



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

2013/0224(COD)

8.11.2013

*****I**

ONTWERPVERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Theodoros Skylakakis

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrengen met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	5
TOELICHTING.....	41

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0480),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0201/2013),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van ...¹,
 - gezien het advies van het Comité van de Regio's van ...²,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0000/2013),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Titel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voorstel voor een

Voorstel voor een

¹ Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

² Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

VERORDENING VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de monitoring, de rapportage
en de verificatie van *kooldioxide-emissies*
door maritiem vervoer en tot wijziging van
Verordening (EU) nr. 525/2013

(Voor de EER relevante tekst)

VERORDENING VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de monitoring, de rapportage
en de verificatie van *broeikasgasemissies*
door maritiem vervoer en tot wijziging van
Verordening (EU) nr. 525/2013

(Voor de EER relevante tekst)

Or. en

Amendement 2

**Voorstel voor een verordening
Overweging 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Maritiem vervoer heeft een effect op het mondiale klimaat en op de luchtkwaliteit, tengevolge van de CO₂-emissie en overige emissies, waaronder stikstofoxide (NO_x), zwaveloxide (SO_x), methaan (CH₄), fijnstof (PM) en zwarte koolstof (BC).

Or. en

Amendement 3

**Voorstel voor een verordening
Overweging 1 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) In het licht van het snel ontwikkelende wetenschappelijke inzicht in deze effecten, moet in de context van deze verordening regelmatig een bijgewerkte beoordeling van de niet-CO₂-effecten van het maritiem vervoer op het mondiale klimaat worden uitgevoerd. De

Commissie moet aan de hand van haar beoordelingen en rekening houdend met de resolutie van het Europees Parlement van 14 september 2011 over een brede aanpak van niet-CO₂-gerelateerde emissies, de implicaties voor het beleid en de beleidsmaatregelen analyseren om die emissies te beperken.

Or. en

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quater) De Commissie moet ook maatregelen treffen om de andere activiteiten aan te pakken die leiden tot de emissie van broeikasgassen en luchtvervuilende stoffen die niet onder deze verordening vallen, d.w.z. het gebruik van koelvloeistoffen aan boord van vissersvaartuigen, en verdampingsemissies bij het laden-lossen van brandstof en bulkgoederen (bijv. VOC's, PM).

Or. en

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 1 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quinquies) In het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" van de Commissie van

2011 wordt ertoe opgeroepen de emissies van maritiem vervoer uiterlijk in 2050 met 40% (indien haalbaar met 50%) te verminderen ten opzichte van 2005.

Or. en

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 1 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 sexies) In de resolutie van het Europees Parlement over het "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem" (2011/2096(INI)) wordt opgeroepen tot "een uniforme reductie van de uitstoot van CO₂ en vervuilende stoffen in de scheepvaart met 30% in de hele EU, waartoe de IMO-overeenkomsten inzake de "Energy Efficiency Index" en het "Ship Energy Efficiency Management Plan" zullen bijdragen".

Or. en

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3) Volgens door de IMO verstrekte gegevens kunnen het specifieke energieverbruik en de **CO₂**-emissies van schepen **tot 75 %** worden verminderd door toepassing van operationele maatregelen en

(3) Volgens door de IMO verstrekte gegevens kunnen het specifieke energieverbruik en de **CO₂**-emissies van schepen **met 25-75 %** worden verminderd door toepassing van operationele

benutting van bestaande technologieën; een aanzienlijk deel van deze maatregelen kan worden beschouwd als kosteneffectief, aangezien de lagere brandstofkosten ervoor zorgen dat eventuele operationele of investeringskosten kunnen worden terugverdiend.

maatregelen en benutting van bestaande technologieën; een aanzienlijk deel van deze maatregelen kan worden beschouwd als kosteneffectief - **of zouden de sector zelfs nettovoordelen kunnen bieden** - aangezien de lagere brandstofkosten ervoor zorgen dat eventuele operationele of investeringskosten kunnen worden terugverdiend.

Or. en

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Om de kooldioxide-emissies door de scheepvaart op Unie-niveau te verminderen, blijft de best mogelijke optie het oprichten van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van **CO₂-emissies** op basis van het brandstofverbruik van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor de vermindering van broeikasgassen.

Amendement

(4) Om de kooldioxide-emissies door de scheepvaart op Unie-niveau te verminderen, blijft de best mogelijke optie het oprichten van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van **broeikasgasemissies** op basis van het brandstofverbruik van schepen **om geaggregeerde gegevens over dergelijke emissies te verzamelen** als eerste stap in een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor de vermindering van broeikasgassen.

Or. en

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Uit de resultaten van de belanghebbendenraadpleging en besprekingen met internationale partners blijkt dat een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor het verminderen van broeikasgasemissies moet worden toegepast door de invoering van een robuust MRV-systeem voor **CO₂-emissies** door maritiem vervoer als eerste stap en de prijsstelling van deze emissies in een latere fase. Dankzij deze aanpak wordt het mogelijk om op internationaal niveau aanzienlijke vooruitgang te boeken bij het afspreken van doelen voor de vermindering van broeikasgasemissies en nadere maatregelen om deze verminderingen tegen minimale kosten te bewerkstelligen.

Amendement

(6) Uit de resultaten van de belanghebbendenraadpleging en besprekingen met internationale partners blijkt dat een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor het verminderen van broeikasgasemissies moet worden toegepast door de invoering van een robuust MRV-systeem voor **broeikasgasemissies** door maritiem vervoer als eerste stap en de **invoering van nieuwe beleidsinstrumenten, met name, de prijsstelling van deze emissies of een heffing** in een latere fase. Dankzij deze aanpak wordt het mogelijk om op internationaal niveau aanzienlijke vooruitgang te boeken bij het afspreken van doelen voor de vermindering van broeikasgasemissies en nadere maatregelen om deze verminderingen tegen minimale kosten te bewerkstelligen.

