



Zittingsdocument

A9-0233/2022

4.10.2022

*****I**

VERSLAG

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Commissie vervoer en toerisme

Rapporteur: Jörgen Warborn

Rapporteurs for the opinions of associated committees pursuant to Rule 57 of the Rules of Procedure:

Tiemo Wölken, Committee on the Environment, Public Health and Food Safety

Rasmus Andresen, Committee on Industry, Research and Energy

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 tekstdeel 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 aanbrenge met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

	Blz.
ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT.....	5
TOELICHTING.....	98
BIJLAGE: LIJST VAN ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN	102
ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID	104
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE.....	214
PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE	330
HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE	331

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- gezien het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2021)0562),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C9-0333/2021),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het gemotiveerd advies dat in het kader van protocol nr. 2 betreffende de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid is toegezonden door de Ierse Senaat en waarin wordt gesteld dat het ontwerp van wetgevingshandeling niet strookt met het subsidiariteitsbeginsel,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 8 december 2021¹,
 - na raadpleging van het Comité van de Regio's,
 - gezien artikel 59 van zijn Reglement,
 - gezien de adviezen van de Commissie milieu, volksgezondheid en voedselveiligheid en de Commissie industrie, onderzoek en energie,
 - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A9-0233/2022),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt de Commissie om hernieuwde voorlegging aan het Parlement indien zij haar voorstel vervangt, ingrijpend wijzigt of voornemens is het ingrijpend te wijzigen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie, alsmede aan de nationale parlementen.

¹ Nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. ***Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU.*** Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie. De zeevaartmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen economische actoren in de Unie en daarbuiten, en een gelijk speelveld is onontbeerlijk. De stabiliteit en de welvaart van de zeevaartmarkt en zijn economische actoren zijn afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarin zeevervoerders, havens en andere actoren in de sector kunnen functioneren op basis van gelijke kansen. Marktverstoringen kunnen scheepsexploitanten of havens benadelen ten opzichte van concurrenten in de zeevaart of in andere vervoerssectoren. Dat kan op zijn beurt leiden tot minder concurrentievermogen voor de zeevaart en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Amendement

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie. De zeevaartmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen economische actoren in de Unie en daarbuiten, en een ***mondiaal*** gelijk speelveld is onontbeerlijk. De stabiliteit en de welvaart van de zeevaartmarkt en zijn economische actoren zijn afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarin zeevervoerders, havens en andere actoren in de sector kunnen functioneren op basis van gelijke kansen. Marktverstoringen kunnen scheepsexploitanten of havens benadelen ten opzichte van concurrenten in de zeevaart of in andere vervoerssectoren. Dat kan op zijn beurt leiden tot minder concurrentievermogen voor de zeevaart, ***minder banen*** en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven.

1 bis. De zeevaart biedt werk aan 2 miljoen Europeanen en levert een bijdrage van 149 miljard EUR aan de economie. Voor elk miljoen EUR dat de scheepvaart oplevert, wordt er elders in de economie van de EU 1,8 miljoen EUR gegenereerd^{1 bis}.

^{1 bis} Verslag van de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap “The Economic Value of the EU Shipping Industry”, 2020.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 1 ter (nieuw)

(1 ter) Zeevervoer is de meest milieuvriendelijke vervoerswijze, met aanzienlijk lagere broeikasgasemissies per ton vervoerde goederen dan andere vervoerswijzen^{1bis}. Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU. Als er geen verdere maatregelen worden getroffen, zal de CO₂-uitstoot van het zeevervoer naar verwachting toenemen. Alle sectoren van de economie moeten bijdragen aan de snelle vermindering van broeikasgasemissies met als doel om deze emissies uiterlijk in 2050 tot nul terug te brengen, zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2021/1119. Het is dus van groot belang dat de Unie een ambitieus traject vaststelt voor een snelle groene transitie van de zeevaartsector, omdat dit ertoe kan bijdragen dat de Unie de voortrekkersrol

die zij heeft op het gebied van groene technologie, diensten en oplossingen behoudt en verder versterkt, dat de werkgelegenheid in de hiermee verband houdende waardeketens verder toeneemt, en dat de Unie haar concurrentievermogen in stand houdt.

^{1 bis} Studie van het Europees Milieuagentschap, 2020, <https://www.eea.europa.eu/publications/ra-il-and-waterborne-transport>

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)¹⁹ aangenomen, evenals de mededeling “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030”²⁰. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. Bijgevolg zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te *stimuleren*, ook in de zeevaart. **Tegen 2030 moet** de nodige technologie *zijn ontwikkeld* en *uitgerold*, zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden

Amendement

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om **uiterlijk** tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)¹⁹ aangenomen, evenals de mededeling “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030”²⁰. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. Bijgevolg zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om **grootschalige productie en** het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te **bevorderen en te versnellen**, ook in de zeevaart, **waarbij het beginsel van technologische**

doorgevoerd.

neutraliteit in acht moet worden genomen. De ontwikkeling en uitrol van de nodige technologie moet zo spoedig mogelijk worden ondersteund en moet tegen 2030 in gang zijn gezet, zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden doorgevoerd. Voorts is het essentieel dat innovatie bevorderd wordt en dat onderzoek dat zich richt op nieuwe en toekomstige innovatie, zoals opkomende alternatieve brandstoffen, ecologisch ontwerp, biogebaseerde materialen, windvoortstuwing en door de wind ondersteunde voortstuwing, ondersteund wordt.

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) LNG zal in het zeevervoer waarschijnlijk een overgangsrol spelen en een geleidelijke transitie naar emissievrije alternatieven mogelijk maken, met name daar waar er nog geen rendabele emissievrije aandrijftechnologie beschikbaar is. In de mededeling “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit” wordt erop gewezen dat emissievrije zeeschepen tegen 2030 klaar zullen zijn voor de markt. Gezien de lange levensduur van schepen, moet de omschakeling van de vloot stapsgewijs gebeuren. Vervoersbrandstoffen zoals LNG moeten in toenemende mate koolstofvrij worden gemaakt door ze bijvoorbeeld te mengen met vloeibaar biomethaan (bio-LNG) of hernieuwbare en koolstofarme synthetische gasvormige e-brandstoffen (e-gas).

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) In het kader van de overgang naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen is het essentieel dat de goede werking van en eerlijke concurrentie op de EU-zeevaartmarkt wordt gewaarborgd met betrekking tot scheepsbrandstoffen, die een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten uitmaken. Verschillende brandstofvoorschriften in de lidstaten van de Unie kunnen de economische prestaties van scheepsexploitanten aanzienlijk beïnvloeden en een negatief effect hebben op de concurrentie op de markt. Door het internationale karakter van de scheepvaart kunnen scheepsexploitanten gemakkelijk bunkeren in derde landen en grote hoeveelheden brandstof vervoeren. Dat kan leiden tot koolstoflekkage en nadelige gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector als de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeehavens onder de jurisdictie van een lidstaat niet gepaard gaat met gebruiksvoorschriften die gelden voor alle exploitanten van schepen die aankomen in en vertrekken uit havens onder de jurisdictie van de lidstaten. In deze verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.

Amendement

(3) In het kader van de overgang naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen is het essentieel dat de goede werking van en eerlijke concurrentie op de EU-zeevaartmarkt wordt gewaarborgd met betrekking tot scheepsbrandstoffen, die een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten uitmaken – ***in de regel tussen 35 % en 53 % van de tarieven voor vrachtvervoer over zee.*** ***Beleidsmaatregelen moeten daarom kosteneffectief zijn en moeten erop gericht zijn om tegen de laagst mogelijke kosten zoveel mogelijk decarbonisatie te bewerkstelligen.*** Verschillende brandstofvoorschriften in de lidstaten van de Unie kunnen de economische prestaties van scheepsexploitanten aanzienlijk beïnvloeden en een negatief effect hebben op de concurrentie op de markt. Door het internationale karakter van de scheepvaart kunnen scheepsexploitanten gemakkelijk bunkeren in derde landen en grote hoeveelheden brandstof vervoeren, ***hetgeen ook het risico kan vergroten dat het concurrentievermogen van havens in de Unie afneemt ten opzichte van havens buiten de Unie.*** Dat kan leiden tot koolstoflekkage en ***verlies aan bedrijvigheid en tot*** nadelige gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector als de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeehavens onder de jurisdictie van een lidstaat niet gepaard gaat met gebruiksvoorschriften die gelden voor alle exploitanten van schepen die aankomen in en vertrekken uit havens onder de jurisdictie van de lidstaten. In deze

verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt, *waarbij scheepsexploitanten kunnen kiezen voor de optie met lagere reductiekosten. De beschikbaarheid van een dergelijke optie is essentieel om het concurrentievermogen van de Europese scheepvaart en de relevantie van de logistieke routes waardoor Europese havens met de wereldhandel zijn verbonden te garanderen.*

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) De zeevaart wordt gekenmerkt door felle internationale concurrentie. Grote verschillen in regelgevingslasten tussen vlaggenstaten dragen ertoe bij dat ongewenste praktijken zoals het omvlaggen van vaartuigen op grote schaal voorkomen. Het intrinsiek mondiale karakter van de sector maakt het belang duidelijk van een vlagneutrale methode en een gunstig regelgevingsklimaat, dat een eerste vereiste is om nieuwe investeringen aan te trekken en het concurrentievermogen van Europese havens, scheepseigenaren en -exploitanten te waarborgen.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 4

(4) Om een effect te sorteren op alle activiteiten van de zeevaart, is het passend dat deze verordening betrekking heeft op een deel van de reizen tussen een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en een haven onder de jurisdictie van een derde land. Deze verordening moet derhalve van toepassing zijn op de helft van de energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, op de helft van de energie die wordt gebruikt door een schip dat vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart naar een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, de totale energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en de energie die wordt gebruikt door een schip op een ligplaats in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. Een dergelijke dekking van een deel van de energie die door een schip wordt gebruikt tijdens inkomende en uitgaande reizen tussen de Unie en derde landen, waarborgt de doeltreffendheid van deze verordening, ook door de positieve milieu-effecten van een dergelijk kader te versterken. **Tegelijk beperkt een dergelijk kader** het risico van aanlopen in uitwijkhavens en van verplaatsing van overladingsactiviteiten naar havens buiten de Unie. Om een vlotte werking van de zeevaart en een gelijk speelveld voor zeevervoerondernemers en havens te garanderen en verstoringen van de interne markt te vermijden, moeten alle reizen die aankomen in of vertrekken vanuit havens die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen en het verblijf van schepen in die havens, onder de eenduidige regels van deze verordening vallen.

(4) Om een effect te sorteren op alle activiteiten van de zeevaart, is het passend dat deze verordening betrekking heeft op een deel van de reizen tussen een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en een haven onder de jurisdictie van een derde land. Deze verordening moet derhalve van toepassing zijn op de helft van de energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, op de helft van de energie die wordt gebruikt door een schip dat vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart naar een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, de totale energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en de energie die wordt gebruikt door een schip op een ligplaats in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. Een dergelijke dekking van een deel van de energie die door een schip wordt gebruikt tijdens inkomende en uitgaande reizen tussen de Unie en derde landen, waarborgt de doeltreffendheid van deze verordening, ook door de positieve milieu-effecten van een dergelijk kader te versterken. **Dit kader moet** het risico van aanlopen in uitwijkhavens en van verplaatsing van overladingsactiviteiten naar havens buiten de Unie **beperken**. Om een vlotte werking van de zeevaart en een gelijk speelveld voor zeevervoerondernemers en havens te garanderen en verstoringen van de interne markt te vermijden, moeten alle reizen die aankomen in of vertrekken vanuit havens die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen en het verblijf van schepen in die havens, onder de eenduidige regels van deze verordening vallen. **De Commissie moet een monitoringmechanisme opzetten om koolstoflekkage en economische**

weglekeffecten en mogelijke ontwikkelingspraktijken te beoordelen en moet een lijst opstellen van mogelijke bedrijfsactiviteiten die niet onder significante bedrijfsactiviteiten vallen die worden uitgevoerd tijdens aanlopen in havens in landen die aan de EU grenzen. Daarbij moet de Commissie, indien er aanmerkelijke koolstoflekkage en economische weglekeffecten en ontwikkelingspraktijken worden gemeld, maatregelen voorstellen om deze problemen aan te pakken.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) Aangezien deze verordening zal leiden tot bijkomende nalevingskosten voor de sector, moeten er compenserende maatregelen worden genomen om te voorkomen dat de totale regelgevingslasten toenemen. Om die reden moet de Commissie vóór de toepassing van deze verordening voorstellen indienen om de regelgevingslasten die het gevolg zijn van deze verordening te compenseren, door bepalingen uit andere wetgevingshandelingen van de Unie die gepaard gaan met nalevingskosten voor de zeevaart te wijzigen of te schrappen.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 ter) Om het noodzakelijke niveau van rechtszekerheid en investeringszekerheid

te waarborgen, moet deze verordening goed worden afgestemd op en in overeenstemming zijn met Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen), Richtlijn 2003/87/EG (EU-ETS), Richtlijn XXXX-XXX (richtlijn hernieuwbare energie) en Richtlijn 2003/96/EG (energiebelastingrichtlijn). Deze afstemming moet leiden tot een samenhangend rechtskader voor de scheepvaart, dat bijdraagt tot een aanzienlijke toename van de productie van duurzame alternatieve brandstoffen, dat de uitrol van de nodige infrastructuur waarborgt en dat het gebruik van deze brandstoffen in een gestaag groeiend aandeel vaartuigen bevordert. Teneinde de algemene samenhang met de doelstellingen van de Unie op het gebied van klimaat, concurrentievermogen en “duurzame economische groei” te waarborgen, moeten de overkoepelende, gecombineerde en cumulatieve klimaat- en economische effecten van deze wetgevingshandelingen uitvoerig en voortdurend worden geëvalueerd.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 quater) De verplichting voor havens om te voorzien in een walstroomvoorziening moet gepaard gaan met een overeenkomstige verplichting voor schepen om op de ligplaats gebruik te maken van de walstroominfrastructuur, om de doeltreffendheid van deze infrastructuur te waarborgen en gestrande activa te voorkomen. Bovendien moeten er inspanningen worden geleverd om de kosten in verband met walstroom te verlagen door Richtlijn XXXX-XXXX

