens det ryddes opp i overlappende bestemmelser og krysshenvisninger;
- systemgrensen mellom skip og offshoreinnretning bygger på prinsippet én energimengde – én ansvarlig – ett regime;
- parallelle krav må ikke føre til dobbelrapportering, dobbel prising eller motstridende insentiver for de samme utslippene;
- MRV-utvidelsen ikke tolkes som en indirekte utvidelse av FuelEUs materielle virkeområde;
- MRV-data gjenbrukes automatisk i FuelEU uten dobbelrapportering eller verifikasjon;
- Norske regler for bærekraftsdokumentasjon og massebalanse under RED II bør utformes og praktiseres i tråd med gjeldende EU-regelverk, herunder FuelEU Maritime og EU ETS, for å sikre regulatorisk konsistens, sporbarhet og like konkurransevilkår i EØS-markedet.
- nærmere regler, veiledning, rapporteringsmaler, praktiske eksempler og IT-løsninger ferdigstilles og testes i god tid før første rapporteringsår.

Kommisjonen bør utvikle de supplerende rettsaktene i tett dialog med offshoreindustrien og utgi sektorveiledning med praktiske eksempler før første overvåkingsår. Ingen økonomiske oppgjørspplikter bør tre i kraft før nødvendige delegerte rettsakter, veiledninger, rapporteringsmaler og praktiske eksempler er publisert.

Offshore Norge støtter også at samspillet med et globalt IMO-virkemiddel vurderes med sikte på å unngå dobbel betaling og vesentlig dobbel byrde uten å svekke klimaambisjonene.

Offshore Norge bidrar gjerne i det videre arbeidet med å teste grensedragningen mot representative fartøy og operasjoner på norsk sokkel.

Med vennlig hilsen

Benedicte Solaas
Direktør klima og miljøavdelingen
Offshore Norge