Or. en

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) De verwachting is dat de invoering van een MRV-systeem voor de Unie zal leiden tot **emissieverminderingen van maximaal 2 % in vergelijking met de voortzetting van de huidige aanpak en geaggregeerde netto kostenbesparingen van maximaal 1,2 miljard EUR** tegen 2030, aangezien het kan bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen, in het bijzonder belemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie over de

Amendement

(7) De verwachting is dat de invoering van een MRV-systeem voor de Unie zal leiden tot **enige emissievermindering** tegen 2030, aangezien het kan bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen, in het bijzonder belemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie over de efficiëntie van schepen. Deze verlaging van de vervoerskosten komt ten goede aan de internationale handel. Daarnaast is een robuust MRV-systeem een vereiste voor

efficiëntie van schepen. Deze verlaging van de vervoerskosten komt ten goede aan de internationale handel. Daarnaast is een robuust MRV-systeem een vereiste voor marktgebaseerde maatregelen of efficiëntienormen, of die nu op Unie-niveau of wereldwijd worden toegepast. Tevens biedt het systeem betrouwbare gegevens om exacte streefdoelen voor emissievermindering te kunnen vaststellen en de voortgang te beoordelen in de bijdrage van het maritiem vervoer aan een koolstofarme economie.

marktgebaseerde maatregelen of efficiëntienormen, of die nu op Unie-niveau of wereldwijd worden toegepast. Tevens biedt het systeem betrouwbare gegevens om exacte streefdoelen voor emissievermindering te kunnen vaststellen en de voortgang te beoordelen in de bijdrage van het maritiem vervoer aan een koolstofarme economie.

Or. en

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Alle reizen binnen de Unie, alle inkomende reizen vanuit de laatste haven buiten de Unie naar de eerste Unie-haven en alle uitgaande reizen vanuit een Unie-haven naar een volgende haven buiten de Unie moeten met het oog op de monitoring als relevant worden beschouwd. **CO₂-emissies** in Unie-havens, inclusief schepen die aangemeerd liggen of zich verplaatsen binnen de haven, moeten ook worden meegerekend, met name omdat er specifieke maatregelen beschikbaar zijn voor de vermindering of voorkoming daarvan. Deze regels moeten op non-discriminatoire wijze worden toegepast op alle schepen, ongeacht de gevoerde vlag.

Amendement

(8) Alle reizen binnen de Unie, alle inkomende reizen vanuit de laatste haven buiten de Unie naar de eerste Unie-haven en alle uitgaande reizen vanuit een Unie-haven naar een volgende haven buiten de Unie moeten met het oog op de monitoring als relevant worden beschouwd. **Broeikasgasemissies** in Unie-havens, inclusief schepen die aangemeerd liggen of zich verplaatsen binnen de haven, moeten ook worden meegerekend, met name omdat er specifieke maatregelen beschikbaar zijn voor de vermindering of voorkoming daarvan. Deze regels moeten op non-discriminatoire wijze worden toegepast op alle schepen, ongeacht de gevoerde vlag.

Or. en

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) Het MRV-systeem van de Unie moet ook andere klimaatrelevante informatie omvatten ***waarmee de efficiëntie van de schepen kan worden vastgesteld of waarmee*** de bepalende factoren voor de ontwikkeling van emissies verder ***kunnen worden geanalyseerd***. Dit toepassingsgebied brengt het MRV-systeem van de Unie in lijn met internationale initiatieven voor de invoering van efficiëntienormen voor bestaande schepen, die tevens operationele maatregelen omvatten, en draagt bij aan het wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie.

Amendement

(11) Het MRV-systeem van de Unie moet ook andere klimaatrelevante informatie omvatten ***om*** de bepalende factoren voor de ontwikkeling van emissies verder ***te analyseren***. Dit toepassingsgebied brengt het MRV-systeem van de Unie in lijn met internationale initiatieven voor de invoering van efficiëntienormen voor bestaande schepen, die tevens operationele maatregelen omvatten, en draagt bij aan het wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie.

Or. en

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Om ***de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten te minimaliseren***, in het bijzonder ***voor kleine en middelgrote ondernemingen, en om de kosten/batenverhouding van het MRV te optimaliseren zonder de doelstelling om een groot deel van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer te regelen, in gevaar te brengen***, moeten de regels voor MRV ***alleen*** van toepassing zijn op ***grote uitstoters***. ***Er is na***

Amendement

(12) Om ***coherentie met het vigerende internationaal recht en*** in het bijzonder ***met MARPOL, bijlage VI, te garanderen***, moeten de regels voor MRV van toepassing zijn op schepen van ***400*** brutoton (GT) en meer.

een gedetailleerde objectieve analyse van de omvang en emissies van schepen vanuit en naar Unie-havens gekozen voor een drempel van 5 000 bruto ton (GT). Ongeveer 55 % van het aantal schepen dat Unie-havens aandoet, zijn schepen van 5 000 GT en meer, die ongeveer 90 % van de betreffende emissies vertegenwoordigen. Met deze non-discriminatoire maatregel wordt ervoor gezorgd dat de belangrijkste uitstoters onder de verordening vallen. Een lagere drempel leidt tot hogere administratieve lasten, terwijl een hogere drempel de dekking van de emissies zou beperken en derhalve ook de effectiviteit van het systeem voor het milieu.

