

Høringsmottakere

Høring – gjennomføring av utfyllende rettsakter til FuelEU Maritime

I. Generelt om forslaget

1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag til gjennomføring av to utfyllende rettsakter til FuelEU Maritime-forordningen.

Høringsfrist er satt til 17. oktober 2025, og eventuelle innspill sendes til post@sdir.no.

Høringen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til prosjektleder Marte Hustveit Hauge på telefon 97199369 eller på e-post til mhha@sdir.no.

2. Kort om forslaget

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2023/1805 om bruk av fornybar og lavkarbondrivstoff for maritim transport (FuelEU Maritime, heretter FuelEU) innebærer et felles EU-rammeverk for å sikre økt bruk av alternative energikilder i innenriks og internasjonal skipsfart som opererer i EØS-området. Høring for gjennomføring av hovedforordningen og to utfyllende rettsakter ble gjennomført høsten 2024.¹ EU har fastsatt ytterligere to utfyllende rettsakter til hovedforordningen, som omfattes av denne høringen.

Rettsaktene det gjelder er:

- Delegert kommisjonsforordning (EU) 2025/192 av 9. september 2024 om prosedyrer for akkreditering av verifikatører i henhold til europaparlaments- og rådsforordning [\(EU\) 2023/1805](#) om bruk av fornybar og lavkarbondrivstoff for maritim transport og endring av europaparlaments- og rådsdirektiv [\(EU\) 2009/16](#)
- Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2025/1127 av 6. juni 2025 om fastsettelse av regler for anvendelse av europaparlaments- og rådsforordning [\(EU\) 2023/1805](#) med hensyn til identifisering av nærliggende containeromlastingshavner

¹ [Endring i forskrift om miljømessig sikkerhet for å gjennomføre forordning \(EU\) 2023/1805 \(FuelEU Maritime\) m.m. - Sjøfartsdirektoratet](#)



Det aktuelle forskriftsforslaget gjelder gjennomføring av de nevnte forordningene i norsk rett gjennom forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Høringen gjennomføres med forbehold om innlemmelse i EØS-avtalen. Forkortet høringsfrist er begrunnet i usikkerheten knyttet til tidspunktet for innlemmelse i EØS-avtalen, og er vurdert å være i samsvar med utredningsinstruksen.

Ettersom rettsaktene er forordninger, skal gjennomføringen skje ved inkorporasjon. Oversatte versjoner av forordningene vil bli gjort kjent sammen med forskriften så raskt disse er klare.

3. Bakgrunnen for forslaget

FuelEU-forordningen er en del av EUs klimapakke «Klar for 55». Forordningen forutsetter at EU-kommisjonen fastsetter en rekke utfyllende rettsakter. Forordningen har som mål å fremme bærekraftig skipsfart ved å redusere klimagassutslippene fra skipsfarten og dermed bidra til å oppfylle EUs ambisiøse klimamål. Dette gjelder spesielt målet om å oppnå klimanøytralitet innen 2050, hvor EU som et steg på veien har forpliktet seg til reduksjon av klimagassutslipp med minst 55 prosent innen 2030, sammenlignet med 1990-nivået.

Det spesifikke formålet med FuelEU er å sikre økt etterspørsel og bruk av bærekraftige drivstoff og energibærere gjennom å kreve en gradvis reduksjon i klimagassintensitet fra all energibruk om bord på skip. En kan lese mer om FuelEU i høringsbrevet for gjennomføring av hovedrettsakten.²

Delegert kommisjonsforordning (EU) 2025/192 om prosedyrer for akkreditering av verifikatører er fastsatt med hjemmel i artikkel 14(5) FuelEU, som gir kommisjonen fullmakt til å vedta delegerte rettsakter for å supplere FuelEU-forordningen ved å etablere ytterligere metoder og kriterier for akkreditering av verifikatører.

Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2025/1127 er fastsatt med hjemmel i artikkel 2(2) i FuelEU, som gir kommisjonen fullmakt til å vedta gjennomføringsforordninger for å fastsette hvilke havner som utgjør nærliggende containeromlastingshavner under FuelEU Maritime.

4. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Forordning 2025/192

Forordning 2025/192 setter rammene for akkreditering av verifikatører, og vil i hovedsak få betydning for Norsk akkreditering som er det nasjonale akkrediteringsorganet i Norge, jf. EØS-vareloven § 3 første ledd. Kravet i artikkel 10(6) om klageprosedyrer for beslutninger som akkrediteringsorganet tar, er allerede gjennomført i EØS-vareloven § 3 andre ledd. Forordning (EF) 765/2008 er gjennomført i EØS-vareloven § 2.

Forordningen legger også noen forpliktelser på verifikatørene som ber om eller har fått akkreditering under FuelEU-forordningen, samt på administrerende myndighet. Når det gjelder verifikatører som ønsker å akkrediteres og utføre oppgaver etter forordningen følger kravene overfor disse direkte av akkrediteringen, som verifikatørene selv må etterspørre. Håndheving og sanksjoner overfor verifikatører følger også av selve akkrediteringen.

² [Endring i forskrift om miljømessig sikkerhet for å gjennomføre forordning \(EU\) 2023/1805 \(FuelEU Maritime\) m.m. - Sjøfartsdirektoratet](#)

På bakgrunn av dette vurderes skipssikkerhetsloven som tilstrekkelig hjemmel for gjennomføringen selv om denne ikke regulerer verifikatørene direkte. Forordningen foreslås gjennomført i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger på lik linje med de andre utfyllende rettsaktene under FuelEU Maritime. De ulike utfyllende rettsaktene utfyller hverandre og må ses i sammenheng, og den foreslåtte gjennomføringen sikrer fullstendig gjennomføring av regelsettet.

Forordning 2025/1127

Forordning 2025/1127 fastsetter hvilke havner som utgjør nærliggende containeromlastingshavner jf. FuelEU Maritime art. 2(2), og får betydning for omfanget av rederienes forpliktelser til å gjennomføre utslippsreduksjoner for reiser til og fra EU/EØS. Det er vurdert at forordningen ikke krever lovendring, men kan gjennomføres med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Det er naturlig å gjennomføre forordningen samme sted som hovedrettsakten er foreslått gjennomført, i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.

II. Nærmere om forslaget

1. Nærmere om forordning 2025/192

Artikkel 14(5) i FuelEU krever at kriteriene for akkreditering av verifikatører må inneholde minst følgende elementer: forespørsel om akkreditering av verifikasjonsaktiviteter innenfor forordningens virkeområde, bedømming av verifikatører av nasjonale akkrediteringsorganer, overvåkingsaktiviteter utført av nasjonale akkrediteringsorganer for å bekrefte en opprettholdelse av akkrediteringen, administrative tiltak som skal gjennomføres dersom verifikatøren ikke oppfyller kravene i forordningen, og krav til nasjonale akkrediteringsorganer om å være tilstrekkelig kompetente til å kunne akkreditere verifikatører for relevante aktiviteter innenfor forordningens virkeområde. Metoden og kriteriene som fastsettes i delegerte rettsakter skal være basert på prinsippene for verifikasjon som står i artikkel 11, 12 og 13 i FuelEU, og på relevante aksepterte internasjonale standarder.

I fortalen til forordning 2025/192 fremgår det at Kommisjonen har søkt å oppnå samsvar med forordning (EU) 2023/2917 om akkreditering av verifikatører m.m. under MRV-forordningen ((EU) 2015/757), slik at akkreditering under MRV og under FuelEU kan samordnes og effektiviseres.

Akkreditering av verifikatører

Kapittel I i forordningen, artikkel 1 til 10, omhandler akkreditering av verifikatører.

Hvor det ikke er spesifikke bestemmelser om akkrediteringen av verifikatører, er det standarden i forordning (EF) 765/2008 som gjelder. Det samme gjelder med hensyn til minimumskravene for akkreditering og kravene som settes til akkrediteringsorganene, se artikkel 1.

Det følger av artikkel 2 at omfanget av akkrediteringen skal innebære aktivitetene som er knyttet til vurdering av overvåkingsplaner, verifikasjon av FuelEU-rapporter, verifisering av samsvar med kravene til klimagassintensitet gjennom beregninger av klimagassintensiteten på energien som brukes om bord, samsvarsbalansen, ikke-kompatible havneanløp og utstedelse av FuelEU-samsvarsdokumentet, som omtalt i FuelEU-forordningen.