(energiebelastingrichtlijn) aldus te wijzigen dat elektriciteit die wordt geleverd aan schepen in de haven permanent wordt vrijgesteld van energiebelasting.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Door de hogere kosten in de scheepvaart voor schepen die niet aan de voorschriften van deze verordening voldoen, moet het risico van ontduiking en omzeiling van de bepalingen ervan, met name in het segment van de containerhandel via lijndiensten, worden aangepakt. Het aandoen van havens in de nabijheid van de Unie om de kosten in verband met de naleving van deze verordening te beperken zou niet alleen de verwachte milieuvoordelen verminderen en de doelstellingen van deze verordening aanzienlijk ondermijnen, maar kan ook leiden tot extra emissies als gevolg van de extra afstand die wordt afgelegd om de toepassing van deze verordening te ontlopen. Daarom moeten bepaalde stops in havens buiten de Unie worden uitgesloten van het begrip “aanloophaven”. Die uitsluiting moet gelden voor havens in de nabijheid van de Unie waar het risico op ontduiking het grootst is. Een limiet van 300 zeemijl vormt een evenredig antwoord op dat risico, dat de extra lasten en het risico van ontduiking in evenwicht houdt. Voorts dient de uitsluiting van het begrip “aanloophaven” alleen te gelden voor containerschepen en havens waarvan de hoofdactiviteit containeroverslag is. Voor dergelijke transporten bestaat het risico van ontduiking ook in een verschuiving van havenknooppunten naar havens buiten de Unie, hetgeen de gevolgen van

de ontduiking verergert. Om die reden, en bij gebreke van een verplichte IMO-regeling inzake het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor internationale reizen op mondiaal niveau met een vergelijkbaar ambitieniveau als de voorschriften van deze verordening, mogen stops van containerschepen in een naburige containeroverslaghaven niet als stops in aanloophavens in de zin van deze verordening worden beschouwd. Teneinde te waarborgen dat de maatregel evenredig is met de nagestreefde doelstelling en zorgt voor gelijke behandeling, moet rekening worden gehouden met maatregelen in derde landen die hetzelfde effect hebben als deze verordening.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 ter) Om rekening te houden met de specifieke situatie van insulaire regio's, zoals benadrukt in artikel 174 van het Verdrag, en met de noodzaak om de connectiviteit van eilanden en perifere regio's met centrale regio's van de Unie te behouden, moeten tijdelijke vrijstellingen worden toegestaan voor reizen van passagiersschepen die geen cruiseschepen zijn tussen een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat en een aanloophaven onder de jurisdictie van dezelfde lidstaat die gelegen is op een eiland met minder dan 100 000 permanente ingezetenen.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 5 quater (nieuw)

(5 quater) *Rekening houdend met de speciale kenmerken van de ultraperifere gebieden van de Unie, met name hun afgelegen ligging en insulaire karakter, en met de beperkingen waarmee zij kampen, moet er specifiek op worden gelet dat de toegankelijkheid van deze gebieden behouden blijft en dat zij op doeltreffende wijze kunnen worden bereikt door zeevervoer. Daarom dient slechts de helft van de energie die wordt gebruikt op reizen vanuit of naar een aanloophaven in een ultraperifeer gebied te worden opgenomen in het toepassingsgebied van deze verordening. Om dezelfde reden moeten tijdelijke vrijstellingen worden toegestaan voor reizen tussen een aanloophaven in een ultraperifeer gebied en een andere aanloophaven in een ultraperifeer gebied, en voor de energie die wordt gebruikt tijdens het verblijf in de aanloophavens van het overeenkomstige ultraperifere gebied.*

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 5 quinquies (nieuw)

(5 quinquies) *Teneinde te zorgen voor een gelijk speelveld voor schepen, met inbegrip van schepen die zijn gebouwd voor gebruik in met ijs bedekte wateren en die op weg zijn van, tussen of naar havens van de lidstaten, moet er bij de berekening van de vermindering van broeikasgasemissies op vaartuibasis, alsook bij de gemonitorde en gerapporteerde gegevens overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 rekening worden gehouden met specifieke informatie inzake de ijssklasse van een*

Amendement 16

Voorstel voor een verordening

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) De voor de naleving van deze verordening verantwoordelijke persoon of organisatie is de scheepvaartmaatschappij, gedefinieerd als de reder of enige andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de reder heeft overgenomen en die, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die voortvloeien uit de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie. Die definitie is gebaseerd op de definitie van “maatschappij” in artikel 3, punt d), van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad²¹, en is in overeenstemming met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat in 2016 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgezet. Overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt, kan de scheepvaartmaatschappij door een contractuele regeling de entiteit die rechtstreeks verantwoordelijk is voor de beslissingen die van invloed zijn op de broeikasgasintensiteit van de door het schip gebruikte energie, aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening. Deze entiteit zou normaliter de entiteit zijn die verantwoordelijk is voor de keuze van brandstof, route en snelheid van het schip.

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)

²¹ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Om de administratieve lasten te beperken, met name voor kleinere exploitanten, mag deze verordening niet van toepassing zijn op houten schepen van primitieve bouw **en schepen die niet mechanisch worden voortbewogen**, en moet zij gericht zijn op schepen van meer dan 5 000 brutoton. Hoewel die laatste schepen maar ongeveer 55 % uitmaken van alle schepen die havens aandoen in de zin van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad, zijn zij verantwoordelijk voor 90 % van de CO₂-uitstoot van de zeevaart.

Amendement

(7) Om de administratieve lasten te beperken, met name voor kleinere exploitanten, mag deze verordening niet van toepassing zijn op houten schepen van primitieve bouw, en moet zij gericht zijn op schepen van meer dan 5 000 brutoton. Hoewel die laatste schepen maar ongeveer 55 % uitmaken van alle schepen die havens aandoen in de zin van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad, zijn zij verantwoordelijk voor 90 % van de CO₂-uitstoot van de zeevaart.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(7 bis) Om de blijvende doeltreffendheid van deze verordening te waarborgen, moet de Commissie de werking ervan monitoren, door effectbeoordelingen uit te voeren met betrekking tot de drempel voor het brutotonnage en de scheepstypen die onder deze verordening vallen. De Commissie moet met name bepalen of er

significante redenen zijn om kleinere schepen en aanvullende scheepstypen op te nemen in het toepassingsgebied van deze verordening. De Commissie moet met name rekening houden met factoren zoals de beschikbaarheid van relevante gegevens, het potentieel op het gebied van de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en de doeltreffendheid van een uitbreiding van het toepassingsgebied wat betreft klimaat effecten, de omvang van de administratieve lasten en de financiële en sociale gevolgen ervan.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Hoewel instrumenten zoals koolstofbeprijzing of streefcijfers voor de koolstofintensiteit van activiteiten een betere energie-efficiëntie stimuleren, zijn zij niet geschikt om op korte en middellange termijn een aanzienlijke verschuiving naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen teweeg te brengen. Daarom is een specifieke regelgevende aanpak nodig voor het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Amendement

(9) Hoewel instrumenten zoals koolstofbeprijzing of streefcijfers voor de koolstofintensiteit van activiteiten een betere energie-efficiëntie stimuleren, zijn zij niet geschikt om op korte en middellange termijn een aanzienlijke verschuiving naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen teweeg te brengen. Daarom is een specifieke regelgevende aanpak nodig voor het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart. **Die aanpak moet doelgericht, technologie-neutraal en kosteneffectief zijn.**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, moeten doelgericht zijn en het beginsel van technologieneutraliteit eerbiedigen. Daarom moeten grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, zonder het gebruik van een bepaalde brandstof of technologie voor te schrijven.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 10 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10) Beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, moeten doelgericht zijn en het beginsel van technologieneutraliteit eerbiedigen. Daarom moeten ***overeenkomstig de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs ambitieuze*** grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, zonder het gebruik van een bepaalde brandstof of technologie voor te schrijven.

Amendement

(10 bis) Er moet een speciaal oceaanfonds worden opgericht, waarbij de inkomsten uit de veiling van maritieme emissierechten in het kader van het ETS terugvloeien naar de maritieme sector. De middelen die in het kader van het oceaanfonds worden verstrekt, moeten worden gebruikt om projecten en investeringen te ondersteunen die verband houden met de verbetering van de energie-efficiëntie van schepen en havens, met innovatieve technologieën en infrastructuur voor het koolstofvrij maken van het zeevervoer, met de productie en de uitrol van duurzame alternatieve brandstoffen en met de ontwikkeling van emissievrije voortstuwingstechnologieën.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen met een groot potentieel voor duurzaamheid en marktrijpheid en voor innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moeten worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame brandstoffen voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie om het vervoer koolstofvrij te maken; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt. Daartoe moeten duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit in de delen A en B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking worden genomen, evenals synthetische brandstoffen voor de zeevaart. Met name duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang aangezien het momenteel de meest marktrijpe technologie is om de zeevaart al op korte termijn koolstofvrij te maken.

Amendement 23

**Voorstel voor een verordening
Overweging 11 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen **en voortstuwingstechnologieën** met een groot potentieel voor duurzaamheid en marktrijpheid en voor innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moeten worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame brandstoffen voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie om het vervoer koolstofvrij te maken; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt. Daartoe moeten duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit in de delen A en B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking worden genomen, evenals synthetische brandstoffen voor de zeevaart. Met name duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang aangezien het momenteel de meest marktrijpe technologie is om de zeevaart al op korte termijn koolstofvrij te maken.

Amendement

(11 bis) Om de ontwikkeling en uitrol van de meest duurzame en innovatieve brandstoftechnologieën met potentieel om aan toekomstige behoeften te voldoen in een vroege fase aan te

moedigen, is een specifieke stimulans voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's) nodig. Dit type brandstoffen heeft een groot potentieel om hernieuwbare energie in te voeren in de mix van mariene bunkerbrandstoffen. In het licht van de aanzienlijk hogere productiekosten voor RFNBO's op de korte en middellange termijn, is het belangrijk dat voldoende vraag wordt gewaarborgd om investeringen in een dergelijk brandstoftype te ondersteunen. Met deze verordening wordt een combinatie van maatregelen ingevoerd om de ondersteuning van de ingebruikname van duurzame RFNBO's te waarborgen. Deze maatregelen omvatten (a) een multiplier tot 2035 om bedrijven die ondanks de relatief hoge prijs voor deze brandstoffen kiezen, te belonen, en (b) vanaf 2030 een vast minimumaandeel RFNBO's in de brandstofmix. Om de naleving van het minimumaandeel RFNBO's te vergemakkelijken, moeten er flexibiliteitsbepalingen gelden overeenkomstig de artikelen 17 en 18 van deze verordening. Bedrijven kunnen, aan de hand van contractuele regelingen, de brandstofleverancier aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening indien de RFNBO's niet overeenkomstig de afgesproken voorwaarden worden geleverd.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) In de zeevaart moet die aanpak echter strikter worden toegepast. Daar is momenteel weinig vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassa-brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen, aangezien

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)

meer dan 99 % van de brandstoffen die momenteel in de zeevaart worden gebruikt, van fossiele oorsprong is. Dat brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen niet voor deze verordening in aanmerking komen, minimaliseert derhalve ook het risico dat de decarbonisatie van de vervoersector wordt vertraagd, wat anders een gevolg zou kunnen zijn van een verschuiving van biobrandstoffen op basis van gewassen van het wegvervoer naar de zeevaart. Een dergelijke verschuiving moet tot een minimum worden beperkt, aangezien het wegvervoer momenteel veruit de meest vervuilende vervoerssector blijft en de zeevaart voornamelijk fossiele brandstoffen gebruikt. Daarom moet worden voorkomen dat een potentieel grote vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen wordt gecreëerd door het gebruik ervan in het kader van deze verordening te stimuleren. Omdat alle soorten brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen extra broeikasgasemissies en biodiversiteitsverlies veroorzaken, moeten die brandstoffen worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt, moet er snel worden opgetreden en moet er een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. Een duidelijk en stabiel regelgevingskader voor

Amendement

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt **en schepen een lange gemiddelde levensduur hebben, doorgaans van 25 tot 30 jaar**, moet er snel worden opgetreden en moet er een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de

de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart toeneemt.

investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. Een duidelijk en stabiel regelgevingskader voor de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie, ***zowel tijdens de vaart als op de ligplaats***. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart toeneemt. ***Om rechtszekerheid te waarborgen en de sector voldoende tijd te gunnen om aan langetermijnplanning en -voorbereiding te doen, alsook om het risico van gestrande activa te vermijden, moeten toekomstige voorstellen tot wijziging van deze verordening een beperkte reikwijdte hebben en moeten ingrijpende wijzigingen van de voorschriften worden vermeden.***

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) In deze verordening moeten de methodologie en de formule worden vastgesteld voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie. Die formule moet gebaseerd zijn op het gerapporteerde brandstofverbruik van schepen en rekening houden met de relevante emissiefactoren van die brandstoffen. Het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals ***wind*** of elektriciteit moet ook in de methodologie

Amendement

(15) In deze verordening moeten de methodologie en de formule worden vastgesteld voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie. Die formule moet gebaseerd zijn op het gerapporteerde brandstofverbruik van schepen en rekening houden met de relevante emissiefactoren van die brandstoffen. Het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals ***wind- of zonne-energie die is opgewekt aan boord, of elektriciteit die wordt geleverd op de***

worden opgenomen.

ligplaats, moet ook in de methodologie worden opgenomen.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Om een volledig beeld te krijgen van de milieuprestaties van verschillende energiebronnen, moeten de broeikasgasprestaties van brandstoffen worden beoordeeld volgens het “van bron tot kielzog”-beginsel, waarbij rekening wordt gehouden met de effecten van de productie, het vervoer, de distributie en het gebruik aan boord van energie. Zo worden technologieën en productietrajecten gestimuleerd die een lagere broeikasgasvoetafdruk hebben en reële voordelen bieden ten opzichte van de huidige conventionele brandstoffen.

Amendement

(16) Om een volledig beeld te krijgen van de milieuprestaties van verschillende energiebronnen, moeten de broeikasgasprestaties van brandstoffen worden beoordeeld volgens het “van bron tot kielzog”-beginsel, waarbij rekening wordt gehouden met de effecten van de productie, het vervoer, de distributie en het gebruik aan boord van energie, **met inachtneming van de voetafdrukken van de verschillende fases van de levenscyclus van de brandstof**. Zo worden technologieën en productietrajecten gestimuleerd die een lagere broeikasgasvoetafdruk hebben en reële voordelen bieden ten opzichte van de huidige conventionele brandstoffen.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van **hernieuwbare en koolstofarme** brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog. **De prestaties van fossiele brandstoffen mogen echter alleen worden beoordeeld aan de hand van de**

Amendement

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog.

standaardemissiefactoren in deze verordening.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door de zeevaart. Gezien het groeiende aandeel hernieuwbare energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU, is walstroom een steeds schonere energiebron voor schepen op de ligplaats. Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. **Er** moeten **derhalve** specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door de meest vervuilende schepen verplicht te stellen.

Amendement

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen **op de ligplaats** en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door de zeevaart **op de ligplaats**. Gezien het groeiende aandeel hernieuwbare **en fossielvrije** energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU, is walstroom een steeds schonere energiebron voor schepen op de ligplaats. Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. **Om te waarborgen dat de luchtverontreiniging op de ligplaats wordt verminderd en dat walstroominfrastructuur economisch haalbaar is en rendement oplevert**, moeten **er** specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door de meest vervuilende schepen verplicht te stellen **in situaties waarin het gebruik van walstroom tegen een redelijke prijs een daadwerkelijke vermindering van de emissies teweegbrengt**.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Naast walstroom kunnen andere

Amendement

(22) Naast walstroom kunnen andere

technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom, dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

emissievrije technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie **wat betreft luchtverontreiniging en vermindering van broeikasgasemissies** gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

(23) Uitzonderingen op het gebruik van walstroom moeten ook worden toegestaan om een aantal objectieve redenen, die worden gecertificeerd door de havenbeheerder van de aanloophaven **en** beperkt blijven tot een onvoorziene havenaanloop met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee, voor een kort verblijf van minder dan twee uur op de ligplaats, aangezien dit de minimumtijd is voor een aansluiting, en voor het gebruik van energieopwekking aan boord in noodsituaties.