Or. en

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten verder te beperken, richten de monitoringsregels zich op CO₂ als verreweg het meest relevante broeikasgas dat wordt uitgestoten door maritiem vervoer en dat goed is voor bijna 98 % van de totale broeikasgasemissies in de sector.

Schrappen

Or. en

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Op dit moment vallen andere broeikasgassen, klimaatbeïnvloeders en luchtvervuilers niet onder het MRV-systeem van de Unie om te voorkomen dat de installatie van niet voldoende betrouwbare en in de handel beschikbare meetapparatuur kan worden vereist, *hetgeen de invoering van het MRV-systeem in de Unie zou kunnen hinderen.*

Amendement

(16) Het MRV-systeem biedt een mogelijkheid om te zorgen voor coherente regulering van de scheepvaartsector ten opzichte van andere sectoren en het is derhalve noodzakelijk dat de monitoring van NO_x die ook deel uitmaakt van MARPOL, bijlage VI, in de MRV wordt opgenomen om te voorkomen dat de installatie van niet voldoende betrouwbare en in de handel beschikbare meetapparatuur kan worden vereist.

Or. en

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten te

Amendement

(16 bis) Krachtens het MARPOL-Verdrag worden de "Energy Efficiency Index" (EEDI) voor nieuwe schepen, alsmede het gebruik van de "Ship Energy Efficient Management Plans (SEEMP)" binnen de bestaande vloot verplicht gesteld.

Or. en

beperken, moet de rapportage en publicatie van gerapporteerde informatie op jaarbasis worden verzorgd. ***Als de publicatie van emissies, brandstofverbruik en efficiëntiegerelateerde informatie wordt beperkt tot jaarlijkse gemiddelden en geaggregeerde cijfers, moet rekening worden gehouden met vertrouwelijkheidskwesties.*** De aan de Commissie gerapporteerde gegevens moeten worden opgenomen in statistieken voor zover deze gegevens relevant zijn voor de ontwikkeling, productie en verspreiding van Europese statistieken in overeenstemming met Besluit nr. 2012/504/EU van de Commissie van 17 september 2012 betreffende Eurostat.

beperken, moet de rapportage en publicatie van gerapporteerde informatie op jaarbasis worden verzorgd. De aan de Commissie gerapporteerde gegevens moeten worden opgenomen in statistieken voor zover deze gegevens relevant zijn voor de ontwikkeling, productie en verspreiding van Europese statistieken in overeenstemming met Besluit nr. 2012/504/EU van de Commissie van 17 september 2012 betreffende Eurostat.

Or. en

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

(25) Om gebruik te kunnen maken van de beste beschikbare praktijken en wetenschappelijke informatie, moet de bevoegdheid om wetgevingshandelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag worden gedelegeerd aan de Commissie met betrekking tot de evaluatie van bepaalde technische aspecten van de monitoring en rapportage van ***CO₂-emissies*** van schepen en de nadere regels voor de verificatie van emissierapporten en de accreditatie van controleurs. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de

Amendement

(25) Om gebruik te kunnen maken van de beste beschikbare praktijken en wetenschappelijke informatie, moet de bevoegdheid om wetgevingshandelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag worden gedelegeerd aan de Commissie met betrekking tot de evaluatie van bepaalde technische aspecten van de monitoring en rapportage van ***broeikasgasemissies*** van schepen en de nadere regels voor de verificatie van emissierapporten en de accreditatie van controleurs. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van

gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

Or. en

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

(27) De doelstelling van de voorgestelde actie, namelijk de monitoring, rapportage en controle van **CO₂-emissies** van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak ter vermindering van deze emissies kan niet voldoende worden bereikt door de lidstaten als zij alleen handelen, als gevolg van de internationale aard van de zeevaart en kan derhalve, vanwege de omvang en effecten van de actie, beter worden bereikt op Unie-niveau. De Unie kan acties vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag vastgelegde subsidiariteitsbeginsel. In overeenstemming met het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

Amendement

(27) De doelstelling van de voorgestelde actie, namelijk de monitoring, rapportage en controle van **broeikasgasemissies** van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak ter vermindering van deze emissies **en ter verwezenlijking van de doelstellingen van het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" van de Commissie** kan niet voldoende worden bereikt door de lidstaten als zij alleen handelen, als gevolg van de internationale aard van de zeevaart en kan derhalve, vanwege de omvang en effecten van de actie, beter worden bereikt op Unie-niveau. De Unie kan acties vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag vastgelegde subsidiariteitsbeginsel. In overeenstemming met het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

Or. en

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van **kooldioxide-emissies (CO₂-emissies)** en andere klimaatrelevante informatie van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie vallen van een lidstaat, om op kosteneffectieve wijze de vermindering van **CO₂-emissies** door het maritiem vervoer te bevorderen.

Amendement

In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van **broeikasgasemissies** en andere klimaatrelevante informatie van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie vallen van een lidstaat, om op kosteneffectieve wijze de vermindering van **broeikasgasemissies** door het maritiem vervoer te bevorderen.

Or. en

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Deze verordening is van toepassing op de emissies van schepen van meer dan **5 000** brutoton die zijn vrijgekomen tijdens de reis van de laatste aanloophaven tot een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en van een haven onder de jurisdictie van een lidstaat naar de volgende aanloophaven, evenals binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat.

Amendement

1. Deze verordening is van toepassing op de emissies van schepen van meer dan **400** brutoton die zijn vrijgekomen tijdens de reis van de laatste aanloophaven tot een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en van een haven onder de jurisdictie van een lidstaat naar de volgende aanloophaven, evenals binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat.