Målene med akkrediteringsprosessen følger av artikkel 3, og innebærer blant annet at nasjonale akkrediteringsorganer skal vurdere om verifikatøren og personellet som utfører

verifikasjonsaktiviteter innehar kompetanse til å vurdere overvåkingsplaner, verifisere FuelEU-rapporter og utstede et FuelEU-samsvarsdokument.

Av artikkel 4 og 5 følger innholdet i forespørslene for akkreditering og innholdet i bedømmingen/vurderingen, blant annet at den som søker om akkreditering skal gjøre tilgjengelig nødvendig dokumentasjon for akkrediteringsorganet.

Det konkrete innholdet som skal inngå i avgjørelsen om å innvilge, opprettholde eller fornye akkrediteringen fremgår av artikkel 6, jf. artikkel 1(2), jf. standarden i forordning (EF) 765/2008.

Det nasjonale akkrediteringsorganet skal årlig overvåke verifikatørene som har blitt akkreditert, etter artikkel 7. Overvåkingen skal minst inneholde et stedlig besøk for å gjennomgå et representativt utvalg av intern verifisering og vurdere kompetansen til et representativt utvalg av verifikatørens ansatte. Overvåkingen skal skje innen 12 måneder etter at akkrediteringen var utstedt og være grunnlag for vurderingen om opprettholdelse av akkreditering. Før akkrediteringen utløper, må verifikatøren søke om eventuell fornyelse av akkrediteringen, etter artikkel 8.

Det følger av artikkel 9 at det nasjonale akkrediteringsorganet kan gjennomføre en ekstraordinær vurdering av verifikatøren på ethvert tidspunkt for å forsikre seg om at verifikatøren overholder kravene som stilles i forordningen. Etter artikkel 10 kan også det nasjonale akkrediteringsorganet suspendere eller trekke tilbake akkrediteringen i tilfeller hvor verifikatøren ikke oppfyller kravene i forordningen.

Krav til nasjonale akkrediteringsorgan

Kapittel II i forordningen omhandler ulike krav til nasjonale akkrediteringsorgan.

Hvor det ikke er spesifikke bestemmelser om kravene til nasjonale akkrediteringsorgan, er det standarden i forordning (EF) 765/2008 som gjelder, se artikkel 11.

Ifølge artikkel 12 skal det nasjonale akkrediteringsorganet utnevne en vurderingsgruppe for hver vurdering som utføres etter kravene i den harmoniserte standarden omtalt i artikkel 1, (EF) 765/2008. Artikkelen viser til at en vurderingsgruppe skal bestå av minst én person, og lister videre hvilken kompetanse personen(e) skal inneha.

De nærmere kompetansekravene for en vurderingsansvarlig listes opp i artikkel 13, og gir grunnlag for at den vurderingsansvarlige skal kunne gjennomføre aktivitetene omtalt i artikkel 5 til 10. Vurderingsgruppen kan inkludere tekniske eksperter, som skal dele detaljert kunnskap og ekspertise om spesifikke emner for å bistå den vurderingsansvarlige, se artikkel 14.

I artikkel 15 reguleres tilfeller hvor det nasjonale akkrediteringsorganet har mottatt en klage på verifikatøren fra den administrerende staten, rederiet, flaggstaten som er ansvarlig for skipene eller andre parter. I slike tilfeller skal det nasjonale akkrediteringsorganet innen rimelig tid, men ikke senere enn tre måneder fra klagen er mottatt, vurdere gyldigheten av klagen, sørge for at verifikatøren gir sine observasjoner, iverksette passende tiltak for å behandle klagen, registrere klagen og tiltak som er utført, og svare på klagen.

I tilfeller hvor nasjonale akkrediteringsorgan gjennomgår regelmessige evalueringer i tråd med artikkel 10 i forordning (EF) 765/2008, slik tilfellet er i Norge, skal European Accreditation, som er

organet som er utpekt etter artikkel 14 i denne forordningen, sørge for passende evalueringskriterier og en effektiv og uavhengig evaluering. Dette gjøres for å vurdere hvorvidt akkrediteringsorganet som er under evaluering har utført akkrediteringsaktivitetene i tråd med kapittel 1, og om organet har oppfylt kravene som fremgår av kapittel 2, jf. artikkel 16.