Amendement

(23) Uitzonderingen op het gebruik van walstroom moeten ook worden toegestaan om een aantal objectieve redenen, die worden gecertificeerd door de havenbeheerder van de aanloophaven, **de exploitant van de terminal of de bevoegde autoriteit, afhankelijk van het bestuursmodel van de havens in de verschillende lidstaten. Deze uitzonderingen moeten** beperkt blijven tot een onvoorziene havenaanloop met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee, voor een kort verblijf van minder dan twee uur op de ligplaats, aangezien dit de minimumtijd is voor een aansluiting, en voor het gebruik van energieopwekking aan boord in noodsituaties. **Als het wegens onvoldoende capaciteit op het lokale net dat verbonden is met de haven onmogelijk is voldoende walstroom te leveren, mag dat niet worden beschouwd als niet-naleving van de voorschriften van deze verordening door de haven of scheepsexploitant, mits de netbeheerder naar behoren aan de verificateurs bewijst dat de capaciteit van het lokale net ontoereikend is.**

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, moeten uitzonderingen op grond van de onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen worden beperkt, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. Vanaf 2035 moeten scheepsexploitanten hun **havenaanlopen** zorgvuldig plannen zodat zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. Een beperkt aantal uitzonderingen op grond van onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen wordt gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop en aanlopen in havens met incompatibele apparatuur mogelijk te maken.

Amendement

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, moeten uitzonderingen op grond van de onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen worden beperkt, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. ***Teneinde volledige interoperabiliteit te waarborgen, moeten havens hun ligplaatsen en scheepseigenaren hun schepen uitrusten met elektriciteitsinstallaties die voldoen aan de toepasselijke normen.*** Vanaf 2035 moeten scheepsexploitanten hun ***aanlopen in TEN-T-havens die onder Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) vallen*** zorgvuldig plannen zodat zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. Een beperkt aantal uitzonderingen op grond van onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen wordt gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop en aanlopen in havens met incompatibele apparatuur mogelijk te maken. ***Teneinde het risico van gestrande activa, onverenigbaarheid van walstroominfrastructuur aan boord en op de ligplaats alsook verstoringen van het evenwicht tussen vraag en aanbod van alternatieve brandstoffen te voorkomen, moeten er regelmatige overlegvergaderingen tussen relevante belanghebbenden worden georganiseerd om te discussiëren en beslissingen te nemen over voorschriften en***

toekomstplannen.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 bis) De doelstellingen voor de voorziening van walstroom die zijn vastgesteld in Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) houden rekening met het type vaartuig dat er gebruik van maakt en de respectieve verkeersdrukte in zeehavens. De vereiste dat schepen op de ligplaats moeten worden aangesloten op walstroom mag niet van toepassing zijn op vaartuigen als zij havens aandoen die in die verordening niet onder de verplichting inzake walstroom vallen, tenzij er in die haven walstroom is aangelegd en beschikbaar is aan de bezochte ligplaats. Als een schip een niet-TEN-T-haven aandoet waar walstroom beschikbaar is, moet het schip op de ligplaats aankoppelen op de walstroom.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Overweging 24 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 ter) Hoewel walstroom een belangrijk instrument is om de lokale uitstoot van luchtverontreinigende stoffen terug te dringen, is het potentieel ervan om broeikasgasemissies te verminderen volledig afhankelijk van de energiemix die via de kabels wordt geleverd. Om het volledige klimaat- en milieupotentieel van walstroom te benutten, moeten lidstaten

de capaciteit en connectiviteit van elektriciteitsnetten opvoeren en de broeikasgasintensiteit van hun energiemix blijven verlagen, om havens te voorzien van betaalbare, planbare en fossielvrije elektriciteit.

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Overweging 24 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 quater) Bij de uitvoering van deze verordening moet terdege rekening worden gehouden met de uiteenlopende bestuursmodellen voor havens in de Unie, met name als het gaat om de verantwoordelijkheid voor de afgifte van een certificaat voor de vrijstelling van een vaartuig van de verplichting om gebruik te maken van walstroom.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Overweging 24 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 quinquies) Coördinatie tussen haven- en scheepsexploitanten is cruciaal om vlotte verbindingprocedures voor walstroomvoorzieningen in havens te waarborgen. Scheepsexploitanten moeten de havens die zij zullen aandoen, informeren over hun voornemen om walstroom te gebruiken en over de hoeveelheid stroom die zij tijdens hun aanwezigheid nodig hebben, met name als die de geschatte behoefte voor deze scheepscategorie overschrijdt.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

(25) Deze verordening moet een robuust systeem voor monitoring, rapportage en verificatie invoeren om de naleving van de bepalingen ervan te controleren. Een dergelijk systeem moet op niet-discriminerende wijze op alle schepen van toepassing zijn en verificatie door derden vereisen om de nauwkeurigheid van de in het systeem ingebrachte gegevens te waarborgen. Om de doelstelling van deze verordening gemakkelijker te verwezenlijken, moeten zo nodig alle reeds voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 gerapporteerde gegevens worden gebruikt om de naleving van deze verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en maritieme autoriteiten te beperken.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

(26) De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor het monitoren en rapporteren van de hoeveelheid en het soort energie die tijdens de vaart en op de ligplaats aan boord van het schip is verbruikt, alsmede voor het verstrekken van andere relevante informatie zoals het type motor *of de aanwezigheid* van windhulptechnologie, teneinde aan te tonen dat de in deze verordening vastgestelde grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt nageleefd. Om de naleving van deze monitoring- en rapportageverplichtingen en het

Amendement

(25) Deze verordening moet een robuust **en transparant** systeem voor monitoring, rapportage en verificatie invoeren om de naleving van de bepalingen ervan te controleren. Een dergelijk systeem moet op niet-discriminerende wijze op alle schepen van toepassing zijn en verificatie door derden vereisen om de nauwkeurigheid van de in het systeem ingebrachte gegevens te waarborgen. Om de doelstelling van deze verordening gemakkelijker te verwezenlijken, moeten zo nodig alle reeds voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 gerapporteerde gegevens worden gebruikt om de naleving van deze verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en maritieme autoriteiten te beperken.

Amendement

(26) De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor het monitoren en rapporteren van de hoeveelheid en het soort energie die tijdens de vaart en op de ligplaats aan boord van het schip is verbruikt, alsmede voor het verstrekken van andere relevante informatie zoals het type motor, **de technische specificaties van windhulptechnologie of van elke andere aan boord aanwezige alternatieve energiebron**, teneinde aan te tonen dat de in deze verordening vastgestelde grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt nageleefd. Om de naleving

verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Overweging 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

(27) De certificering van brandstoffen is essentieel om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken en de milieu-integriteit te waarborgen van de hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die naar verwachting in de zeevaart zullen worden ingezet. Die certificering moet gebeuren volgens een transparante en niet-discriminerende procedure. Om de certificering te vergemakkelijken en de administratieve lasten te beperken, moet de certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof gebeuren volgens de regels van Richtlijn (EU) 2018/2001. Die aanpak moet ook gelden voor brandstoffen die buiten de Unie worden gebunkerd en die moeten worden beschouwd als ingevoerde brandstoffen, zoals in Richtlijn 2018/2001/EU. Maatschappijen die voornemens zijn af te wijken van de standaardwaarden waarin die richtlijn of dit nieuwe kader voorziet, mogen dat alleen doen als de waarden kunnen worden gecertificeerd aan de hand van een van de vrijwillige regelingen die

van deze monitoring- en rapportageverplichtingen en het verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd.

Amendement

(27) De **robuuste** certificering **en monitoring** van brandstoffen is essentieel om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken en de milieu-integriteit te waarborgen van de hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die naar verwachting in de zeevaart zullen worden ingezet. Die certificering moet gebeuren volgens een transparante en niet-discriminerende procedure. Om de certificering te vergemakkelijken en de administratieve lasten te beperken, moet de certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof gebeuren volgens de regels van Richtlijn (EU) 2018/2001. Die aanpak moet ook gelden voor brandstoffen die buiten de Unie worden gebunkerd en die moeten worden beschouwd als ingevoerde brandstoffen, zoals in Richtlijn (EU) 2018/2001. Maatschappijen die voornemens zijn af te wijken van de standaardwaarden waarin die richtlijn of dit nieuwe kader voorziet, mogen dat alleen doen als de waarden kunnen worden gecertificeerd aan de hand

krachtens Richtlijn (EU) 2018/2001 zijn erkend (voor waarden van bron tot tank) of door middel van *laboratoriumtests of* directe emissiemetingen (voor waarden van tank tot kielzog).

van een van de vrijwillige regelingen die krachtens Richtlijn (EU) 2018/2001 zijn erkend (voor waarden van bron tot tank) of door middel van directe emissiemetingen (voor waarden van tank tot kielzog).

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Overweging 27 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(27 bis) De betrouwbaarheid en de nauwkeurigheid van de informatie over de kenmerken van brandstoffen zijn van essentieel belang voor de handhaving van deze verordening. Aan brandstofleveranciers van wie is aangetoond dat ze misleidende of onjuiste informatie hebben verstrekt over de broeikasgasintensiteit van de door hen geleverde brandstoffen, moet een sanctie worden opgelegd. Brandstofleveranciers die herhaaldelijk onjuiste of misleidende informatie hebben verstrekt, moeten op de zwarte lijst worden geplaatst van de certificeringsregelingen die zijn vastgelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001 (richtlijn hernieuwbare energie). In dergelijke gevallen moeten brandstoffen die bij hun installaties zijn gebunkerd, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als de minst gunstige fossiele brandstof.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(28) Verificatie door geaccrediteerde verificateurs moet de nauwkeurigheid en volledigheid van de monitoring en

(28) Verificatie door geaccrediteerde verificateurs moet de nauwkeurigheid en volledigheid van de monitoring en

rapportage door maatschappijen en de naleving van deze verordening waarborgen. Teneinde de onpartijdigheid te waarborgen, moeten verificateurs onafhankelijke en bevoegde juridische entiteiten zijn, geaccrediteerd door nationale accrediteringsinstanties die zijn opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad²⁴.

²⁴ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

rapportage door maatschappijen en de naleving van deze verordening waarborgen. Teneinde de onpartijdigheid **en doeltreffendheid** te waarborgen, moeten verificateurs onafhankelijke en bevoegde juridische entiteiten zijn, geaccrediteerd **en gecontroleerd** door nationale accrediteringsinstanties die zijn opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad²⁴.

²⁴ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Overweging 31 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(31 bis) Bedrijven en brandstofleveranciers kunnen door middel van contractuele overeenkomsten onderling afspraken maken om vooraf bepaalde hoeveelheden van bepaalde brandstoffen te produceren, te leveren en in te kopen. In dergelijke contractuele overeenkomsten moeten ook bepalingen worden opgenomen inzake aansprakelijkheid en moeten de voorwaarden worden vastgesteld voor financiële compensatie in gevallen waarin de brandstoffen niet zoals overeengekomen beschikbaar worden gesteld.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening

Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening

Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst

(37) De inkomsten uit boetes moeten **worden gebruikt om de distributie en het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te bevorderen en om zeevervoerders te helpen hun klimaat- en milieudoelstellingen te verwezenlijken**. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **10 bis**, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **innovatiefonds**.

Amendement

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de **meest recente** gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen.

Amendement

(37) De inkomsten uit boetes moeten **ten goede komen aan de maritieme sector en moeten gebruikt worden om de decarbonisatie van deze sector te bevorderen, onder meer door middel van steun voor de ontwikkeling, de productie en het gebruik van alternatieve brandstoffen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en infrastructuur voor walstroom, alsook voor nieuwe innovatieve technologieën**. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **3, octies bis**

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, de berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is neergelegd in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Overweging 40

Door de Commissie voorgestelde tekst

(40) Teneinde door de efficiënte werking van deze verordening een gelijk speelveld te handhaven, moet aan de

Amendement

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, **het verzamelen van informatie voor** de berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is neergelegd in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

Amendement

(40) Teneinde door de efficiënte werking van deze verordening een gelijk speelveld te handhaven, moet aan de

Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren, de wijziging van de lijst van de toepasselijke emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan, de vaststelling van de regels voor het uitvoeren van *laboratoriumtests en* directe emissiemetingen, de aanpassing van de boete, de accreditatie van verificateurs en de modaliteiten voor de betaling van boetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart verdient een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur, aangezien

Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren, de wijziging van de lijst van de toepasselijke emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan, de vaststelling van de regels voor *de certificering van de werkelijke emissies van bron tot tank, de regels voor* het uitvoeren van directe emissiemetingen, de aanpassing van de boete, de accreditatie van verificateurs en de modaliteiten voor de betaling van boetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

Amendement

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart verdient een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur, aangezien

die vanwege het bredere toepassingsgebied **als** doeltreffender **kan worden beschouwd**. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen bij de IMO worden ingediend. Als overeenstemming over een mondiale aanpak wordt bereikt inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze **waar nodig** in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

die vanwege het bredere toepassingsgebied **aanzienlijk** doeltreffender **zou zijn**. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen bij de IMO worden ingediend, **als voortzetting van de inspanningen van de EU om op internationaal niveau ambitieuze doelstellingen voor de decarbonisatie van de zeevaart te bevorderen**. Als overeenstemming over een mondiale aanpak wordt bereikt inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Overweging 42 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42 bis) Teneinde een gelijk internationaal speelveld te waarborgen en het milieueffect van de wetgeving inzake hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te maximaliseren, moeten de Commissie en de lidstaten binnen de IMO en andere internationale organisaties robuuste systemen voor de certificering en monitoring van hernieuwbare brandstoffen bevorderen.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Overweging 42 ter (nieuw)

(42 ter) De Commissie moet zorgen voor de implementatie en beschikbaarheid van instrumenten voor samenwerking en uitwisseling van beste praktijken voor de zeevaartsector, zoals gedefinieerd in de “Better Regulation Guidelines”^{1 bis}.

