

Tilsynsaksjon maritim transport i EU's klimakvotesystem

Landsdekkende aksjon, uke 37-52 (Høst 2025)



Innhold

Sammendrag.....	3
Innledning.....	4
1.1 Bakgrunnen for aksjonen	4
1.2 Tema for aksjonen.....	4
1.3 Mål	4
2. Praktisk gjennomføring.....	5
3. Resultater fra aksjonen	5
3.1 Hovedfunn	5
3.2 Fordeling av brudd og alvorlighet	6
4. Oppsummering og vurdering av resultatene.....	7
4.1 Vurdering av funn	7
4.2 Mål og delmål.....	8
5. Konklusjon	8

Sammendrag

Miljødirektoratet gjennomførte høsten 2025 en landsdekkende tilsynsaksjon rettet mot skipsoperatører omfattet av EUs klimakvotesystem, med kontroll av etterlevelse av krav til overvåkingsplaner og MRV (EU 2015/757).

Det ble gjennomført 9 tilsyn hos operatører, hvorav 4 inkluderte stedlig tilsyn om bord på skip. Alle tilsyn avdekket brudd (totalt 17), men ingen ble vurdert som alvorlige.

Funnene var særlig knyttet til mangler i risikovurderinger, kontrollsystem og kvalitetssikring, oppfølging av aktiviteter utført av tredjepart, samsvar mellom overvåkingsplan og praksis, samt vedlikehold og dokumentasjon av måleutstyr.

Innledning

1.1 Bakgrunnen for aksjonen

Maritim transport ble i 2024 innlemmet som ny aktivitet i EUs klimakvotesystem. Regelverket er nytt for bransjen, og bransjen er ny for Miljødirektoratet. Tilsyn er derfor en viktig del av kontrollregimet for å følge opp denne bransjen, sikre at deres overvåking og rapportering er i tråd med regelverket.. I tillegg er tilsyn hensiktsmessig for å bygge opp kunnskap om bransjen i Miljødirektoratet.

I en foreløpig gjennomgang av innsendte, verifiserte overvåkingsplaner ble det avdekket en høy andel feil og mangler i overvåkingsplanene, uten at verifikasjonsrapportene påpeker disse i særlig grad. Vi mener derfor at tredjepartsverifikasjon ikke i seg selv eliminerer behovet for tilsyn. I tillegg er regelverket komplekst, og stiller krav til at bransjen må ha god kontroll på et omfattende kravsett.

Miljødirektoratet vurderte at en tilsynsaksjon gjennomført i slutten av 2025 ville bidra til å gjøre bransjen oppmerksom på kravene i regelverket og gi signaler om våre forventninger.

1.2 Tema for aksjonen

Siden bransjen var ny i kvotesystemet og regelverket var nytt kontrollerte vi utslippsrapporteringene på et overordnet nivå med utgangspunkt i innsendte overvåkingsplaner og krav i MRV-forordningen (EU 2015/757).

Prioriterte tema

- Integritet og etterlevelse av prosedyrer både på skip og hos operatør, eksempelvis;
 - Risikovurderinger og oppfølging av disse
 - Bruk og kvalitetssikring av måleutstyr og annet som gir tallgrunnlag for å beregne utslippsdata
 - Håndtering av manglende data
 - Kvalitetssikring av data og dataflyt
- Samsvar mellom innsendte overvåkingsplaner og faktiske forhold og praksis.
- Dataunderlag og beregninger for rapporterte utslippstall

1.3 Mål

Hovedmål

- Forbedre etterlevelse og regelverksforståelse av EU ETS i maritim transport

Delmål

- Kontrollere om utvalgte deler av regelverket etterleves av skipsoperatørene, med fokus på overvåkingsplaner, risikovurderinger og prosedyrer hos 8-10 skipsoperatører høsten 2025, og inkludere stedlig tilsyn på skip i et utvalg av tilsynene
- Kommunisere til bransjen at myndighetene følger opp.

- Øke Miljødirektoratets kunnskap om skipsoperatører og skip.