Or. en

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, **schepen die vis vangen of verwerken**, houten schepen met een primitieve bouw, schepen die niet mechanisch worden aangedreven en overheidsschepen die worden gebruikt voor niet-commerciële doelen.

Amendement

2. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, houten schepen met een primitieve bouw, schepen die niet mechanisch worden aangedreven en overheidsschepen die worden gebruikt voor niet-commerciële doelen.

Or. en

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) "emissies": de uitstoot van **CO₂** in de atmosfeer door schepen, zoals bepaald in artikel 2;

Amendement

a) "emissies": de uitstoot van **CO₂ en NO_x** in de atmosfeer door schepen, zoals bepaald in artikel 2;

Or. en

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) "aanloophaven": de haven waar een schip stopt om vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen, met uitzondering van stops die uitsluitend

Amendement

b) "aanloophaven": de haven waar een schip stopt om vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen, met uitzondering van stops die uitsluitend

bedoeld zijn om te tanken, verse voorraden in te slaan en/of de bemanning af te lossen;

bedoeld zijn om te tanken, verse voorraden in te slaan en/of de bemanning af te lossen, ***stops in een droogdok, scheepswerf en stops in havens wegens noodomstandigheden, averij of stops die uitsluitend bedoeld zijn om te schuilen voor slecht weer;***

Or. en

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

g) "andere klimaatrelevante informatie": informatie die betrekking heeft op het brandstofverbruik, ***de vervoerswerkzaamheden*** en de energie-efficiëntie van schepen en die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;

Amendement

g) "andere klimaatrelevante informatie": informatie die betrekking heeft op het brandstofverbruik en de energie-efficiëntie van schepen en die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;

Or. en

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – letter j

Door de Commissie voorgestelde tekst

j) "conservatief": gebaseerd op een reeks aannames die zijn vastgesteld om te garanderen dat de jaarlijkse emissies niet worden onderschat en de afstanden ***of de hoeveelheid vervoerde vracht*** niet worden overschat;

Amendement

j) "conservatief": gebaseerd op een reeks aannames die zijn vastgesteld om te garanderen dat de jaarlijkse emissies niet worden onderschat en de afstanden niet worden overschat;

Or. en

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter k

Door de Commissie voorgestelde tekst

k) "ton CO2": metrische ton CO2;

Amendement

Schrappen

Or. en

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter l bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

l bis) schip op zijn ligplaats: een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een haven in de Gemeenschap, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet is betrokken bij goederenafhandeling;

Or. en

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De bedrijven monitoren en rapporteren voor elk schip de hoeveelheid en het soort brandstof dat gedurende een **kalenderjaar** is verbruikt binnen **elke haven** onder de jurisdictie van een lidstaat en voor **elke reis**

Amendement

1. De bedrijven monitoren en rapporteren voor elk schip de hoeveelheid en het soort brandstof dat gedurende een **rapporteringsperiode** is verbruikt binnen **alle havens** onder de jurisdictie van een

die **aankomt** in en **vertrekt** vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat in overeenstemming met de leden 2 tot en met 6.

lidstaat en voor **alle reizen** die **aankomen** in en **vertrekken** vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat in overeenstemming met de leden 2 tot en met 6.

Or. en

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van artikel 4, leden 1, 2 en 3, stellen bedrijven hun emissies en andere klimaatrelevante informatie vast voor elk van hun schepen van meer dan **5 000** GT in overeenstemming met een van de in bijlage I opgenomen methoden.

Amendement

Voor de toepassing van artikel 4, leden 1, 2 en 3, stellen bedrijven hun emissies en andere klimaatrelevante informatie vast voor elk van hun schepen van meer dan **400** GT in overeenstemming met een van de in bijlage I opgenomen methoden.

Or. en

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Uiterlijk 31 augustus 2017 dienen bedrijven bij de verificateurs een monitoringplan in waarin vermeld wordt welke methode is gekozen om emissies en andere klimaatrelevante informatie voor elk van hun schepen van meer dan **5000** GT te monitoren en te rapporteren.

Amendement

1. Uiterlijk 31 augustus 2017 dienen bedrijven bij de verificateurs een monitoringplan in waarin vermeld wordt welke methode is gekozen om emissies en andere klimaatrelevante informatie voor elk van hun schepen van meer dan **400** GT te monitoren en te rapporteren.

Or. en

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) een beschrijving van de emissiebronnen aan boord van het schip, **zoals hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gassen** en de **gebruikte** brandstoftypen;

Amendement

c) een beschrijving van de **volgende** emissiebronnen en de **bijbehorende** brandstoftypen aan boord van het schip:

(i) hoofdmotor(en)

(ii) hulpmotor(en)

(iii) boiler(s)

(iv) generator(en) van inerte gassen;

Or. en

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) een beschrijving van de procedures, systemen en verantwoordelijkheden die worden gebruikt voor het bijwerken van de lijst van emissiebronnen gedurende een **monitoringjaar** om te verzekeren dat de emissies van het schip volledig worden gemonitord en gerapporteerd;

Amendement

d) een beschrijving van de procedures, systemen en verantwoordelijkheden die worden gebruikt voor het bijwerken van de lijst van emissiebronnen gedurende een **monitoringperiode** om te verzekeren dat de emissies van het schip volledig worden gemonitord en gerapporteerd;

Or. en

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter h – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

ii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de vervoerde vracht en het aantal passagiers, voor zover van toepassing;

Schrappen

Or. en

Amendement 35

**Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 3 – letter j**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

j) de datum van de laatste wijziging van het monitoringplan.