^{1 bis} **Europese Commissie, Brussel, werkdocument van de diensten van de Commissie, “Better Regulation Guidelines”, 3.11.2021, SWD(2021) 305 final.**

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Overweging 43

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(43) **Het** gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen door schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat in de Unie vallen, is geen doelstelling die in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt zonder het risico te lopen van belemmeringen voor de interne markt of concurrentievervalsingen tussen havens en tussen maritieme ondernemers. Die doelstelling kan beter worden verwezenlijkt door op het niveau van de Unie eenvormige regels in te voeren die voor maritieme ondernemers economische stimulansen creëren om hun activiteiten ongehinderd voort te zetten en tegelijk te voldoen aan de verplichtingen inzake het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. De Unie kan derhalve maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde

(43) **De ontwikkeling en het grootschalig** gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen door schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat in de Unie vallen, is geen doelstelling die in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt zonder het risico te lopen van belemmeringen voor de interne markt of concurrentievervalsingen tussen havens en tussen maritieme ondernemers. Die doelstelling kan beter worden verwezenlijkt door op het niveau van de Unie eenvormige regels in te voeren die voor maritieme ondernemers economische stimulansen creëren om hun activiteiten ongehinderd voort te zetten en tegelijk te voldoen aan de verplichtingen inzake het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. De Unie kan derhalve maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de

subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) **de** grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, en

Amendement

a) **een** grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, en

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) **de** verplichting om in havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, walstroom of emissievrije technologie te gebruiken,

Amendement

b) **een** verplichting om in havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, walstroom of emissievrije technologie te gebruiken,

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – laatste alinea

Door de Commissie voorgestelde tekst

om het consistente gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen in de hele Unie te bevorderen en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen en

Amendement

Dit heeft tot doel het consistente gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen in **het zeevervoer in** de hele Unie te bevorderen, **overeenkomstig**

verstoringen van de interne markt te vermijden.

de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen, ontwikkelingskansen te creëren voor de zeevaartsector en verstoringen van de interne markt te vermijden.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1 – inleidende zin

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze verordening is van toepassing op alle schepen van meer dan 5 000 brutoton, ongeacht hun vlag, met betrekking tot:

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) alle energie die wordt gebruikt voor reizen van een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat naar een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, *en*

Amendement

b) alle energie die wordt gebruikt voor reizen van een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat naar een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat,

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) de helft van de energie die wordt gebruikt voor reizen vanuit of naar een aanloophaven in een ultraperifeer gebied onder de jurisdictie van een lidstaat, en

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) de helft van de energie die wordt gebruikt voor reizen die vertrekken uit of aankomen in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, als de vorige of de volgende aanloophaven onder de jurisdictie van een derde land valt.

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, schepen die vis vangen of verwerken, houten schepen van een primitieve bouw of overheidsschepen die voor niet-commerciële doeleinden worden gebruikt.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Artikel 2 □ alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Uiterlijk op 31 december 2025 stelt de Commissie door middel van een uitvoeringshandeling de lijst vast van naburige containeroverslaghavens die niet vallen onder de in deze verordening neergelegde definitie van aanloophavens voor containerschepen.

Vervolgens stelt de Commissie ten minste om de twee jaar uitvoeringshandelingen

vast tot actualisering van deze lijst van naburige containeroverslaghavens die niet vallen onder de in deze verordening neergelegde definitie van aanloophavens voor containerschepen.

In die uitvoeringshandelingen wordt een lijst opgenomen van naburige containeroverslaghavens buiten de Unie die minder dan 300 zeemijl van het grondgebied van de Unie liggen en waar het aandeel containeroverslag, gemeten in twintig-voet containermaat, meer dan 65 % van het totale containerverkeer van die haven bedraagt in de meest recente periode van twaalf maanden waarvoor relevante gegevens beschikbaar zijn.

In het kader van deze lijst worden containers als overgeslagen beschouwd indien ze van een schip in de haven worden gelost met als enig doel ze op een ander schip te laden. Havens in een derde land dat op doeltreffende wijze maatregelen toepast die even ambitieus zijn als de vereisten van deze verordening worden niet opgenomen op de lijst.

Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 ter. Met betrekking tot de energie die wordt gebruikt voor reizen uitgevoerd door passagiersschepen die geen cruiseschepen zijn tussen een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat en een aanloophaven onder de jurisdictie van dezelfde lidstaat die gelegen is op een eiland met minder dan 100 000 permanente ingezetenen, en met betrekking tot de energie die wordt

gebruikt tijdens het verblijf van deze schepen in een aanloophaven van het desbetreffende eiland, kunnen de lidstaten specifieke routes en havens vrijstellen van de toepassing van alinea 1, punten a) en b). De lidstaten brengen die vrijstellingen vóór de inwerkingtreding ervan ter kennis van de Commissie, die deze bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dergelijke vrijstellingen zijn niet meer van toepassing na 31 december 2029.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 2 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 quater. Met betrekking tot de energie die wordt gebruikt voor reizen tussen een aanloophaven in een ultraperifeer gebied en een andere aanloophaven in een ultraperifeer gebied, en met betrekking tot de energie die wordt gebruikt tijdens het verblijf van schepen in de aanloophavens van de desbetreffende ultraperifere gebieden, kunnen de lidstaten specifieke routes en havens vrijstellen van de toepassing van alinea 1, punten a) en b bis). De lidstaten brengen die vrijstellingen vóór de inwerkingtreding ervan ter kennis van de Commissie, die deze bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dergelijke vrijstellingen zijn niet meer van toepassing na 31 december 2029. Niets belet de lidstaten, hun regio's en gebieden om te beslissen deze vrijstelling niet toe te passen of om een toegekende vrijstelling te beëindigen vóór 31 december 2029.

Amendement 62

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 2 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 quinquies. *Met betrekking tot de energie die wordt gebruikt voor reizen uitgevoerd in het kader van een openbardienstcontract of voor reizen uitgevoerd door vaartuigen die onderworpen zijn aan openbardienstverplichtingen overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad, kunnen de lidstaten specifieke routes vrijstellen van de toepassing van alinea 1. De lidstaten brengen dergelijke vrijstellingen vóór de inwerkingtreding ervan ter kennis van de Commissie, die deze bekendmaakt in het Publicatieblad van de Europese Unie. Dergelijke vrijstellingen zijn niet meer van toepassing na 31 december 2029.*

Amendement 63

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 2 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 sexies. *De Commissie monitort voortdurend in hoeverre deze verordening leidt tot vrachtverlegging, met name via overslaghavens in buurlanden. Indien de Commissie significante negatieve gevolgen voor Uniehavens vaststelt, dient zij bij het Europees Parlement en de Raad wetgevingsvoorstellen in tot wijziging van deze verordening. De Commissie onderzoekt in het bijzonder de gevolgen van deze verordening voor ultraperifere gebieden en eilanden en stelt, indien passend, wijzigingen voor in het toepassingsgebied van deze verordening.*

Amendement 64

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt h

Door de Commissie voorgestelde tekst

h) “alternatieve energiebronnen”: hernieuwbare **wind- of zonne-energie** die aan boord wordt opgewekt of elektriciteit die wordt geleverd door walstroomvoorziening;

Amendement

h) “alternatieve energiebronnen”: hernieuwbare **energie** die aan boord wordt opgewekt of elektriciteit die wordt geleverd door walstroomvoorziening;

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt h bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

h bis) “windvoortstuwning” of “door de wind ondersteunde voortstuwning”: een voortstuwningstechniek die met behulp van windenergie, die wordt gebruikt wanneer het schip vaart, de voornaamste of een aanvullende bijdrage levert aan de voortstuwning van een vaartuig;

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

i) “aanloophaven”: een **aanloophaven in de zin van artikel 3, punt b), van Richtlijn (EU) 2015/757;**

Amendement

i) “aanloophaven”: ***de haven waar een schip aanlegt om een aanzienlijk deel van zijn vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen; waarbij uitgesloten zijn: stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het tanken, het inslaan van voorraden, het aflossen van de bemanning, het indokken of het verrichten van herstellingen aan het schip en/of de uitrusting ervan, stops in een haven omdat het schip bijstand nodig***

heeft of in nood is, buiten een haven verrichte schip-tot-schiptransfers, stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het schuilen bij noodweer of die noodzakelijk zijn voor opsporings- en reddingsactiviteiten, alsook stops van containerschepen in een naburige containeroverslaghaven;

Amendement 67

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt m

Door de Commissie voorgestelde tekst

m) “schip op zijn ligplaats”: een schip *op zijn ligplaats in de zin van artikel 3, punt n), van Richtlijn (EU) 2015/757;*

Amendement

m) “schip op zijn ligplaats”: een schip *dat veilig afgemeerd ligt aan de kade van een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, tijdens het laden, lossen, het inschepen of ontschepen van passagiers of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet betrokken is bij de afhandeling van vracht of passagiers;*

Amendement 68

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt n

Door de Commissie voorgestelde tekst

n) “energiegebruik aan boord”: de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats;

Amendement

n) “energiegebruik aan boord”: de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats, *met uitzondering van de bijkomende energie die wordt gebruikt vanwege de technische kenmerken van een schip dat ijsklasse IA of IA Super of een vergelijkbare ijsklasse heeft, en met uitzondering van de bijkomende energie die wordt gebruikt door een schip van*

ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een vergelijkbare ijsklasse wegens het varen in ijs;

Amendement 69

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt q bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

q bis) “ijsklasse”: de notatie die door de bevoegde nationale instanties van de vlaggenstaat of door een door die staat erkende organisatie is toegekend aan het schip, waaruit blijkt dat het schip is ontworpen voor het varen in zee-ijs;

Amendement 70

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt q ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

q ter) “varen in ijsomstandigheden”: het varen van een schip met een ijsklasse in een zeegebied binnen de ijsrand;

Amendement 71

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt q quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

q quater) “ijsrand”: de grens, op welk moment dan ook, tussen de open zee en zee-ijs, van welke soort dan ook, ofwel vast, ofwel drijvend;

Amendement 72

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt r

Door de Commissie voorgestelde tekst

r) “walstroomvoorziening”: het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of gelijkstroom, met inbegrip van installaties op het schip en aan wal, **wanneer** de hoofdverdeelkast van het schip **rechtstreeks is aangesloten** om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

Amendement

r) “walstroomvoorziening”: het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of gelijkstroom, met inbegrip van **vaste, drijvende en mobiele** installaties op het schip en aan wal, **aangesloten op** de hoofdverdeelkast van het schip om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

Amendement 73

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 2 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

— **-13** % vanaf 1 januari 2035;

Amendement

— **-20** % vanaf 1 januari 2035;

Amendement 74

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 2 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

— **-26** % vanaf 1 januari 2040;

Amendement

— **-38** % vanaf 1 januari 2040;

Amendement 75

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 2 – streepje 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

— **-59** % vanaf 1 januari 2045;

Amendement

— **-64** % vanaf 1 januari 2045;

Amendement 76

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

— -75 % vanaf 1 januari 2050.

Amendement

— -80 % vanaf 1 januari 2050.

Amendement 77

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – laatste alinea

Door de Commissie voorgestelde tekst

[*: De referentiewaarde, die in een later stadium van de wetgevingsprocedure zal worden berekend, komt overeen met de voor de **vloot** gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in bijlage I bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.]

Amendement

[*: De referentiewaarde, die in een later stadium van de wetgevingsprocedure zal worden berekend, komt overeen met de voor de **Unievloot** gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in bijlage I bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.]

Amendement 78

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt berekend als de hoeveelheid broeikasgasemissies per energie-eenheid volgens de in bijlage I gespecificeerde methodologie.

Amendement

3. De broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt berekend als de hoeveelheid broeikasgasemissies per energie-eenheid volgens de in bijlage I gespecificeerde methodologie. ***Voor schepen in ijsklassen wordt een correctiefactor toegepast, waarbij het hogere brandstofverbruik dat samenhangt met ijsvaart in mindering wordt gebracht.***

Amendement 79

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De in bijlage II bij deze verordening opgegeven standaardwaarden dienen als basis voor de berekening van de emissiefactoren. Indien er werkelijke waarden bestaan die zijn geverifieerd door middel van certificering of directe emissiemetingen, mogen die werkelijke waarden in plaats daarvan worden gebruikt.

Amendement 80

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren in verband met nieuwe energiebronnen op te nemen **of** de bestaande emissiefactoren aan te passen om te zorgen voor consistentie met toekomstige internationale normen of de wetgeving van de Unie op het gebied van energie.

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren in verband met nieuwe energiebronnen op te nemen, de bestaande emissiefactoren aan te passen om te zorgen voor consistentie met toekomstige internationale normen of de wetgeving van de Unie op het gebied van energie **en ervoor te zorgen dat zij in alle fasen van de levenscyclus van de brandstof zo representatief mogelijk zijn voor de werkelijke emissies, overeenkomstig de best beschikbare wetenschappelijke en technische kennis.**

Amendement 81

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. *Er wordt overleg georganiseerd tussen havenbeheerders, terminalexploitanten, reders, scheepsexploitanten, brandstofleveranciers en andere belanghebbenden om te zorgen voor samenwerking met betrekking tot de alternatieve brandstofvoorziening die in afzonderlijke havens wordt gepland en gebruikt, alsook met betrekking tot de verwachte vraag van vaartuigen die deze havens aandoen.*

Amendement 82

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 bis

Gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong

- 1.** *De lidstaten nemen de nodige maatregelen, zo nodig gebruikmakend van het bij Verordening XXXX [richtlijn hernieuwbare energie] ingestelde mechanisme voor de uitwisseling van kredieten, om ervoor te zorgen dat hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong beschikbaar worden gesteld in havens op hun grondgebied.*
- 2.** *Van 1 januari 2025 tot en met 31 december 2034 wordt een vermenigvuldigingsfactor 2 gebruikt in de noemer van vergelijking (1) van bijlage I een voor de berekening van de broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie, om bedrijven te belonen voor het gebruik van*

hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

3. Vanaf 1 januari 2030 wordt ten minste 2 % van de jaarlijkse gemiddelde energie die aan boord van een schip wordt gebruikt, gehaald met hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die voldoen aan artikel 9, lid 1, punt b).

4. Tot en met 31 december 2034 is lid 3 niet van toepassing op maatschappijen en hun dochterondernemingen die drie of minder schepen exploiteren die binnen het toepassingsgebied van artikel 2, lid 1, vallen.

5. Uiterlijk in 2028 beoordeelt de Commissie de verplichting van lid 3 met het oog op de aanpassing ervan indien:

– er ernstige bezorgdheid bestaat over de productiecapaciteit, de beschikbaarheid of de prijs van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, of;

– er sprake is van een aanzienlijke daling van de kosten en een ruime geografische beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, en het niveau van subquota moet worden verhoogd om de klimaatdoelstellingen van de Unie te halen.

6. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de criteria voor deze beoordeling vast te stellen en de verplichtingen in artikel 4 bis, lid 3, en bijlage V aan te passen indien dit op grond van de overeenkomstig lid 5 uitgevoerde beoordeling nodig wordt geacht.

Amendement 83

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 1**

PE729.908v03-00

54/330

RR\1264414NL.docx

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Vanaf 1 januari 2030 moet een schip op een ligplaats in een aanloophaven onder *de jurisdictie* van *een lidstaat*, *aangesloten* worden op een walstroomvoorziening en voor *alle energiebehoeften* op de ligplaats walstroom gebruiken.