Artikkel 17 regulerer gjensidig anerkjennelse av verifikatører. Medlemsstater skal akseptere akkrediteringen av verifikatører fra nasjonale akkrediteringsorganer i andre land, forutsatt at European Accreditation har startet en evaluering for det nasjonale akkrediteringsorganet og ikke har identifisert manglende overholdelse av kravene.

Artikkel 18 fastslår at der en medlemsstat har funnet at en verifikatør ikke overholder forordningen gjennom en inspeksjon utført i samsvar med artikkel 31 nr. 4 i Europaparlamentets direktiv 2006/123/EF (tjenestedirektivet), skal den kompetente myndigheten i den administrerende staten eller det nasjonale akkrediteringsorganet informere det nasjonale akkrediteringsorganet som har akkreditert verifikatøren. Det nasjonale akkrediteringsorganet som har akkreditert verifikatøren skal behandle informasjonen som en klage i henhold til forordningens artikkel 15 og iverksette passende tiltak og svare den kompetente myndigheten i den administrerende stat eller det nasjonale akkrediteringsorganet i samsvar med andre ledd i artikkel 22 nr. 3.

Informasjonsutveksling

Kapittel III i forordningen gjelder informasjonsutveksling.

Artikkel 19 legger til grunn at medlemsstatene skal etablere en effektiv utveksling av passende informasjon og effektivt samarbeid mellom deres nasjonale akkrediteringsorgan og den kompetente myndigheten iht. FuelEU-forordningen. Den kompetente myndigheten skal være kontaktpunkt for informasjonsutvekslingen.

Det følger videre av artikkel 20 at innen 31. desember hvert år, skal det nasjonale akkrediteringsorganet tilgjengeliggjøre et akkrediteringsarbeidsprogram for den kompetente myndigheten med en liste over verifikatører som er akkreditert av det nasjonale akkrediteringsorganet. Programmet skal blant annet inneholde informasjon om overvåkingsaktiviteter som akkrediteringsorganet har planlagt for verifikatørene.

Det følger også av artikkel 20 at innen 1. juni hvert år skal det nasjonale akkrediteringsorganet tilgjengeliggjøre en forvaltningsrapport for den kompetente myndigheten. Rapporten skal blant annet inneholde informasjon om akkrediteringsdetaljer om verifikatører som nylig ble akkreditert, sammenstilte resultater av overvåkingsaktiviteter og revurderinger, sammenstilte resultater av ekstraordinære vurderinger, innmeldte klager og detaljer om handlinger av akkrediteringsorganet som svar på informasjonen som er delt av den kompetente myndigheten.

Etter artikkel 21 skal det nasjonale akkrediteringsorganet også informere de relevante kompetente myndighetene om administrative tiltak.

Etter artikkel 22(1) skal den kompetente myndighet årlig informere det nasjonale akkrediteringsorganet som har akkreditert verifikatøren som har verifisert det aktuelle rederiet om eventuelle avvik eller mangler som er funnet. Dette omfatter blant annet relevante resultater fra tilleggskontroll av FuelEU-rapporten, utregningene knyttet til klimagassintensitet og samsvarsbalansen, havneanløp som ikke er i overensstemmelse med forordningen og intern

verifikasjonsdokumentasjon fra verifikatøren. Klager om verifikatøren som den kompetente myndighet har mottatt skal også omfattes.

I tilfeller hvor informasjonen etter artikkel 22 første ledd gir bevis for at den kompetente myndighet har identifisert mangler etter FuelEU-forordningen, direktiv 2003/87/EF (klimavotedirektivet) eller forordning (EU) 2024/2027 (verifikasjonsaktiviteter ihht. FuelEU) skal det nasjonale akkrediteringsorganet anse informasjonen som en klage om verifikatøren i tråd med artikkel 15. Det nasjonale akkrediteringsorganet skal følge opp funnene i samsvar med artikkel 22(3).