Schrappen

Or. en

Amendement 36

**Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 3 – letter j bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

j bis) een revisiestaat om alle details betreffende verrichte revisies te noteren;

Or. en

Amendement 37

**Voorstel voor een verordening
Artikel 7 – alinea 2 – letter a**

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) indien het schip van eigenaar wisselt;

Amendement

a) indien het schip van eigenaar, **van documenthouder of vlaggestaat** wisselt;

Or. en

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Monitoring mag worden opgeschort gedurende perioden waarin het schip zich in een noodsituatie bevindt met inbegrip van levensreddende acties.

Or. en

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt ***en uitgesplitst naar de brandstof die is gebruikt binnen en buiten emissiecontrolegebieden;***

b) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt;

Or. en

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) uitgestoten NO_x;

Or. en

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter e

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

e) op zee doorgebrachte tijd;

e) op zee ***en op de aanlegplaats***
doorgebrachte tijd;

Or. en

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

f) vervoerde vracht;

Schrappen

Or. en

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

g) vervoerswerkzaamheden.

Schrappen

Or. en

Amendement 44

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – letter f bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***f bis) energie-efficiëntie als gedefinieerd
in bijlage II;***

Or. en

Amendement 45

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – letter g bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***g bis) datum en tijdstip van het begin en
het einde van perioden gedurende welke
de monitoring is opgeschort wegens
noodsituaties zoals levensreddende acties,
alsmede de beschrijving hiervan;***

Or. en

Amendement 46

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In afwijking van lid 1 worden schepen die uitsluitend opereren binnen het toepassingsgebied van de verordening en die meerdere reizen per dag maken vrijgesteld van de verplichting om de emissies per reis te monitoren.

Or. en

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt ***en uitgesplitst naar de brandstof die is gebruikt binnen en buiten emissiecontrolegebieden;***

Amendement

a) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt;

Or. en

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) totale ***CO₂***-emissies;

Amendement

b) totale ***CO₂- en NO_x***-emissies;

Or. en

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) totale **CO₂**-emissies van alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement

c) totale **CO₂- en NO_x**-emissies van alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Or. en

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) totale **CO₂**-emissies van alle reizen die zijn vertrokken uit havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement

d) totale **CO₂- en NO_x**-emissies van alle reizen die zijn vertrokken uit havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Or. en

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) totale **CO₂**-emissies van alle reizen naar havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement

e) totale **CO₂- en NO_x**-emissies van alle reizen naar havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Or. en

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

f) CO₂-missies binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat op de aanlegplaats;

Amendement

f) CO₂- **en NO_x-emissies** binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat op de aanlegplaats;

Or. en

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

h) totale op zee doorgebrachte tijd;

Amendement

h) totale op zee **en op de aanlegplaats** doorgebrachte tijd;

Or. en

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) **totale vervoerswerkzaamheden**;

Amendement

i) **energie-efficiëntie als gedefinieerd in bijlage II**;

Or. en

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter j

Door de Commissie voorgestelde tekst

j) gemiddelde energie-efficiëntie.

Amendement

Schrappen

Or. en

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 3 – letter a – punt iv

Door de Commissie voorgestelde tekst

iv) technische efficiëntie van het schip (in voorkomend geval de "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) ***of de "Estimated Index Value" (EVI)*** in overeenstemming met IMO-resolutie MEPC.215 (63));

Amendement

iv) technische efficiëntie van het schip (in voorkomend geval de "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) in overeenstemming met IMO-resolutie MEPC.215 (63));

Or. en

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 3 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) details betreffende de opschorting van monitoringperioden wegens noodsituaties en levensreddende acties.

Or. en

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2 – letter e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) de berekeningen ter bepaling van de energie-efficiëntie.

Amendement

e) de berekeningen ter bepaling van de energie-efficiëntie ***als gedefinieerd in bijlage II.***

Or. en

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni de in overeenstemming met artikel 11 gerapporteerde emissies openbaar bekend, ***evenals informatie over de naleving door het bedrijf van de in de artikelen 11 en 17 vermelde monitoring- en rapportagevereisten.***

Amendement

1. De Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni de in overeenstemming met artikel 11 gerapporteerde emissies openbaar bekend, ***met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commerciële informatie om een gewettigd economisch belang te beschermen, overeenkomstig artikel 3 en artikel 4 van Richtlijn 2003/4/EG van het Europees Parlement en de Raad.***

Richtlijn 2003/4/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie (PB L 41 van 14.2.2003, blz. 26).

Or. en

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a) de identiteit van het schip (naam, IMO-registratienummer en registratie- of thuishaven);

Schrappen

Or. en

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) de identiteit van de eigenaar van het schip (naam en adres van de eigenaar en zijn hoofdvestiging);

Schrappen

Or. en

Amendement 62

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c) de technische efficiëntie van het schip (EEDI *of* *EVI*, indien van toepassing);

c) de technische efficiëntie van het schip (EEDI indien van toepassing);

Or. en

Amendement 63

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) de jaarlijkse **CO₂**-emissies;

Amendement

d) de jaarlijkse **CO₂- en NO_x-emissies**;

Or. en

Amendement 64

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

f) **het** gemiddelde jaarlijkse **brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand tijdens reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen**;

Amendement

f) **de** gemiddelde jaarlijkse **energie-efficiëntie als gedefinieerd in bijlage II**;

Or. en

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

g) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand **en vervoerde vracht tijdens** reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

Amendement

g) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand **op** reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Wanneer een internationale overeenkomst betreffende wereldwijde maatregelen ter vermindering van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer wordt bereikt, evalueert de Commissie deze verordening **en kan ze, zo nodig, wijzigingen van deze verordening voorstellen.**

Amendement

3. Wanneer een internationale overeenkomst betreffende wereldwijde maatregelen ter vermindering van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer wordt bereikt, evalueert de Commissie deze verordening **om de Uniewetgeving en de internationale wetgeving te harmoniseren.**