Amendement

1. Vanaf 1 januari 2030 moet een schip op een ligplaats in een aanloophaven *die* onder *artikel 9* van *Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen)* valt, worden *aangesloten* op een walstroomvoorziening en voor *al zijn elektriciteitsbehoeften* op de ligplaats walstroom gebruiken. *In het geval dat een niet-TEN-T-haven vrijwillig walstroomvoorziening heeft aangelegd, gebruiken schepen die die haven aandoen en die compatibele uitrusting voor walstroomvoorziening aan boord hebben, walstroom, indien deze op de ligplaats die zij gebruiken, beschikbaar is.*

Amendement 84

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 3 – punt b**

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) die emissievrije technologieën gebruiken, zoals gespecificeerd in bijlage *III*;

Amendement

b) die emissievrije technologieën gebruiken, zoals gespecificeerd in bijlage *III*, *mits zij continu emissies uitstoten die gelijkwaardig zijn aan de emissiereducties die zouden worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen*;

Amendement 85

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 3 – punt d**

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) die als gevolg van onbeschikbare aansluitpunten in een haven niet op een walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten;

Amendement

d) die als gevolg van onbeschikbare aansluitpunten in een haven, *bijvoorbeeld door een (tijdelijk) gebrek aan netcapaciteit, onder andere tijdens*

(seizoensgebonden) pieken in de vraag naar stroom door schepen op de ligplaats, niet op een walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten;

Amendement 86

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) die niet op walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten omdat de installatie in de haven niet compatibel is met de walstrooinstallatie aan boord van het schip;

Amendement

e) die niet op walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten omdat de installatie in de haven niet compatibel is met de walstrooinstallatie aan boord van het schip, *mits de installatie voor aansluiting op walstroom aan boord van het schip is gecertificeerd overeenkomstig de in bijlage II bij Verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen) gespecificeerde normen inzake systemen voor de aansluiting op walstroom van zeegaande schepen;*

Amendement 87

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Scheepsexploitanten stellen de havens die zij aandoen vooraf in kennis van hun voornemen om op walstroomvoorzieningen aan te sluiten of hun voornemen om gebruik te maken van emissievrije technologie als gedefinieerd in bijlage III bij deze verordening. Scheepsexploitanten vermelden, indien van toepassing, ook de hoeveelheid stroom die zij tijdens die aanloop verwachten nodig te hebben en informeren over de beschikbare stroominstallatie aan boord.

Amendement 88

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde verwijzingen naar nieuwe technologieën op te nemen in de lijst van toepasselijke emissievrije technologieën of criteria voor het gebruik ervan, als die nieuwe technologieën in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang gelijkwaardig **worden bevonden aan** de in die bijlage vermelde technologieën.

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde verwijzingen naar nieuwe technologieën op te nemen in de lijst van toepasselijke emissievrije technologieën of **de** criteria voor het gebruik ervan **te wijzigen**, als die nieuwe technologieën **of de criteria voor het gebruik ervan** in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang gelijkwaardig **aan of beter dan** de in die bijlage vermelde technologieën **worden bevonden**.

Amendement 89

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De havenbeheerder bepaalt of de in lid 3 genoemde uitzonderingen van toepassing zijn en geeft het certificaat af of weigert dat af te geven overeenkomstig de voorschriften van bijlage IV.

Amendement

5. De havenbeheerder **of, indien van toepassing, de exploitant van de terminal of de bevoegde autoriteit** bepaalt of de in lid 3 genoemde uitzonderingen van toepassing zijn en geeft het certificaat af of weigert dat af te geven overeenkomstig de voorschriften van bijlage IV.

Amendement 90

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. Vanaf 1 januari 2035 mogen de in lid 3, punten d) en e), genoemde uitzonderingen gedurende één verslagjaar in totaal niet meer dan vijfmaal op een bepaald schip van toepassing zijn. Een aanloophaven wordt niet meegeteld voor de naleving van deze bepaling als de maatschappij aantoont dat zij redelijkerwijs niet kon weten dat het schip om de in lid 3, punten d) en e), genoemde redenen niet kon worden aangesloten.

Schrappen

Amendement 91

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis. Er wordt overleg georganiseerd tussen havenbeheerders, terminalexploitanten, reders, scheepsexploitanten, leveranciers van walstroom, netbeheerders en andere belanghebbenden om te zorgen voor samenwerking met betrekking tot de walstroominfrastructuur die in afzonderlijke havens wordt gepland en gebruikt, alsook met betrekking tot de verwachte vraag van vaartuigen die deze havens aandoen.

Amendement 92

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties,

4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties,

emissiefactoren en activiteitsgegevens, op transparante en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie kan bepalen.

emissiefactoren en activiteitsgegevens, **alsmede alle andere informatie die vereist is om te voldoen aan deze verordening**, op transparante en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie kan bepalen.

Amendement 93

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5;

Amendement

e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de **respectieve** voorschriften van de artikelen 4 en 5 **en van de bijlagen I en III**;

Amendement 94

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt k

Door de Commissie voorgestelde tekst

k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen;

Amendement

k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen **of voor het identificeren en corrigeren van gegevensfouten**;

Amendement 95

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Indien de extra energie die nodig is vanwege de ijsklasse van het schip moet

worden uitgesloten van de berekening van de energie die aan boord wordt gebruikt, omvat het monitoringplan ook:

- a) informatie over de ijssklasse van het schip;*
- b) een beschrijving van de procedure voor het monitoren van de afgelegde afstand voor de hele reis; en*
- c) bij het varen in ijsomstandigheden, de datum en het tijdstip waarop wordt gevaren in ijsomstandigheden, het brandstofverbruik en de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen, of een emissievrije technologie als gespecificeerd in bijlage III bij het varen in ijsomstandigheden.*

Amendement 96

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De maatschappijen controleren regelmatig en ten minste jaarlijks of het monitoringplan van een schip de aard en functie van het schip weerspiegelt en of de monitoringmethode kan worden verbeterd.

Amendement

1. De maatschappijen controleren regelmatig en ten minste jaarlijks of het monitoringplan van een schip de aard en functie van het schip weerspiegelt en of de monitoringmethode kan worden verbeterd, ***gecorrigeerd of bijgewerkt.***

Amendement 97

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappijen wijzigen het monitoringplan in elk van de volgende situaties:

Amendement

2. De maatschappijen wijzigen het monitoringplan ***onverwijld*** in elk van de volgende situaties:

Amendement 98

Voorstel voor een verordening
Artikel 8 – lid 2 – punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

e bis) als de methoden voor het voorkomen van lacunes in de gegevens en het identificeren van gegevensfouten ongeschikt zijn bevonden om solide gegevens en transparantie te garanderen.

Amendement 99

Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige en betrouwbare gegevens over de broeikasgasemissie-intensiteit en de duurzaamheidskenmerken van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, die worden gecontroleerd aan de hand van een regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige, ***volledige*** en betrouwbare gegevens over de broeikasgasemissie-intensiteit en de duurzaamheidskenmerken van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, die worden gecontroleerd aan de hand van een regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

Amendement 100

Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van ***laboratoriumtests of directe emissiemetingen***. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van ***directe emissiemetingen overeenkomstig bestaande certificerings- en verificatieregelingen als vastgesteld bij***

aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van *laboratoriumtests en* directe emissiemetingen.

Richtlijn (EU) 2018/2001 en Richtlijn (EU) XXXX/XXXX (gasrichtlijn). De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van directe emissiemetingen.

Amendement 101

Voorstel voor een verordening Artikel 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 9 bis

Certificering van andere brandstoffen

- 1. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de emissiefactoren van bron tot tank van alle andere brandstoffen, mits de werkelijke waarden worden vastgesteld door middel van certificering of directe emissiemetingen.*
- 2. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren van alle andere brandstoffen, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van directe emissiemetingen.*
- 3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor de certificering van de werkelijke emissies van bron tot tank en voorschriften voor het uitvoeren van directe emissiemetingen.*

Amendement 102

Voorstel voor een verordening

Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan conform de voorschriften van de artikelen 6 en 9 is. Als bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden vastgesteld, wordt het monitoringplan op die punten door de betrokken maatschappij herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

Amendement 103

Voorstel voor een verordening

Artikel 10 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Als bij de verificatiebeoordeling onjuiste of niet-conforme verklaringen worden vastgesteld, stelt de verificateur de betrokken maatschappij daarvan tijdig in kennis. Vervolgens wijzigt de maatschappij de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

Amendement 104

Voorstel voor een verordening

Artikel 11 – lid 2 – punt d

Amendement

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan conform de voorschriften van de artikelen 6 en 9 is. Als bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden vastgesteld, wordt het monitoringplan **onverwijld** op die punten door de betrokken maatschappij herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

Amendement

3. Als bij de verificatiebeoordeling onjuiste of niet-conforme verklaringen worden vastgesteld, stelt de verificateur de betrokken maatschappij daarvan tijdig in kennis. Vervolgens wijzigt de maatschappij de onjuiste of niet-conforme verklaringen **onverwijld** zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) het gebruik van walstroomvoorzieningen of uitzonderingen die zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5.

Amendement

d) het gebruik van walstroomvoorzieningen of uitzonderingen **als vermeld in artikel 5, lid 3**, die zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5.

Amendement 105

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 3 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig en consistent.

Amendement

d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig, **transparant** en consistent.

Amendement 106

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De verificateur stelt mogelijke risico's vast die verband houden met het monitoring- en rapportageproces door de gerapporteerde hoeveelheden, types en emissiefactoren van de aan boord van schepen gebruikte energie te vergelijken met geraamde gegevens die zijn gebaseerd op de trackinggegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen. Als er aanmerkelijke afwijkingen worden gevonden, voert de verificateur nadere analyses uit.

Amendement

1. De verificateur stelt mogelijke risico's vast die verband houden met het monitoring- en rapportageproces door de gerapporteerde hoeveelheden, types en emissiefactoren van de aan boord van schepen gebruikte energie te vergelijken met geraamde gegevens die zijn gebaseerd op de trackinggegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen. Als er aanmerkelijke afwijkingen worden gevonden **die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze verordening kunnen ondermijnen**, voert de verificateur nadere analyses uit.

Amendement 107

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008.

Amendement

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008. ***De nationale accreditatie-instantie bezorgt de Commissie regelmatig de lijst van geaccrediteerde verificateurs, samen met alle contactgegevens.***

Amendement 108

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De nationale accreditatie-instanties zorgen ervoor dat de verificateurs:

- a) kennis hebben van de scheepvaart;***
- b) te allen tijde beschikken over een substantiële hoeveelheid technisch en ondersteunend personeel die passend is voor de hoeveelheid schepen die zij verifiëren;***
- c) in staat zijn aan elke werkplek, wanneer en indien dit nodig is, middelen en personeel toe te wijzen in overeenstemming met de taken die moeten worden uitgevoerd, overeenkomstig de diverse taken die zijn opgenomen in de lijst van hoofdstuk V van deze verordening;***

Amendement 109

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1 ter (nieuw)

1 ter. Om potentiële belangenconflicten uit te sluiten is de verificateur voor zijn inkomsten niet in hoofdzaak afhankelijk van één maatschappij.

Amendement 110

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs. De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante internationaal aanvaarde normen.

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs **en andere regels om de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de verificateurs te verzekeren**. De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante internationaal aanvaarde normen.

Amendement 111

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) voor elk type brandstof, de hoeveelheid die op de ligplaats en op zee is verbruikt;

Amendement

c) voor elk type brandstof, de hoeveelheid die op de ligplaats en op zee is verbruikt, **met inbegrip van de hoeveelheid elektriciteit die op de ligplaats is afgenomen voor navigatiedoeleinden**;

Amendement 112

Voorstel voor een verordening
Artikel 14 – lid 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren voor elk type brandstof dat op ligplaatsen en op zee is verbruikt, uitgesplitst naar emissies van bron tot tank en van tank tot kielzog en vluchtige emissies, die betrekking hebben op alle relevante broeikasgassen;

Amendement

d) de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren voor elk type brandstof, **met inbegrip van elektriciteit die is afgenomen van een walstroomvoorziening**, dat op ligplaatsen en op zee is verbruikt, uitgesplitst naar emissies van bron tot tank en van tank tot kielzog en vluchtige emissies, die betrekking hebben op alle relevante broeikasgassen;

Amendement 113

Voorstel voor een verordening
Artikel 14 – lid 1 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt.

Amendement

e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt, **met inbegrip van brandstoffen, elektriciteit en wind- en zonne-energie**.

Amendement 114

Voorstel voor een verordening
Artikel 14 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Indien de extra energie die nodig is vanwege de ijssklasse van het schip moet worden uitgesloten van de energie die aan boord wordt gebruikt, omvat het monitoringplan ook:

- a) **de ijssklasse van het schip;**
- b) **de datum en tijd van het varen in ijsomstandigheden;**
- c) **de hoeveelheid van elk type**

brandstof die tijdens het varen in ijsomstandigheden is verbruikt;

d) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die tijdens het varen in ijsomstandigheden is verbruikt;

e) de afstand die is afgelegd bij het varen in ijsomstandigheden;

f) de afstand die is afgelegd tijdens de reis;

g) de hoeveelheid van elk type brandstof die op zee is verbruikt; en

h) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op zee is verbruikt.

Amendement 115

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens **jaarlijks op** transparante wijze, zodat de verificateur kan nagaan of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens **op tijdige en** transparante wijze **en bundelen deze jaarlijks**, zodat de verificateur kan nagaan of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement 116

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) bundelt hij de overeenkomstig artikel 14, lid 3, geleverde informatie en stuurt hij die naar de bevoegde autoriteit van de lidstaat.

Amendement 117

Voorstel voor een verordening
Artikel 15 – lid 2 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) berekent hij het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

Amendement

Schrappen

Amendement 118

Voorstel voor een verordening
Artikel 15 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Aan de hand van de door de verificateur verstrekte informatie berekent de bevoegde autoriteit van de lidstaat het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes en stelt hij de maatschappij hiervan in kennis.

Amendement 119

Voorstel voor een verordening
Artikel 15 – lid 4 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De administrerende autoriteit ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij is:

a) in het geval van een scheepvaartmaatschappij die geregistreerd is in een lidstaat, de lidstaat waar de scheepvaartmaatschappij geregistreerd is;

b) in het geval van een scheepvaartmaatschappij die niet geregistreerd is in een lidstaat, de lidstaat met naar schatting het grootste aantal havenaanlopen in het kader van gedurende de laatste twee monitoringjaren door de scheepvaartmaatschappij in kwestie uitgevoerde reizen die binnen het

toepassingsgebied van artikel 2 vallen;

c) in het geval van een scheepvaartmaatschappij die niet geregistreerd is in een lidstaat en die in de voorgaande twee monitoringjaren geen enkele reis heeft uitgevoerd die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, de lidstaat van waaruit de scheepvaartmaatschappij haar eerste reis die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, is begonnen.

Amendement 120

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie ontwikkelt een elektronische conformiteitsdatabank voor het toezicht op de naleving van de artikelen 4 en 5; zij waarborgt de werking van de databank en houdt ze up-to-date. De conformiteitsdatabank wordt gebruikt om een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen en het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18. Ze is toegankelijk voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten en de Commissie.

Amendement

1. De Commissie ontwikkelt een elektronische conformiteitsdatabank, **die geïntegreerd is met het krachtens Verordening (EU) 2015/757 ingestelde THETIS-MRV-systeem**, voor het toezicht op de naleving van de artikelen 4 en 5; zij waarborgt de werking van de databank en houdt ze up-to-date. De conformiteitsdatabank wordt gebruikt om een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen, **het gebruik van de in artikel 5, lid 3, vastgestelde vrijstellingen** en het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18 **en de opgelegde boetes op grond van artikel 20**. Ze is toegankelijk voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten en de Commissie.