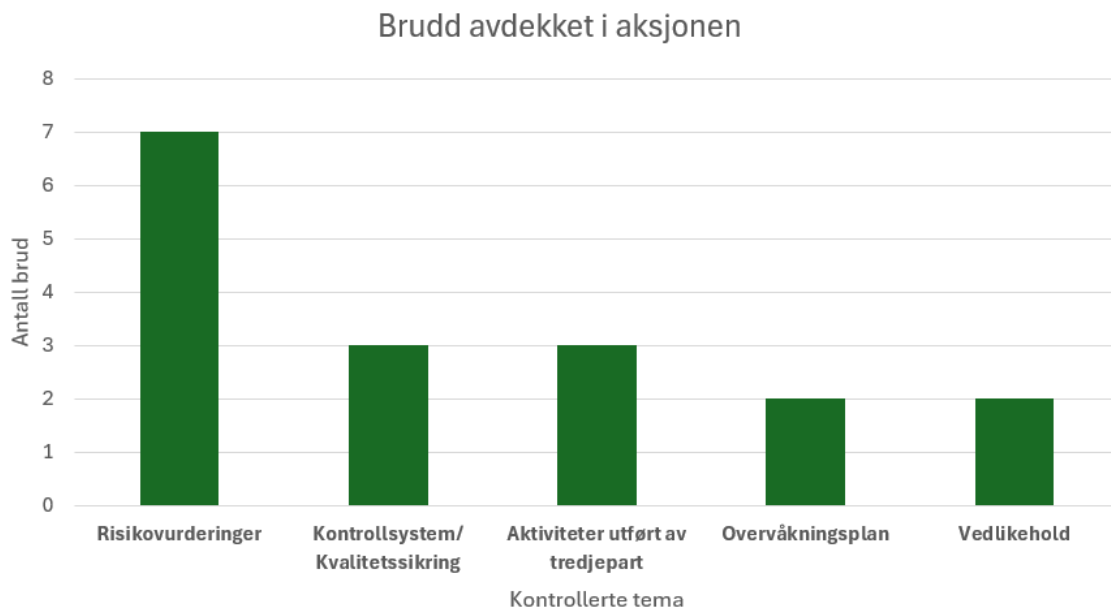
2. Praktisk gjennomføring

I alt har vi gjennomført 9 tilsyn hos operatører, hvorav 4 inkluderte stedelig tilsyn på skip.

3. Resultater fra aksjonen

3.1 Hovedfunn

Alle tilsynene i denne aksjonen avdekket brudd. Fremstillingen i figur 3.1 viser fordeling av brudd på ulike kontrollområder. Flest brudd er registrert i forbindelse med riskovurderinger knyttet til MRV-pliktene, kontrollsystem og aktiviteter utført av tredjepart.



Figur 3.1: Summert antall brudd avdekket pr tema i aksjonen.

Brudd knyttet til temaet "Risikovurderinger"

Bruddene registrert under temaet "Risikovurderinger" var i flere tilfeller koblet til manglende gjennomføring av riskovurderinger for alle relevante scenarier i MRV-dataflyten, eller mangler i vurderingene for omfang, systematikk og dokumentasjon av riskovurderingene. I flere tilfeller var det også avdekket manglende eller utilstrekkelig skriftliggjorte rutiner for gjennomføring og oppdateringer av riskovurderinger.

Brudd knyttet til temaet "Kontrollsystem / Kvalitetssikring"

Brudd registrert under "kontrollsystem / Kvalitetssikring" var knyttet til eksempelvis:

- manglende i beskrivelse og dokumentasjon av kvalitetssikring, herunder uklare eller manglende kontrollaktiviteter
- fravær av akseptkriterier for avvik mellom målemetoder
- utilstrekkelige rutiner for oppfølging av overvåkningsplaner
- manglende eller ufullstendige skriftlige prosedyrer adskilt fra overvåkningsplanen.

Brudd knyttet til temaet "Aktiviteter utført tredjepart"

Funnene under teamet "Aktiviteter utført tredjepart" var koblet til manglende skriftliggjorte beskrivelser av hvilke tjenester tredjeparten utfører, herunder fravær av prosedyrer eller omtale i overvåkningsplaner av både tjenestens innhold og benyttet programvare. Videre ble det observert at operatørene i flere tilfeller ikke gjennomfører dokumentert kontroll eller kvalitetssikring av tredjepartens arbeid, og heller ikke etterprøver at rapporterte utslippstall samsvarer med egne interne data.