Amendement 67

Voorstel voor een verordening Artikel 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen in aanvulling op en tot wijziging van de bepalingen van de bijlagen I en II om rekening te houden met recente wetenschappelijke informatie evenals **de relevante gegevens aan boord van schepen en** de relevante internationale regels en internationaal geaccepteerde normen, om de meest nauwkeurige en efficiënte methoden vast te stellen voor de monitoring van emissies, en om de nauwkeurigheid van de in verband met de monitoring en rapportage van emissies verzochte informatie te verbeteren, wordt, onder voorbehoud van de in artikel 24 vermelde voorwaarden, overgedragen aan

Amendement

De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen in aanvulling op en tot wijziging van de bepalingen van de bijlagen I en II om rekening te houden met recente wetenschappelijke informatie evenals de relevante internationale regels en internationaal geaccepteerde normen, om de meest nauwkeurige en efficiënte methoden vast te stellen voor de monitoring van emissies, en om de nauwkeurigheid van de in verband met de monitoring en rapportage van emissies verzochte informatie te verbeteren, wordt, onder voorbehoud van de in artikel 24 vermelde voorwaarden, overgedragen aan de Commissie **alleen** voor zover het niet-

de Commissie voor zover het niet-essentiële onderdelen van deze verordening betreft.

essentiële onderdelen van deze verordening betreft.

Or. en

Amendement 68

Voorstel voor een verordening

Artikel 26 – punt 2

Verordening (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 bis – lid 2

Bestaande tekst

2) De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen in overeenstemming met [artikel 25 van deze verordening] om de vereisten voor de monitoring en de rapportage van **CO₂**-emissies door maritiem vervoer overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX te specificeren, eventueel rekening houdend met door de organen van het UNFCCC en het Kyoto Protocol vastgestelde relevante besluiten, daarop gebaseerde of daarop volgende overeenkomsten of besluiten die zijn vastgesteld in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie.

Amendement

2) De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen in overeenstemming met [artikel 25 van deze verordening] om de vereisten voor de monitoring en de rapportage van **CO₂- en NO_x**-emissies door maritiem vervoer overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX te specificeren, eventueel rekening houdend met door de organen van het UNFCCC en het Kyoto Protocol vastgestelde relevante besluiten, daarop gebaseerde of daarop volgende overeenkomsten of besluiten die zijn vastgesteld in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie.

Or. en

Amendement 69

Voorstel voor een verordening

Artikel 26 – punt 2

Verordening (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 bis – lid 3 bis (nieuw)

Bestaande tekst

Amendement

3 bis) De Commissie beoordeelt tweejaarlijks de algemene impact van het

maritiem vervoer op het mondiale klimaat, met name als gevolg van niet-CO₂-emissies of niet-CO₂-effecten op basis van de door de lidstaten overeenkomstig artikel 7 ingediende en/of krachtens Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX verstrekte emissiegegevens, en zij verbetert deze beoordeling, in voorkomend geval, in het licht van de wetenschappelijke vooruitgang en maritiemvervoersgegevens.

Or. en

Amendement 70

**Voorstel voor een verordening
BIJLAGE I – letter B – paragraaf 3 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De verificateur mag gebruik maken van elke combinatie van de bovenstaande methodes als dit de algehele nauwkeurigheid van de meting verhoogt.

Or. en

Amendement 71

**Voorstel voor een verordening
BIJLAGE I – letter B – paragraaf 3 – punt 1 – alinea 4 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Wanneer er geen BLN's beschikbaar zijn aan boord van de schepen, met name wanneer de lading gebruikt wordt als brandstof, bijvoorbeeld door verdamping van vloeibaar aardgas (LNG), worden alleen de inventarisaties van brandstoftanks en de aflezing van de

Amendement 72

Voorstel voor een verordening

BIJLAGE I – letter B – paragraaf 3 – punt 4 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De directe emissiemetingen kunnen worden gebruikt voor reizen binnen het toepassingsgebied van deze verordening en voor emissies in havens die zich onder de jurisdictie van een lidstaat bevinden. Uitgestoten **CO₂** omvat **CO₂** uitgestoten door hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gassen. ***Voor schepen waarbij de rapportage is gebaseerd op deze methode wordt het brandstofverbruik berekend met behulp van de gemeten CO₂-emissies en de toepasselijke emissiefactor van de betreffende brandstoffen.***

Amendement

De directe emissiemetingen kunnen worden gebruikt voor reizen binnen het toepassingsgebied van deze verordening en voor emissies in havens die zich onder de jurisdictie van een lidstaat bevinden. Uitgestoten **CO₂ en NO_x** omvat **CO₂ en NO_x** uitgestoten door hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gassen.

Amendement 73

Voorstel voor een verordening

BIJLAGE I – letter B – paragraaf 3 – punt 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze methode is gebaseerd op de bepaling van de **CO₂**-emissiestromen in uitlaatgasafvoeren (uitlaten) door de **CO₂**-concentratie van de uitlaatgassen te vermenigvuldigen met de stroomsnelheid van de uitlaatgassen.

Amendement

Deze methode is gebaseerd op de bepaling van de **CO₂ en NO_x**-emissiestromen in uitlaatgasafvoeren (uitlaten) door de **CO₂ en NO_x**-concentratie van de uitlaatgassen te vermenigvuldigen met de stroomsnelheid van de uitlaatgassen.