Amendement 121

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De maatschappijen mogen het nalevingsoverschot van schepen die niet

onder deze verordening vallen en die volledig worden aangedreven door hernieuwbare energie, zoals wind- of zonne-energie, overboeken, zolang de schepen in kwestie niet uitsluitend worden gebruikt voor recreatieve doeleinden.

Amendement 122

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde informatie als bedoeld in artikel 15, lid 2, samen met informatie aan de hand waarvan de identiteit van het schip, de maatschappij en de verificateur die de beoordeling heeft uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

Amendement

3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde **en berekende** informatie als bedoeld in artikel 15, lid 2, **het gebruik van het in artikelen 17 en 18 bedoelde flexibiliteitsmechanisme, de jaarlijkse uit hoofde van artikel 5, lid 3, toegepaste uitzonderingen, indien van toepassing**, samen met informatie aan de hand waarvan de identiteit van het schip, de maatschappij en de verificateur die de beoordeling heeft uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

Amendement 123

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als het schip tijdens de verslagperiode een nalevingsoverschot heeft, mag de maatschappij dat voor de volgende verslagperiode op de nalevingsbalans van hetzelfde schip boeken. De maatschappij registreert de overboeking van het nalevingsoverschot naar de volgende verslagperiode in de conformiteitsdatabank, onder voorbehoud

Amendement

1. Als het schip **op basis van de in artikel 15, lid 2, bedoelde informatie** tijdens de verslagperiode een nalevingsoverschot heeft **voor zijn broeikasgasintensiteit of zijn quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zoals respectievelijk bedoeld in artikel 4, lid 2, en artikel 4 bis, lid 3**, mag de maatschappij

van goedkeuring door haar verificateur. Zodra het FuelEU-conformiteitscertificaat is afgegeven, mag de maatschappij het nalevingsoverschot niet meer storten.

dat voor de volgende verslagperiode op de nalevingsbalans van hetzelfde schip boeken. De maatschappij registreert de overboeking van het nalevingsoverschot naar de volgende verslagperiode in de conformiteitsdatabank, onder voorbehoud van goedkeuring door haar verificateur. Zodra het FuelEU-conformiteitscertificaat is afgegeven, mag de maatschappij het nalevingsoverschot niet meer storten. **Het ongebruikte nalevingsoverschot voor de volgende verslagperiode is drie jaar geldig.**

Amendement 124

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De nalevingsbalansen van twee of meer schepen die door dezelfde verificateur worden geïnficeerd, mogen worden samengevoegd met het oog op de naleving van de voorschriften van artikel 4. De nalevingsbalans van een schip mag in dezelfde verslagperiode in niet meer dan één pool worden opgenomen.

Amendement

1. De nalevingsbalansen **voor de broeikasgasintensiteit en voor de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zoals respectievelijk bedoeld in artikel 4, lid 2, en artikel 4 bis, lid 3**, van twee of meer schepen die door dezelfde verificateur worden geïnficeerd, mogen worden samengevoegd met het oog op de naleving van de voorschriften van artikel 4 **en artikel 4 bis**. De nalevingsbalans van een schip mag in dezelfde verslagperiode in niet meer dan één pool worden opgenomen.

Amendement 125

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, moet de maatschappij een boete

Amendement

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, moet de maatschappij een

betalen. De *verificateur* berekent het bedrag van de boete op basis van de *formule* in bijlage V.

corrigerende boete betalen. De *bevoegde autoriteit van de lidstaat* berekent, *op basis van de door de verificateur verstrekte informatie*, het bedrag van de boete op basis van de *formules* in bijlage V, *voor de grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit en, indien van toepassing, de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, zoals respectievelijk bedoeld in artikel 4, lid 2, en artikel 4 bis, lid 3.*

Amendement 126

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappij betaalt een boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De *verificateur* berekent het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren.

Amendement

2. De maatschappij betaalt een boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De *bevoegde autoriteit van de lidstaat* berekent, *op basis van de door de verificateur verstrekte informatie*, het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR *in prijzen van 2022* te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren. *Bij deze berekening wordt de hoeveelheid tijd die nodig is om op de walstroomvoorziening aan te sluiten, verondersteld twee uur te zijn, en die tijd wordt standaard afgetrokken van de berekening van het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren, om rekening te houden met de tijd die nodig is om op de walstroomvoorziening aan te sluiten.*

Amendement 127

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. *De administrerende staat ten aanzien van een maatschappij zorgt ervoor dat de maatschappij, voor ieder van haar schepen die op 1 juni van het verslagjaar een nalevingstekort heeft, eventueel na een validering door de bevoegde autoriteit, uiterlijk op 30 juni van het verslagjaar een bedrag betaalt dat gelijk is aan de boete die voortvloeit uit de toepassing van de in bijlage V, deel B, gespecificeerde formules.*

Amendement 128

**Voorstel voor een verordening
Artikel 20 – lid 3 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. *Indien de maatschappij een overeenkomst sluit met een commerciële exploitant waarin wordt bepaald dat deze exploitant verantwoordelijk is voor de aankoop van brandstof en de exploitatie van het schip, bepalen de maatschappij en die commerciële exploitant aan de hand van een contractuele regeling dat laatstgenoemde aansprakelijk is voor de betaling van de kosten die voortvloeien uit de in dit artikel bedoelde boetes. Voor de toepassing van dit lid wordt onder de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip het bepalen van de vervoerde vracht, het traject, de routing en/of de snelheid van het schip verstaan.*

Amendement 129

**Voorstel voor een verordening
Artikel 20 – lid 3 quater (nieuw)**

3 quater. Indien de maatschappij of de commerciële exploitant een contract sluit met een brandstofleverancier, waarbij die laatste verantwoordelijk wordt gesteld voor de levering van specifieke brandstoffen, omvat dit contract bepalingen waarin de brandstofleverancier aansprakelijk wordt gesteld voor de schadeloosstelling van de maatschappij of de commerciële exploitant met betrekking tot de betaling van de in dit artikel bedoelde boetes, indien de brandstof niet is geleverd volgens de afgesproken voorwaarden. Voor de toepassing van dit lid moeten de in het kader van de vermelde contracten geleverde brandstoffen in overeenstemming zijn met de bepalingen van artikel 9, lid 1, punt b).

Amendement 130

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage V vast te stellen, teneinde de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule aan te passen en om het bedrag van de in lid 2 van dit artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, **rekening houdend met de evolutie van de energiekosten.**

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage V vast te stellen, teneinde de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule aan te passen en om het bedrag van de in lid 2 van dit artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, **zodra de evolutie van de energiekosten het ontradend effect van de bestaande boetes ondermijnt. Wat de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule betreft, moet de hieruit voortvloeiende boete groter zijn dan de hoeveelheid en de kosten van de hernieuwbare en koolstofarme brandstof die de schepen zouden hebben gebruikt als zij aan de voorschriften van deze verordening hadden voldaan.**

Amendement 131

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes worden toegewezen aan gemeenschappelijke projecten die gericht zijn op de snelle inzet van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart. Projecten die worden gefinancierd met uit boetes verkregen middelen, moeten de productie van grotere hoeveelheden hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart stimuleren, de aanleg van geschikte bunkervoorzieningen of elektrische aansluitpunten in havens faciliteren en de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve Europese technologieën in de vloot ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties te realiseren.

Amendement

1. De in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes worden toegewezen aan gemeenschappelijke projecten die gericht zijn op de snelle inzet van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart. Projecten die worden gefinancierd met uit boetes verkregen middelen, moeten de productie van grotere hoeveelheden hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart stimuleren, de aanleg van geschikte bunkervoorzieningen of elektrische aansluitpunten in havens, **of de aanpassing van de bovenbouw, indien nodig**, faciliteren en de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve Europese technologieën in de vloot ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties te realiseren.

Amendement 132

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in lid 1 genoemde inkomsten **uit boetes** worden toegewezen aan het in artikel **10 bis, lid 8**, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **innovatiefonds**. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het **innovatiefonds**.

Amendement

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **3 octies bis ter** van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **oceanfonds**. **Deze inkomsten worden bestemd voor de zeevaart en dragen bij tot de decarbonisatie ervan**. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het **oceanfonds**.

Amendement 133

Voorstel voor een verordening Artikel 24 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De maatschappijen hebben het recht een aanvraag in te dienen voor een herziening van de berekeningen en van de maatregelen die de verificateur hen uit hoofde van deze verordening heeft opgelegd, met inbegrip van de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven overeenkomstig artikel 19, lid 1.

Amendement

1. De maatschappijen hebben het recht een aanvraag in te dienen voor een herziening van de berekeningen en van de maatregelen die de **bevoegde autoriteit van de lidstaat of de** verificateur hen uit hoofde van deze verordening heeft opgelegd, met inbegrip van de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven overeenkomstig artikel 19, lid 1.

Amendement 134

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikel 4, lid 4, artikel **4 bis, lid 6, artikel 5**, lid 4, artikel 9, lid **3, artikel 9 bis, lid 3**, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement 135

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De in artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment

Amendement

3. De in artikel 4, lid 4, artikel **4 bis, lid 6, artikel 5**, lid 4, artikel 9, lid **3, artikel 9 bis, lid 3**, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde

door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement 136

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”

Amendement

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 4, artikel **4 bis, lid 6, artikel 5**, lid 4, artikel 9, lid **3, artikel 9 bis, lid 3**, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”

Amendement 137

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid -1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

-1. Uiterlijk 1 januari 2024 publiceert de Commissie een verslag over de sociale

gevolgen van deze verordening. Dit verslag omvat een prognose met betrekking tot de gevolgen van deze verordening voor de werkgelegenheid en opleidingsbehoeften tot 2030 en tot 2050.

Amendement 138

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari **2030** verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening, de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie. De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen van:

Amendement

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari **2027 en vervolgens om de vijf jaar** verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening, de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie. ***In dit verslag wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de bijdrage van deze verordening aan de verwezenlijking van de algemene en sectorspecifieke klimaatdoelstellingen van de Unie, zoals vastgesteld in de Europese klimaatwet, en aan de doelstellingen van de Unie op het gebied van hernieuwbare energie en energie-efficiëntie. Het verslag omvat eveneens een evaluatie van het effect van deze verordening op de werking van de eengemaakte markt, het concurrentievermogen van de maritieme sector, de tarieven voor vrachtvervoer en de omvang van de koolstoflekkage en economische weglekeffecten. De Commissie evalueert tegelijk ook het effect van deze verordening op de vermindering van de mondiale broeikasgasemissies in de vervoersector en op de ontwikkeling van mondiale en regionale handelsstromen.*** De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen van:

Amendement 139

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) het toepassingsgebied van deze verordening met betrekking tot:

- ***een vermindering van de minimale brutotonnage als bedoeld in artikel 2, lid 1, tot 400 GT;***
- ***een verhoging van het deel van de energie dat schepen gebruiken voor hun reizen van en naar derde landen als bedoeld in artikel 2, punt c);***

Amendement 140

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt a ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a ter) de standaardwaarden van bijlage II, op basis van de meest nauwkeurige wetenschappelijke kennis en het meest nauwkeurige wetenschappelijk advies die beschikbaar zijn;

Amendement 141

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt a quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a quater) de lijst van verontreinigende stoffen die onder deze verordening vallen, met name de mogelijkheid om emissies van zwarte koolstof hierin op te nemen;

Amendement 142

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) **de** sloopstypen waarop artikel 5, lid 1, van toepassing is;

Amendement

b) **een uitbreiding van de** sloopstypen waarop artikel 5, lid 1, van toepassing is;

Amendement 143

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) de in bijlage I gespecificeerde methode.

Amendement 144

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Teneinde een doelgerichte en technologie-neutrale aanpak te garanderen, moet deze verordening worden geëvalueerd en indien nodig herzien zodra nieuwe technologieën die de broeikasgasemissies verminderen, zoals koolstofafvang aan boord, nieuwe hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en nieuwe voortstuwingsmethoden, zoals windvoortstuwing, op technisch en economisch gebied rijp zijn. De Commissie evalueert voortdurend de rijpheid van verschillende technologieën voor de vermindering van broeikasgasemissies en presenteert in dit verband uiterlijk 1 januari 2027 een eerste evaluatie aan het Europees

Amendement 145

**Voorstel voor een verordening
Artikel 28 – lid 1 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. De Commissie evalueert voortdurend de hoeveelheid alternatieve brandstoffen die beschikbaar wordt gesteld aan scheepvaartmaatschappijen in de Unie en brengt het Europees Parlement en de Raad uiterlijk op 1 januari 2027, en vervolgens om de vijf jaar tot 2050, op de hoogte van de resultaten. Indien het aanbod van deze brandstoffen niet voldoet aan de vraag van scheepvaartmaatschappijen voor het nakomen van de verplichtingen van deze verordening, moet de Commissie maatregelen voorstellen om te waarborgen dat leveranciers van scheepsbrandstoffen in de Unie toereikende hoeveelheden alternatieve brandstoffen beschikbaar stellen aan scheepvaartmaatschappijen die Uniehavens aandoen.

Amendement 146

**Voorstel voor een verordening
Artikel 28 – lid 1 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 quater. De Commissie stelt wijzigingen in deze verordening voor indien de Internationale Maritieme Organisatie mondiale grenswaarden voor broeikasgasintensiteit goedkeurt die gelijkwaardig zijn aan deze verordening, teneinde een volledige afstemming op het internationale akkoord te waarborgen.

Amendement 147

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 quinquies. Uiterlijk op 1 januari 2027 en vervolgens om de vijf jaar tot 2050 brengt de Commissie verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een alomvattende evaluatie van het totale macro-economische effect van het “Fit for 55”-wetgevingspakket^{1 bis}. In dat verslag wordt in het bijzonder aandacht besteed aan de effecten op het concurrentievermogen, de banencreatie, de tarieven voor vrachtvervoer, de koopkracht van gezinnen en de omvang van de koolstoflekkage in de Unie.

^{1 bis} Mededeling van de Commissie (COM(2021)0550) van 14 juli 2021.

Amendement 148

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 sexies. De Commissie overweegt mogelijke wijzigingen van deze verordening met het oog op vereenvoudiging van de regelgeving. De Commissie en de bevoegde autoriteiten passen de administratieve procedures voortdurend aan aan beste praktijken en treffen alle maatregelen om de handhaving van deze verordening te vereenvoudigen, waarbij zij de administratieve lasten voor scheepseigenaren, exploitanten, havens en verificateurs tot een minimum beperken.

Amendement 149

Voorstel voor een verordening Artikel 28 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 28 bis

Compenserende vermindering van de regelgeving

De Commissie doet, in overeenstemming met haar mededeling over de toepassing van het “one in, one out”-beginsel, uiterlijk 1 januari 2024 voorstellen om de regelgevingslasten als gevolg van deze verordening te compenseren, door bepalingen in andere wetgevingshandelingen van de Unie die regelgevingslast voor de scheepvaartsector opleveren, te herzien of te schrappen.