Brudd knyttet til temaet "Overvåkningplan"

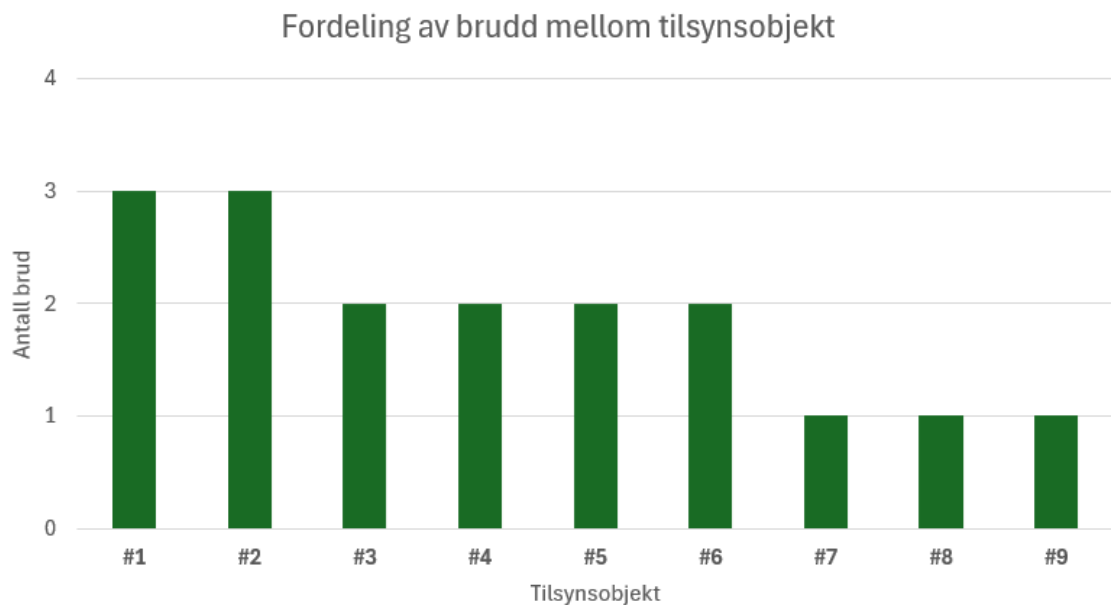
Brudd knyttet til virksomhetenes overvåkningsplaner var sentrert rundt manglende samsvar mellom planenes innhold og skipsoperatørenes praksis. Overvåkningsplaner inneholdt tidvis feilaktige eller utdaterte opplysninger om metoder for bestemmelse av drivstofforbruk, måleutstyr og korreksjoner. Videre harmonerte ikke beskrevne metoder for utslippsberegning, prosedyrer og rutiner i overvåkningsplanene med virksomhetenes faktiske interne kontroll og gjennomføring. Det ble også avdekket at relevant måleutstyr som benyttes i praksis ikke var inkludert i overvåkningsplanene. Det bemerkes og at ikke alle tilsynobjektene hadde godkjente overvåkningsplaner fra administrativ myntidighet da tilsynene fant sted.

Brudd knyttet til temaet "Vedlikehold"

Funnene her var primært koblet til vedlikehold og oppfølging av flowmetere, særlig manglende etterlevelse av krav til systematisk kalibrering og dokumentasjon. Det ble observert at flowmetere ofte var underlagt visuelle inspeksjoner, vask, lekkasjekontroller og periodisk utskifting av slidedeler, men at dette ikke suppleres med regelmessig kalibrering for å verifisere målernes nøyaktighet. Videre var manglende kalibrering og eventuelle alternative kontrolltiltak ikke tilstrekkelig beskrevet i overvåkningsplanene.

3.2 Fordeling av brudd og alvorlighet

Figur 3.2 presenterer fordelingen av de 17 registrerte bruddene i tilsynsaksjonen mellom tilsynsobjektene. Alle tilsynene resulterte i brudd, med en variasjon på 1-3 i antall. Det ble ikke avdekket brudd i aksjonen som ble karakterisert som alvorlige.