Amendement 74

**Voorstel voor een verordening
BIJLAGE II – letter A – alinea 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voor passagiersschepen wordt het aantal passagiers gebruikt om de vervoerde vracht uit te drukken. Voor alle andere scheepscategorieën wordt de hoeveelheid vervoerde vracht uitgedrukt in metrische tonnen en kubieke meters vracht.

Schrappen

Or. en

Amendement 75

**Voorstel voor een verordening
BIJLAGE II – letter A – alinea 5**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Vervoerswerkzaamheden worden bepaald door het vermenigvuldigen van de afgelegde afstand met de hoeveelheid vervoerde vracht.

Schrappen

Or. en

Amendement 76

**Voorstel voor een verordening
BIJLAGE II – letter B – alinea 3 – zin 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De gemiddelde energie-efficiëntie wordt

De gemiddelde energie-efficiëntie wordt

gemonitord met behulp van **minstens vier** indicatoren: brandstofverbruik per afstand, **brandstofverbruik per vervoerswerkzaamheid**, CO₂-emissies per afstand **en CO₂-emissies per vervoerswerkzaamheid**.

gemonitord met behulp van **twee** indicatoren: brandstofverbruik per afstand **en de CO₂- en NO_x-emissies per afstand, die als volgt worden berekend:**

Or. en

Amendement 77

Voorstel voor een verordening BIJLAGE II – letter B – alinea 3 – subalinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Brandstofverbruik per vervoerswerkzaamheid = totale jaarlijkse brandstofverbruik / totale vervoerswerkzaamheid;

Schrappen

Or. en

Amendement 78

Voorstel voor een verordening BIJLAGE II – letter B – alinea 3 – subalinea 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

CO₂-emissies per afstand = totale jaarlijkse CO₂-emissies / totale afgelegde afstand;

CO₂- **en** NO_x-emissies per afstand = totale jaarlijkse CO₂- **en** NO_x-emissies / totale afgelegde afstand;

Or. en

Amendement 79

Voorstel voor een verordening

BIJLAGE II – letter B – alinea 3 – subalinea 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*CO₂-emissies per vervoerswerkzaamheid
= totale jaarlijkse CO₂-emissies / totale
vervoerswerkzaamheid.*

Schrappen

Or. en

TOELICHTING

Inleiding

Het maritiem vervoer speelt een belangrijke rol in de Europese economie. Het is verantwoordelijk voor een groot deel van het internationale goederenvervoer tussen de EU-27 en de rest van de wereld, en levert ook een aanzienlijke bijdrage aan het intra-EU-goederenvervoer. Volgens het document "EU VERVOER in cijfers, 2012,", was het maritiem vervoer in 2010 goed voor ca. 1400 miljard ton-km (tkm) aan vrachtvervoer in de EU-27, op de tweede plaats na het wegvervoer (1800 miljard tkm). Het maritiem vervoer is minder belangrijk voor het personenvervoer in de EU-27 in verband met het aantal personen dat wordt vervoerd. Het blijft echter een belangrijke vervoersmodaliteit in gebieden waar andere vervoersmodaliteiten beperkt zijn door de geografische omstandigheden (bijv. eilanden).

In verband met de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en het feit dat het een van de minst gereguleerde antropogene emissiebronnen is, dragen de emissies van het maritiem vervoer zowel bij aan de luchtvervuiling als aan de klimaatverandering. Het milieu-effect van emissies zoals koolstofdioxide (CO₂), stikstofdioxide (NO_x), zwaveloxide (SO_x), methaan (CH₄), fijnstof (PM) en zwarte koolstof (BC) van schepen in de Europese wateren kan neerkomen op 10-20% van de mondiale emissies van de scheepvaartsector. Wanneer gekeken wordt naar alle scheepvaartverkeer van nationale en internationale schepen die aankomen in en vertrekken uit de havens van de EU-27 kan de bijdrage aan de CO₂-emissie oplopen tot 30%. In een recent technisch rapport van de EMA (nr. 4/2013) worden de gevolgen van de sector voor de Europese luchtkwaliteit en klimaatverandering in kaart gebracht. Verwacht wordt dat de NO_x-emissies van het internationaal maritiem vervoer in de Europese wateren zullen stijgen en dat zij tegen 2020 de emissies aan land zouden kunnen evenaren. Op mondiale schaal wijzen de maritieme emissies van zowel luchtvervuilende stoffen als broeikasgassen, die direct en indirecte bijdragen tot de klimaatverandering, op een netto afkoelend effect, ondanks de aanzienlijke stijging van CO₂-emissies. De verwachte vermindering van SO₂ en PM-emissies van de internationale scheepvaartsector zullen boven Europa leiden tot vermindering van het afkoelingseffect door aerosolen. Het EMA-rapport toont aan dat het van belang is dat er rekening wordt gehouden met de tweeledige impact van emissies van de internationale scheepvaartsector op de luchtkwaliteit en de klimaatverandering. Om die reden zal een geïntegreerd systeem van meting, rapportage en verificatie (MRV) dat de luchtvervuilende stoffen en de broeikasgassen omvat, ertoe bijdragen dat er betere informatie over de co-voordelen en trade-offs met gerelateerd beleid in Europa wordt verstrekt.

Regelgevingscontext en technologische uitdagingen

In de internationale en Europese beleidsvorming op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat, is vastgesteld dat er behoefte is aan internationale regelgeving op het gebied van emissies van het maritiem vervoer. In 1997 is er een nieuwe bijlage toegevoegd aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL). In bijlage VI bij MARPOL wordt ernaar gestreefd de emissies in de atmosfeer door schepen (SO_x, NO_x, de ozonlaag afbrekende stoffen (ODS), vluchtige organische stoffen (VOC's) te minimaliseren,

alsmede hun bijdrage aan de plaatselijke luchtvervuiling en de mondiale milieuproblemen. Bijlage VI is op 19 mei 2005 in werking getreden en een herziene bijlage VI met aanzienlijk aangescherpte emissiegrenswaarden is op 1 juli 2010 in werking getreden. In 2007 werd geraamd dat de internationale scheepvaartsector voor ca. 2,7% had bijgedragen aan de totale CO₂-emissies. De IMO heeft bindende technische en operationele energie-efficiëntiemaatregelen vastgesteld om de omvang van de CO₂-emissies van de internationale scheepvaartsector te verminderen.