Amendement 150

Voorstel voor een verordening Bijlage I – vergelijking 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

<i>Broeikasgas-intensiteitsindex</i>	<i>WtT</i>	<i>TtW</i>
Broeikasgasintensiteit $index \left[\frac{CO_2eq}{M_j} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq, WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^n E_k \times CO_{2eq, decarbox,k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k^n E_k}$	$+ \frac{\sum_i^n fuel_i \sum_j^n engine M_{i,j} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip,j} \right) \times (CO_{2eq, TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip,j} \times CO_{2eq, TtW, slippage,j} \right) \right)}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i + \sum_k^n E_k}$

Amendement

<i>Broeikasgas-intensiteitsindex</i>	<i>WtT</i>	<i>TtW</i>
Broeikasgasintensiteit $index \left[\frac{CO_2eq}{M_j} \right] =$	$\frac{\sum_i^n fuel_i M_i \times CO_{2eq, WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^n E_k \times CO_{2eq, decarbox,k}}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^n E_k}$	$+ \frac{\sum_i^n fuel_i \sum_j^n engine M_{i,j} \times \left(\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine slip,j} \right) \times (CO_{2eq, TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine slip,j} \times CO_{2eq, TtW, slippage,j} \right) \right)}{\sum_i^n fuel_i M_i \times LCV_i [MULT_i] + \sum_k^n E_k}$

Amendement 151

Voorstel voor een verordening Bijlage I – tabel 1 – rij 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

n brandstof(fen)

***Aantal in de referentieperiode aan het
schip geleverde brandstoffen***

Amendement 152

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – tabel 1 – rij 12 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

MULTi

***Multiplicator die wordt toegepast op
hernieuwbare brandstoffen van niet-
biologische oorsprong***

Amendement 153

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – tabel 1 – rij 19 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Mi,j A

***Aangepaste massa van de specifieke brandstof i geoxideerd in
verbruiker j [gFuel] als gevolg van het varen in ijsomstandigheden
van een schip in ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een
gelijkwaardige ijsklasse^{1 bis}, en als gevolg van de technische
eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of een
gelijkwaardige ijsklasse. In voorkomend geval wordt in vergelijking
(1) de aangepaste massa Mi,j A gebruikt in plaats van de massa Mi,j.***

^{1 bis} ***Voor aanvullende informatie over de concordantie tussen
ijsklassen, zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op
<http://www.helcom.fi>.***

Amendement 154

Voorstel voor een verordening Bijlage I – alinea 4 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt.

Amendement

Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt, ***tenzij werkelijke waarden kunnen worden verstrekt door middel van certificering of directe emissiemetingen.***

Amendement 155

Voorstel voor een verordening Bijlage I – alinea 4 – regel 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van deze verordening wordt de term in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul.

Amendement

Voor de toepassing van deze verordening wordt de term $\Sigma \times 2$ in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul.

De term MULT in de noemer van vergelijking (1) wordt in overeenstemming met artikel 9, lid 1 ter, vastgesteld op de waarde van de RFNBO-multiplicator als bedoeld in artikel 4 bis, lid 2. Voor alle andere brandstoffen wordt de multiplicator vastgesteld op 1.

Amendement 156

Voorstel voor een verordening Bijlage I – alinea 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

De brandstofmassa $[M_i]$ wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het

Amendement

De brandstofmassa $[M_i]$ wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het

toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek.

toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek. ***De aangepaste brandstofmassa $[M_{iA}]$ kan worden gebruikt in plaats van de brandstofmassa $[M_i]$ voor een schip van de ijssklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijssklasse. De aangepaste massa $[M_{iA}]$ wordt gedefinieerd in bijlage X.***

Amendement 157

Voorstel voor een verordening Bijlage I – alinea 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Overeenkomstig het in artikel 7 bedoelde monitoringplan en na beoordeling door de verificateur, mogen andere methoden zoals directe CO_{2eq} -meting ***en laboratoriumtests*** worden gebruikt als die de algehele nauwkeurigheid van de berekening verhogen.

Amendement

Overeenkomstig het in artikel 7 bedoelde monitoringplan en na beoordeling door de verificateur, mogen andere methoden zoals directe $2eq$ -meting worden gebruikt als die de algehele nauwkeurigheid van de berekening verhogen.

Amendement 158

Voorstel voor een verordening Bijlage I – alinea 15 – tabel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Brandstofklasse	WtT	TtW
Fossiele brandstoffen	Er wordt gebruikgemaakt van de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening.	De CO_2 -koolstoffactoren van de MRV-verordening worden gebruikt voor brandstoffen waarvoor een dergelijke factor is opgegeven. Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van

Duurzame
hernieuwbare
brandstoffen

(Vloeibare
biomassa,
biogas, e-
brand-stoffen)

Voor alle
brandstoffen waarvan
het traject in RED II
is opgenomen,
kunnen ook de CO₂eq-
waarden van RED II
(zonder verbranding)
worden gebruikt.

Er kan **gebruik**
worden **gemaakt** van
het bij RED II
goedgekeurde
certificeringssysteem.

Andere
(waaronder
elektriciteit)

Voor alle
brandstoffen waarvan
het traject in RED II
is opgenomen,
kunnen ook de
CO₂eq-waarden van
RED II (zonder
verbranding) worden
gebruikt.

Er kan **gebruik**
worden **gemaakt** van
het bij RED II
goedgekeurde
certificeringssysteem.

laboratoriumtests of directe
emissiemetingen gecertificeerde
waarden

Voor alle andere emissiefactoren
kunnen ook de standaardwaarden
van tabel 1 van deze verordening
worden gebruikt.

Door middel van
laboratoriumtests of directe
emissiemetingen gecertificeerde
waarden

Voor alle andere emissiefactoren
kunnen ook de standaardwaarden
van tabel 1 van deze verordening
worden gebruikt.

Door middel van
laboratoriumtests of directe
emissiemetingen gecertificeerde
waarden

Amendement

Brandstofklass
e

WtT

TtW

Fossiele
brandstoffen

Er wordt
gebruikgemaakt van
de standaardwaarden
in tabel 1 van deze
verordening, **tenzij**
werkelijke waarden
kunnen worden
verstrek door middel
van certificering of
directe

De CO₂-koolstoffactoren van de
MRV-verordening worden
gebruikt voor brandstoffen
waarvoor een dergelijke factor is
opgegeven.

Voor alle andere emissiefactoren
kunnen ook de standaardwaarden
in tabel 1 van deze verordening
worden gebruikt.

Door middel van directe

<p>Duurzame hernieuwbare brandstoffen (Vloeibare biomassa, biogas, e-brand-stoffen)</p>	<p>emissiemetingen.</p> <p>Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO₂eq-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt.</p> <p>Er kan gebruikgemaakt worden van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem of directe emissiemetingen.</p>	<p>emissiemetingen gecertificeerde waarden</p> <p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p>Door middel van directe emissiemetingen gecertificeerde waarden</p>
<p>Andere (waaronder elektriciteit)</p>	<p>Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO₂eq-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt.</p> <p>Er kan gebruikgemaakt worden van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem of directe emissiemetingen.</p>	<p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p>Door middel van directe emissiemetingen gecertificeerde waarden</p>

Amendement 159

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De emissiefactoren van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof worden

Amendement

De emissiefactoren van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof worden

bepaald volgens de in deel C van bijlage 5 bij Richtlijn (EU) 2018/2001 beschreven methodologie.

bepaald volgens de in deel C van bijlage 5 bij Richtlijn (EU) 2018/2001 beschreven methodologie.

De emissiefactoren voor elke soort brandstof kunnen bij wijze van alternatief ook worden vastgesteld op basis van werkelijke, gecertificeerde waarden of op basis van waarden die zijn vastgesteld door middel van directe emissiemetingen.

Amendement 160

Voorstel voor een verordening Bijlage II – tabel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Bio-LNG			LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)				3,1	
Belangrijke producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel laag toerental)	2,755	MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	
			LNG Diesel (dualfuel)					0,2
			LBSI					NB

Amendement

Bio-LNG			LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)				3,1	
Belangrijke producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel laag toerental)	2,755	MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	0	0,00011	
			LNG Diesel (dualfuel)					0,2
			LBSI					NB

Amendement 161

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kolom 4 bevat de waarden van de CO_{2eq}-emissie in [gCO_{2eq}/MJ]. Voor fossiele brandstoffen worden **alleen** de standaardwaarden in de tabel gebruikt.

Amendement

Kolom 4 bevat de waarden van de CO_{2eq}-emissie in [gCO_{2eq}/MJ]. Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden in de tabel gebruikt, **tenzij werkelijke**

Voor alle andere brandstoffen (behalve wanneer uitdrukkelijk aangegeven) moeten de waarden worden berekend aan de hand van de methodologie of de standaardwaarden overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001, na aftrek van de verbrandingsemissies en bij volledige oxidatie van de brandstof³³.

waarden kunnen worden verstrekt door middel van certificering of directe emissiemetingen. Voor alle andere brandstoffen (behalve wanneer uitdrukkelijk aangegeven) moeten de waarden worden berekend aan de hand van de methodologie of de standaardwaarden overeenkomstig Richtlijn (EU) 2018/2001, na aftrek van de verbrandingsemissies en bij volledige oxidatie van de brandstof³³.

³³ Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_u : “emissies van de gebruikte brandstof”.

³³ Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_u : “emissies van de gebruikte brandstof”.

Amendement 162
Voorstel voor een verordening
Bijlage III – tabel – rij 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Overige emissievrije energiebronnen

Elke technologie waarmee gelijkwaardige of significantere emissiereducties worden gerealiseerd dan degene die zouden worden gerealiseerd door gebruik van walstroomvoorzieningen.

Amendement 163

Voorstel voor een verordening
Bijlage V

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE V

FORMULES VOOR DE BEREKENING VAN DE NALEVINGSBALANS EN BOETES in artikel 20, lid 1

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule

toegepast:

Nalevingsbalans [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

Waarbij:

gCO_{2eq}	Gram CO ₂ -equivalent
GHGIE _{target}	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
GHGIE _{actual}	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode

Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	$(Nalevingsbalans / GHGIE_{actual}) \times \text{omzettingsfactor van MJ naar ton VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
---------	--

Amendement

BIJLAGE V

FORMULES VOOR DE BEREKENING VAN DE NALEVINGSBALANS EN **CORRIGERENDE** BOETES in artikel 20, lid 1

A. Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

a) Nalevingsbalans met betrekking tot de broeikasgasintensiteit van het schip, artikel 4, lid 2

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule toegepast:

Nalevingsbalans [gCO _{2eq} /MJ] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n fuel} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

Waarbij:

gCO_{2eq}	Gram CO ₂ -equivalent
GHGIE _{target}	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
GHGIE _{actual}	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode

b) Nalevingsbalans met betrekking tot de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, artikel 4 bis, lid 3

$CB_RFNBO [\% RFNBO] =$	$(\% RFNBO_{quota} - \% RFNBO_{actual})$
--------------------------	--

Waarbij:

<i>CB_RFNBO</i>	<i>Nalevingsbalans met betrekking tot de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, artikel 4 bis, lid 3</i>
<i>% RFNBO_{quota}</i>	<i>Quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong van de jaarlijkse gemiddelde hoeveelheid energie gebruikt aan boord van een schip overeenkomstig artikel 4 bis, lid 3, van deze verordening</i>
<i>% RFNBO_{actual}</i>	<i>Percentage van de jaarlijkse gemiddelde hoeveelheid energie, gerapporteerd door een schip, dat daadwerkelijk wordt gehaald met hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die in overeenstemming zijn met artikel 9, lid 1, punt b)</i>

B. Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

a) Corrigerende boete met betrekking tot de nalevingsbalans voor de broeikasgasintensiteit van het schip, overeenkomstig artikel 4, lid 2

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	$(\text{Nalevingsbalans} / \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times \text{omzettingsfactor van MJ naar ton VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
---------	---

b) Corrigerende boete met betrekking tot de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, overeenkomstig artikel 4 bis, lid 3

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1 bis, vastgestelde corrigerende boete wordt als volgt berekend:

<i>Corrigerende boete (RFNBO) =</i>	<i>abs(CB_RFNBO) x Pd x 3</i>
--	--------------------------------------

Waarbij:

<i>Corrigerende boete</i>	<i>in EUR</i>
<i>abs(CB_RFNBO)</i>	<i>Is de absolute waarde van de nalevingsbalans voor de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong</i>
<i>Pd</i>	<i>Prijsverschil tussen de quota's voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en de fossiele brandstof die compatibel is met de installatie op het schip</i>

Amendement 164

**Voorstel voor een verordening
Bijlage V bis (nieuw)**

Amendement

BIJLAGE V bis

BEREKENING VAN DE AANGEPASTE BRANDSTOFMASSA EN AANVULLENDE ENERGIE

Ten eerste wordt in deze bijlage beschreven hoe de aangepaste brandstofmassa moet worden berekend met gebruikmaking van de aanvullende energie als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse^{1 bis}, en de aanvullende energie die wordt gebruikt door een schip in ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse als gevolg van het varen in ijsomstandigheden. Ten tweede wordt erin beschreven hoe de aanvullende energie moet worden berekend.

Aangepaste massa [Mj A]

De aangepaste brandstofmassa [Mi A] wordt berekend op basis van de aanvullende energie die wordt gebruikt voor het varen in ijsomstandigheden en de aanvullende energie die wordt gebruikt als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse. De maatschappij mag kiezen aan welke brandstof i de aanvullende energie wordt toegewezen. De gekozen brandstof i moet een van de brandstoffen zijn die het schip gedurende de verslagperiode heeft gebruikt. De hoeveelheid energie die overeenkomt met de verbruikte hoeveelheid energie van brandstof i mag lager zijn dan de hoeveelheid aanvullende energie.

De aangepaste brandstofmassa i [Mi A] wordt als volgt berekend:

$$M_{iA} = M_{i\text{ total}} - M_{i\text{ additional due to ice class}} - M_{i\text{ additional due to ice conditions}}, \quad (\text{Ax.1})$$

waarbij Mi totaal de totale brandstofmassa i vertegenwoordigt, Mi aanvullend als gevolg van ijsklasse de brandstofmassa als gevolg van aanvullend energieverbruik van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse, en Mi aanvullend als gevolg van ijsomstandigheden de brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.

De brandstofmassa i die het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, wordt berekend met

$$M_{i\text{ additional due to ice class}} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

waarbij Eaanvullend als gevolg van de ijsklasse het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, en LCVi de calorische onderwaarde van de brandstof i.