Informasjonsutveksling om overvåking følger av artikkel 23. I tilfeller hvor det nasjonale akkrediteringsorganet i medlemstaten som er ansvarlig for et selskap som verifikatøren verifiserer har blitt bedt om å utføre overvåkningsaktiviteter etter artikkel 7(5), skal funnene rapporteres til det nasjonale akkrediteringsorganet som har akkreditert verifikatøren, med mindre annet er avtalt. Hvor funnene viser at verifikatøren ikke overholder kravene etter forordningen, skal det nasjonale akkrediteringsorganet som har akkreditert verifikatøren foreta nødvendige tiltak i tråd med denne forordningen.

Det følger også krav om informasjonsutveksling med en medlemsstat hvor verifikatøren er etablert, etter artikkel 24. I tilfeller hvor en verifikatør har fått akkreditering av et nasjonalt akkrediteringsorgan i en annen medlemstat enn hvor verifikatøren er etablert, skal akkrediteringsarbeidsprogrammet og forvaltningsrapporten omtalt i artikkel 20 også sendes til den kompetente myndigheten i medlemsstaten hvor verifikatøren er etablert.

Nasjonale akkrediteringsorgan skal opprette og administrere en database som skal være offentlig tilgjengelig, se artikkel 25. Databasen skal inneholde informasjon, blant annet med navn og akkrediteringsnummer på verifikatører som er akkreditert av det aktuelle akkrediteringsorganet, dato for innvilget akkreditering og utløpsdato, samt informasjon om administrative tiltak som er pålagt verifikatøren.

Rammene for varsler fra verifikatøren følger av artikkel 26. For å gjøre det mulig for det nasjonale akkrediteringsorganet å utarbeide et utkast til akkrediteringsarbeidsprogram og forvaltningsrapport nevnt i artikkel 20, skal en verifikatør sende informasjon til det nasjonale akkrediteringsorganet som har utført akkrediteringen innen 15. november hvert år. Informasjonen skal bestå av tid og sted for verifikasjonene som verifikatøren skal utføre, kontaktinformasjon til rederiene hvis overvåkingsplaner, FuelEU-rapporter og delvise FuelEU-rapporter er underlagt verifisering, samt navnene på medlemmene av verifikasjonsgruppen.

2. Nærmere om forordning 2025/1127

FuelEU Maritime omfatter skip med bruttotonnasje over 5000 som transporterer gods eller passasjerer for kommersielle formål. Reduksjonskravene omfatter skipets energibruk i EU-havner og på reiser mellom EU-havner, og halvparten av energibruken mellom en EU-havn og en havn utenfor EU. Når forordningen trer i kraft i EØS vil reiser til/fra havner på Island og i Norge omfattes på samme måte som reiser til/fra EU-havn. For å unngå at containerskip på reise fra en havn utenfor EU/EØS laster om i en havn nær EU/EØS for så å kunne transportere containerne inn til en EU/EØS-havn med en betydelig mindre andel av energibruken regulert, vil anløp i «nærliggende containeromlastingshavner» ikke regnes som et anløp i en havn utenfor EU/EØS. Artikkel 2(2) i FuelEU fastsetter kriteriene for å angi havner som nærliggende containeromlastningshavner.

I Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2025/1127 fastsettes det hvilke havner som utgjør nærliggende containeromlastingshavner under FuelEU Maritime, med virkning i EU fra 13. juni 2025.

Rettsakten angir to havner, East Port Said i Egypt og Tanger Med i Marokko, som nærliggende containeromlastingshavner, og de er dermed ekskludert fra definisjonen av anløpshavn i artikkel 3(10) i FuelEU Maritime. Begge havnene ligger mindre enn 300 nautiske mil fra en havn fra jurisdiksjonen til et EU-medlemsland, og containeromlastingsandelen av disse havnene overstiger 65 % av den totale containertrafikken i den siste tolv månedersperioden som relevante data er tilgjengelige for. I tillegg ligger begge havnene i land som ikke iverksetter tiltak tilsvarende FuelEU.

For et skip som seiler fra en anløpshavn utenfor EU/EØS og som skal til en anløpshavn i EU/EØS, eller motsatt, og som på reisen anløper en av disse to anløpshavnene, vil da ikke dette anløpet være avgjørende for hvor stor del av reisen som omfattes av regelverket.