Op EU-niveau voorziet Richtlijn 2009/29/EG "een voorstel inzake de opname van de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductieverplichting van de Gemeenschap, zulks met het oog op de inwerkingtreding van het voorgestelde besluit uiterlijk in 2013". In het witboek "Stappenplan" drong de Commissie erop aan "uiterlijk in 2050 de emissies van maritiem vervoer met 40% (indien haalbaar met 50%) te verminderen ten opzichte van 2005." Vorig jaar maakte de Commissie bekend dat zij die deadline niet zou halen en ook niet bezig was met een voorstel om de emissies te beperken. In juni 2013 kwam de Commissie met dit voorstel betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van CO₂-emissies door maritiem vervoer. Daarnaast kwam de Commissie met een mededeling met open discussiepunten over de manier waarop de emissies van het maritiem vervoer voortaan geïntegreerd zouden moeten worden in het beleid van de EU om de emissie van broeikasgassen te verminderen.

Er wordt uitgegaan van een enorme groei van de wereldhandel vanwege de verwachte toename van de wereldbevolking met 2 miljard mensen in de komende decennia, plus de actieve deelname nog eens twee miljard mensen aan de wereldeconomie. Deze groei vormt een uitdaging voor de maritieme sector om een emissiedoelstelling te halen die vereist is in het kader van de stabilisering van de temperaturen op aarde. Derhalve moeten er tegelijkertijd innovatieve technologieën en praktijken worden ontwikkeld en toegepast betreffende brandstofkwaliteit/-omschakeling, emissieverminderende technologieën en maatregelen om schepen af te handelen;

Opmerkingen van de rapporteur

Deze verordening biedt een gelegenheid voor een Europese benadering van MRV van zowel broeikasgassen als vervuilende stoffen van het maritiem vervoer. Een dergelijke benadering zal Europa in staat stellen in de nabije toekomst voor het maritiem vervoer beleid te ontwikkelen om de emissies terug te dringen. Dat beleid moet consistent zijn met het algemene klimaat-, luchtvervuilings- en gezondheidsbeschermingsbeleid. Het toepassingsgebied van de verordening zou derhalve moeten worden uitgebreid zodat ook de MRV van NO_x-emissies eronder vallen, naast die van CO₂. Zowel de emissies van CO₂ als die van NO_x nemen in het maritiem vervoer aanzienlijk toe, wat leidt tot een aanzienlijke klimaatverandering. Evenals de MMR-verordening (EU) nr. 525/2013 betreffende de luchtvaartsector, wordt een milieu-effectrapportage van het maritiem vervoer op het mondiale klimaat voorgesteld door de MMR-verordening te amenderen. De Commissie moet aan de hand van deze rapportage iets doen aan de milieu-impact van de emissies van het maritiem vervoer zoals PM, BC en CH₄, alsmede van overige activiteiten die leiden tot emissies van luchtvervuilende stoffen en broeikasgassen, bijv. het gebruik van koelvloeistoffen door de vissersvaartuigen en verdampingsemissies bij het laden-lossen van brandstof en bulkgoederen (bijv. VOC's, PM).

De Commissie heeft voorgesteld het toepassingsgebied van de verordening te beperken tot schepen van meer dan 5000 GT. Om ervoor te zorgen dat er meer emissies onder vallen en omwille van de coherentie met andere internationale regelgeving, zoals vastgelegd in MARPOL, bijlage VI, zou dat toepassingsgebied moeten worden uitgebreid tot alle schepen van meer dan 400 GT. Aangezien dit tonnage ook in het kader van de IMO is voorgesteld zou de EU-regelgeving hierdoor in overeenstemming zijn met het toekomstige internationale beleidskader.

Hoewel deze verordening zo coherent mogelijk moet worden toegepast op de maritieme emissies, is het ook van cruciaal belang om te focussen op de inhoud en om de implementatiekosten en de administratieve rompslomp tot een minimum te beperken. Evenzeer zouden bedrijven niet gedwongen mogen worden informatie te publiceren die commercieel gevoelig is en mogelijk misleidend. Derhalve stelt de rapporteur voor om vervoerswerkzaamheid uit te sluiten van de overige klimaatrelevante informatie omdat zij geen verband houdt met de meting van emissies. De maritieme markt heeft - vanwege de hoge brandstofkosten - toch al zeer sterke prikkels om de energie-efficiëntie te verhogen en de feitelijke energie-efficiëntie van de vervoerswerkzaamheid is uiterst ingewikkeld en kan niet worden bepaald zonder kennis van de specifieke marktomstandigheden die weer de beslissingen van scheepseigenaren en reders bepalen. Zonder kennis van de beschikbare ladingen, hun massa ten opzichte van hun gewicht, de weersomstandigheden, de relevante prijzen, de geografische en andere beperkingen, de levertermijn, kan de werkelijke energie-efficiëntie van een zeereis en de impact op het sociale welzijn niet worden bepaald. Wanneer dergelijke informatie daarentegen slechts ten dele wordt gepubliceerd kan het publiek onjuist worden geïnformeerd waardoor er onnodige controverse kan ontstaan.