Figur 3.2 Fordeling av brudd på tilsynsobjektene; hos alle objekt ble det avdekket 1 til 3 brudd, hvor av ingen ble karakterisert som alvorlige.

4. Oppsummering og vurdering av resultatene

4.1 Vurdering av funn

Tilsynsaksjonen avdekket brudd innenfor flere tema som vist i figur 3.1, men det ble ikke registrert alvorlige brudd. Fordelingen av antall brudd, jf. Figur 3.2 var gjennomgående ganske lik mellom de kontrollerte tilsynsobjektene, og det var ikke observert skipsoperatører som i vesentlig grad skiller seg ut med hensyn til omfang eller type funn.

Flest brudd ble avdekket innen temaet **risikovurderinger**. Ettersom risikovurderinger utgjør et sentralt utgangspunkt for øvrige kontroll- og kvalitetssikringstiltak i MRV-systemet, indikerer funnene at bransjen har behov for å styrke dette området.

Videre ble det registrert brudd innen temaene **Kontrollsystemer og kvalitetssikring**, samt **aktiviteter utført av tredjepart**. Dette viser at deler av skipsoperatørenes kontrollsystemer ikke alltid er tilstrekkelig systematisert eller dokumentert i samsvar med MRV-regelverkets krav. Skipsoperatørene mangler også ofte tilstrekkelig oversikt over omfanget og kvaliteten på arbeid som utføres av tredjepartsleverandører på deres vegne.

Når det gjelder **overvåkningsplaner**, indikerer funnene at flere skipsoperatører har et forbedringspotensial for å sikre at overvåkningsplanene er oppdaterte. Manglende samsvar mellom beskrevet og faktisk praksis tyder samtidig på at overvåkningsplanene i mindre grad benyttes som styrende dokumenter eller som et sentralt utgangspunkt for overvåknings- og rapporteringsarbeidet om bord på skipene. Det bemerkes her at selv om

det kun er registrert 2 brudd tilknyttet denne tematikken som vist i figur 3.1, er det relative tallet her høyere sammenlignet med resterende kontrolltema. Årsaken til dette er at kun var under de 4 skipsbesøkene at overvåkningsplanenes samsvar med praksis kunne kontrolleres fullt ut.

Funnene knyttet til **vedlikehold** viser at det ikke alltid gjennomføres tiltak som i tilstrekkelig grad verifiserer målenøyaktighet i tråd med regelverkets krav.

4.2 Mål og delmål

Gjennom denne aksjonen, med tilhørende nyhetsmelding(er), har bransjen fått kommunisert at myndighetene aktivt følger opp operatører og utfører stedlige kontroller, samtidig som Miljødirektoratets kunnskap om faktiske forhold og bransjen generelt har økt.

5. Konklusjon

Samlet sett gir resultatene fra tilsynsaksjonen et bilde av en bransje som over tid har hatt systemer for oversikt og kontroll over drivstofforbruk, men at kravene til dokumentert nøyaktighet, kontroll og systematikk som følger av MRV-regelverket, ikke fullt ut er etterlevd på alle områder.

Det ble ikke avdekket alvorlige funn, og fordelingen av brudd fremstår relativt lik mellom skipsoperatørene. Funnene indikerer særlig at arbeidet med risikovurderinger, som skal danne grunnlaget for øvrige kontroll- og kvalitetssikringstiltak, ikke er tilstrekkelig implementert i hos alle skipsoperatører.

Tlf.: 73 58 05 00
post@miljodir.no
www.miljodirektoratet.no
Postboks 5672 Sluppen,
7485 Trondheim

Besøksadresse Trondheim:
Brattørkaia 15, 7010 Trondheim

Besøksadresse Oslo:
Grensesvingen 7, 0661 Oslo



Miljødirektoratet er et statlig forvaltningsorgan
underlagt Klima- og miljødepartementet.

Vi jobber for et rent og rikt miljø. Hoved-
oppgavene våre er å redusere klimagass-
utslipp, forvalte norsk natur og hindre
forurensning.