Listen tilsvarer listen over nærliggende containeromlastingshavner under EUs klimavotedirektiv, slik denne er fastsatt i forordning (EU) 2023/2297 og gjennomført i norsk rett i klimavoteforskriften § 1-5c. Listen vil oppdateres allerede mot slutten av 2025, og deretter hvert andre år, slik at listen som gjelder under klimavotedirektivet og listen som gjelder under FuelEU Maritime oppdateres samtidig.

3. Kommentarer til forslaget

Forordningene skal gjennomføres ved inkorporasjon, og foreslås gjennomført i miljø sikkerhetsforskriften § 12b.

Som følge av nye føringer fra Justisdepartementet om utformingen av bestemmelser som inkorporerer EØS-regelverk, er det foreslått endringer i hele § 12b sammenlignet med forslaget som var på høring i 2024. Dette innebærer ingen materielle endringer sammenlignet med forslaget som var på høring i 2024.

Forordning 2025/192 foreslås gjennomført i fjerde ledd, og forordning 2025/1127 foreslås gjennomført i femte ledd.

Som for hovedrettsakten foreslås forskriftsendringen med hjemmel i skipssikkerhetsloven, og da særlig § 2, § 3, § 6, § 13, § 31, § 33, § 44 og § 45.

III. Administrative og økonomiske konsekvenser

Forordning 2025/192

For verifikatører fastsetter forordningen noen utfyllende regler om akkrediteringsprosessen, og vil ikke være av stor administrativ eller økonomisk betydning for disse. De innholdsmessige kravene til verifikatørenes kompetanse og aktivitet følger av hovedrettsakten samt av den utfyllende forordning (EU) 2024/2027 om verifikasjonsaktiviteter.

Det er forventet at norske verifikatører ønsker å akkrediteres under FuelEU Maritime-regelverket. Dersom dette blir aktuelt, vil Norsk akkreditering måtte opparbeide og/eller anskaffe kompetanse for slik akkreditering. Dette vil medføre økt administrasjon og ressursbruk knyttet til oppbygging av ordning, nye prosesser, ansatte, ny kompetanse og vedlikehold av kompetanse. Det vil også kreve ressurser for å opprettholde multilaterale avtaler for ordningen som gir internasjonal anerkjennelse. Slik akkreditering vil også medføre tilleggsoppgaver som notifisering til EU-kommisjonen, oppfølging

av de akkrediterte virksomhetene og krav om dialog og informasjonsdeling med administrerende myndigheter i alle relevante EØS-stater.

Forordningen fastsetter også omfattende krav om dialog og informasjonsdeling mellom administrerende myndigheter og akkrediteringsorgan når de gjelder oppfølging av verifikatører. For Sjøfartsdirektoratet som administrerende myndighet i Norge vil dette medføre nye oppgaver som kontaktpunkt for informasjonsutvekslingen, herunder informasjonsdeling til akkrediteringsorgan i ulike EØS-stater og kontroll av at verifikatørene som benyttes av rederier som administreres av Norge er akkreditert.

Forordning 2025/1127

En rapport fra Kommisjonen viser at det er sannsynlig at rederier kommer til å anløpe nærliggende havner utenfor EU før de losses i EU for å omgå klimakrav³.

Listen over nærliggende containeromlastningshavner bidrar til å sikre integriteten i FuelEU Maritime ved å redusere risikoen for at containerskip som seiler til og fra EU/EØS unndrar seg regelverket. Samtidig oppgir rettsakten kun to havner, som er en liten andel av mulige containeromlastningshavner som skip kan anløpe på vei til/fra EU/EØS.

Rettsakten vil hovedsakelig ha økonomisk og administrativ betydning for rederier som benytter de aktuelle havnene, både knyttet til rapportering og ved at en større andel av reisen omfattes av regelverket. Videre vil verifikatørene måtte ta hensyn til dette når de verifiserer dataene som er innrapportert fra rederiene. De overordnede kravene, og dermed de overordnede økonomiske og administrative konsekvensene knyttet til regelverket, følger imidlertid av hovedrettsakten.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

³ [Study on EU ETS for maritime transport and possible alternative options of combinations to reduce greenhouse gas emissions - Publications Office of the EU \(europa.eu\)](https://publications.ec.europa.eu/publication-detail/-/publication/11111111-1111-1111-1111-111111111111)