Op dezelfde manier wordt de brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden berekend met

$$M_{i \text{ additional due to ice conditions}} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

waarbij *Eaanvullend als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden vertegenwoordigt.*

Aanvullende energie als gevolg van ijsklasse en als gevolg van het varen in ijsomstandigheden

Het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip in ijsklasse IA of IA Super of in een gelijkwaardige ijsklasse wordt als volgt berekend:

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

waarbij *Ereizen, totaal de totale hoeveelheid verbruikte energie voor alle reizen vertegenwoordigt, en Eaanvullend als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.*

De totale hoeveelheid verbruikte energie voor alle reizen wordt berekend met

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \quad (\text{Ax.5})$$

waarbij *M_{i, reizen}, totaal de brandstofmassa i vertegenwoordigt die voor alle onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen wordt gebruikt, LCV_i de calorische onderwaarde van brandstof i, en E_{elect., reizen}, totaal de hoeveelheid aan het schip geleverde gebruikte elektriciteit voor alle reizen.*

De brandstofmassa i M_{i, reizen}, totaal die voor alle onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen wordt gebruikt, wordt berekend met

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

waarbij *M_{i, reizen} tussen lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa vertegenwoordigt die wordt verbruikt voor alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, M_{i, reizen} van lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die wordt verbruikt voor alle reizen die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en M_{i, reizen} naar lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die wordt verbruikt voor alle reizen die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. De verbruikte hoeveelheid elektriciteit die aan het schip wordt geleverd E_{elect., reizen} totaal kan op dezelfde manier worden berekend.*

Het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden wordt als volgt berekend:

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} \quad (\text{Ax.7})$$

waarbij *Ereizen, open water de tijdens reizen in open water verbruikte energie vertegenwoordigt, en Ereizen, ijsomstandigheden, aangepast het aangepaste energieverbruik in ijsomstandigheden.*

Het energieverbruik voor reizen waarbij uitsluitend in open water wordt gevaren, wordt als volgt berekend:

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

waarbij *Ereizen, ijsomstandigheden het energieverbruik vertegenwoordigt voor het varen in*

ijsomstandigheden, hetgeen als volgt wordt berekend:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{elect., ice conditions}} \quad (\text{Ax.9})$$

waarbij M_i , reizen, ijsomstandigheden de brandstofmassa i vertegenwoordigt die wordt verbruikt voor het varen in ijsomstandigheden, en $E_{\text{elect.}}$, reizen, totaal de hoeveelheid aan het schip geleverde verbruikte elektriciteit voor reizen in ijsomstandigheden.

De brandstofmassa i die voor reizen in ijsomstandigheden wordt verbruikt, wordt als volgt bepaald:

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.10})$$

waarbij M_i , reizen tussen lidstaten, ijsomstandigheden de geaggregeerde brandstofmassa vertegenwoordigt die door een schip met een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, M_i , reizen van lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip met een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en M_i , reizen naar lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip met een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. De verbruikte hoeveelheid elektriciteit die aan het schip wordt geleverd Eijsomstandigheden kan op dezelfde manier worden berekend.

Het aangepaste energieverbruik onder ijsomstandigheden wordt berekend met

1)

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} \quad (\text{Ax.11})$$

met de afgelegen afstand voor reizen in ijsomstandigheden $D_{\text{ijsomstandigheden}}$ en het energieverbruik per in open water afgelegde afstand $\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$.

De afgelegen afstand voor reizen in ijsomstandigheden $D_{\text{ijsomstandigheden}}$ wordt als volgt berekend:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, ice cond.}}), \quad (\text{Ax.12})$$

waarbij D_{reizen} tussen lidstaten, ijsomstandigheden de geaggregeerde afgelegde afstand vertegenwoordigt voor reizen in ijsomstandigheden tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, D_{reizen} van lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen in ijsomstandigheden die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en D_{reizen} naar lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen onder ijsomstandigheden die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

Deze laatste wordt als volgt berekend:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} = \frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}}, \quad (\text{Ax.13})$$

waarbij Ereizen, ijsomstandigheden het energieverbruik voor reizen onder ijsomstandigheden vertegenwoordigt, en Dtotaal de totale jaarlijkse afgelegde afstand.

De totale jaarlijkse afgelegde afstand wordt als volgt berekend:

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.14})$$

waarbij Dreizen tussen lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand vertegenwoordigt voor reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, Dreizen van lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor alle reizen die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en Dreizen naar lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

^{1 bis} Voor aanvullende informatie over de concordantie tussen ijsklassen, zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op <http://www.helcom.fi>.

TOELICHTING

Achtergrond

De ontwerpverordening betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart (FuelEU Zeevaart) is een integraal onderdeel van het “Fit for 55”-pakket. In het voorstel van de Commissie wordt een gemeenschappelijk EU-kader vastgesteld om de ontwikkeling, de productie en het gebruik van koolstofarme brandstoffen in de scheepvaart te vergroten. In het voorstel wordt een technologieneutraal emissiereductietraject vastgelegd dat scheepseigenaren en -exploitanten dwingt de emissies van hun schepen geleidelijk te verminderen. Het voorstel bevat ook de verplichting dat schepen in bepaalde situaties moeten worden aangesloten op de walstroomvoorziening teneinde schadelijke luchtverontreiniging te beperken.

Economische context van het voorstel

De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie.

Om ervoor te zorgen dat de maritieme sector kan bijdragen aan de algehele inspanningen om koolstofvrij te worden, moeten nieuwe brandstoffen en voortstuwingstechnologieën worden ingezet. In dit opzicht heeft de sector verregaande ambities. Desalniettemin is het zowel ingewikkeld als duur om de transitie te laten plaatsvinden. Brandstofkosten maken tussen 35 % en 53 % uit van de totale bedrijfskosten in de scheepvaart. Door de voorgestelde verordening zouden de brandstofprijzen aanzienlijk stijgen, hetgeen dus grote gevolgen zou hebben voor de totale kosten van de scheepvaart. Verder wijst de rapporteur erop dat extra kosten in de transportfase worden doorberekend in de productie- en detailhandelsfasen en uiteindelijk de consument treffen. De economische lasten zullen het hardst worden gevoeld door industrieën met kleine marges en door huishoudens met een laag inkomen, hetgeen vraagt om compenserende maatregelen om de tarieven voor vrachtvervoer laag te houden en de koopkracht van mensen te waarborgen. De rapporteur stelt voor de Commissie te verplichten maatregelen voor te stellen ter compensatie van de nieuwe nalevingskosten die zijn ingevoerd, teneinde te voorkomen dat de totale regeldruk toeneemt.

Toepassingsgebied en ambitieniveau

Het emissiereductietraject van de Commissie is gericht op schepen van meer dan 5 000 brutoton en omvat 100 % van hun reizen binnen de EU en 50 % van hun reizen tussen EU-havens en havens in derde landen. De rapporteur staat achter het door de Commissie voorgestelde ambitieniveau, alsmede achter het scheepstype en het geografische toepassingsgebied. Het intrinsiek mondiale karakter van de maritieme sector benadrukt het belang van een gelijk speelveld waar regels gelden ongeacht de vlaggenstaat van een schip. Het nastreven van internationale oplossingen die in gelijke mate over de hele wereld van

toepassing zijn, is van cruciaal belang om de noodzakelijke grote emissiereducties te bereiken. De rapporteur beschouwt deze verordening als een belangrijk instrument om de onderhandelingen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) over mondiale normen voor broeikasgassen te versnellen en om een gedragsverandering te stimuleren met betrekking tot het gebruik van koolstofarme en hernieuwbare brandstoffen bij maritieme ondernemers die actief zijn in Europese zeeën en die EU-havens aandoen.

Aangezien de verordening de eerste in haar soort is, met een risico op onbekende neveneffecten, is de rapporteur van mening dat de aandacht moet worden gericht op de grootste actoren, die het leeuwendeel van de emissies voortbrengen, waarbij moet worden voorkomen dat de nalevingskosten de kleinste scheepvaartmaatschappijen raken. Er moeten echter duidelijke herzieningsclausules in de verordening worden opgenomen teneinde te controleren of er dwingende redenen zijn om het toepassingsgebied te wijzigen, vooral in het geval dat de IMO bindende mondiale broeikasgasnormen aanneemt. In dat geval stelt de rapporteur voor om de voorschriften volledig te stroomlijnen om elk concurrentienadeel voor Europese scheepvaartmaatschappijen weg te nemen.

Berekening van de emissiefactoren en naleving

De verordening bevat tabellen met standaardreferentiewaarden voor de berekening van emissiefactoren voor brandstoffen van bron tot tank en van tank tot kielzog. Deze standaardwaarden dienen, afhankelijk van de brandstofmix die door een schip wordt gebunkerd, de basis te vormen voor het bepalen van het al dan niet naleven van de voorschriften door een schip. De rapporteur stelt voor dat het gebruik van standaardwaarden die in de bijlagen zijn vastgelegd, moet worden aangevuld met de mogelijkheid voor een scheepseigenaar of -exploitant om reële waarden te gebruiken voor emissies van bron tot tank en van tank tot kielzog, op voorwaarde dat de werkelijke waarden gecertificeerd zijn door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen. De standaardwaarden kunnen er dan toe bijdragen langdurige en bureaucratische testprocedures voor de overgrote meerderheid van eigenaren en exploitanten te voorkomen, terwijl degenen die voorop lopen op het gebied van technologische ontwikkelingen en koolstofarme voortstuwing kunnen worden beloond als ze beter presteren dan de standaardwaarden.

Walstroomvoorziening

Het stimuleren van het gebruik van walstroomvoorziening wanneer schepen aangemeerd zijn, kan schadelijke lokale luchtverontreinigende stoffen tegengaan en een van de vele maatregelen zijn om de koolstofvoetafdruk van de maritieme sector te verkleinen. De verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de pendant van FuelEU Zeevaart, bevat met betrekking tot havens bepalingen om de mogelijkheid te bieden aan te sluiten op walstroom, terwijl in FuelEU Zeevaart scheepseigenaren en -exploitanten worden verplicht deze aansluitingen te gebruiken wanneer schepen op hun ligplaats liggen. De respectieve bepalingen in deze twee verordeningen moeten volledig worden gestroomlijnd om gestrande activa te voorkomen en om ervoor te zorgen dat investeringen worden gedaan waar zij redelijk en doeltreffend zijn. De rapporteur stelt voor dat de verplichting om aan te sluiten op een walstroomvoorziening van toepassing is op schepen die havens aandoen die binnen het toepassingsgebied van de verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen vallen en niet op alle EU-havens, teneinde het concurrentievermogen van kleinere niet-TEN-T-havens te waarborgen en ter voorkoming van dramatische herverdelingen van verkeer die schadelijk

zouden zijn voor de connectiviteit en de economische positie van regio's die van dergelijke havens afhankelijk zijn. De rapporteur acht het noodzakelijk om de economische drempel voor de invoering en het gebruik van walstroomvoorzieningen te verlagen door middel van een permanente belastingvrijstelling voor elektriciteit die via walstroomvoorzieningen wordt geleverd.

Conclusie

De rapporteur deelt de ambitie om de zeevaart koolstofvrij te maken en waardeert de door de Commissie voorgestelde technologie-neutrale benadering, die ervoor zal zorgen dat belanghebbenden in de sector de meest efficiënte oplossingen kunnen toepassen zonder politiek microbeheer. De vlagneutrale benadering en het toepassingsgebied buiten de EU-grenzen vergroten de kans op een internationale oplossing binnen de IMO. De rapporteur herhaalt dat Europa's mondiale concurrentievermogen moet worden gewaarborgd en dat terugkerende rapportage- en evaluatieprocedures van het grootste belang zullen zijn om mogelijke ongewenste gevolgen vast te stellen en koolstoflekkage en investerings- en banenverlies te voorkomen. De rapporteur benadrukt dat emissiegrenswaarden geleidelijk moeten worden ingevoerd, in een tempo dat belanghebbenden in staat stelt zich op een kosteneffectieve manier aan te passen, waarbij wordt gezorgd voor decarbonisatie tegen een prijs die voor de consument draaglijk is.

**BIJLAGE: LIJST VAN ENTITEITEN WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE
RAPPORTEUR INPUT HEEFT ONTVANGEN**

Clean Air Task Force
CLECAT
Costa Group
Cruise Lines Industry Association (CLIA)
D'Amico Shipping Group
Danish Shipowners' Association
DFDS
EU-kommissionens generaldirektorat för klimat (GD CLIMA)
EU-kommissionens generaldirektorat för transporter (GD MOVE)
Eurogas
European Biodiesel Board
European Community Shipowners' Association
European Energy Forum
European Sea Ports Organisation
European Transport Workers' Federation
Feport
Finlands EU-representation
Finlands miljödepartement
Finlands transport- och kommunikationsdepartement
Finnish Shipowners' Association
FuelsEurope
Future Proof Shipping
Gas Infrastructure Europe
Gasum
GoodFuels
Grimaldi Group
Hydrogen Europe
International Shipowners' Association of Portugal
Kongsberg Maritime
Liquid Wind
Maersk
Methanol Institute
MSC Group
Nederländernas EU-representation
Norges EU-representation
Norges miljödepartement
North Sea Port
Port of Rotterdam
Research Institutes of Sweden (RISE)
Rina Services
Scandlines
Sea Europe (Shipyards and Maritime Equipment Association)

Sea-LNG
Siemens Energy
Skogsindustrierna
Stena
Svensk Sjöfart
Sveriges EU-representation
Tärntank Rederi Donsö
Teneo
Tjeckiens EU-representation
Trafigura
Transport & Environment
Wärtsilä
World Shipping Council
X Shore Electric Boats
Yara

20.6.2022

ADVIES VAN DE COMMISSIE MILIEUBEHEER, VOLKSGEZONDHEID EN VOEDSELVEILIGHEID

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG
(COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Rapporteur voor advies: Tiemo Wölken

(*) Procedure met medeverantwoordelijke commissies – Artikel 57 van het Reglement

BEKNOPTE MOTIVERING

De scheepvaart is verantwoordelijk voor 3 à 4 % van de CO₂-uitstoot in de EU. Hoewel de transitie naar emissievrije technologieën in andere sectoren in een stroomversnelling is terechtgekomen, is het traject van de scheepvaartsector om in 2050 emissievrij te worden nog niet duidelijk. Het zesde evaluatieverslag van het IPCC heeft aangetoond dat het steeds dringender wordt dat elke sector versneld koolstofvrij wordt, teneinde te voldoen aan de doelstellingen van de EU in het kader van de Overeenkomst van Parijs. Met nog minder dan dertig jaar te gaan, en gezien de lange levensduur van schepen, moeten de juiste stappen om dit doel te bereiken nu worden gezet.

FuelEU Zeevaart – innovatie bevorderen en nieuwe banen creëren

Er komen steeds meer nieuwe technologieën en brandstoffen die worden benut in andere sectoren. In de scheepvaart moet een vergelijkbare transitie naar hernieuwbare brandstoffen plaatsvinden om te waarborgen dat de sector de vruchten kan plukken van nieuwe industriële mogelijkheden. Deze transitie kan voordelig zijn voor zowel de innovatieve sectoren in Europa en de bestaande arbeidskrachten die economisch belangrijk werk leveren in maritieme clusters in de EU. In de effectbeoordeling die de Commissie voor deze verordening heeft uitgevoerd, werd bevestigd dat de evolutie van technologieën zowel ten goede kan komen aan de werknemers als de bestaande ondernemingen door nieuwe investeringen aan te trekken.

Tegelijkertijd is het voor de noodzakelijke verbetering van de vaardigheden vereist dat er aanzienlijk wordt geïnvesteerd in opleiding en certificering van scheepsbouwers en zeevarenden, aangezien het leren omgaan met nieuwe technologieën momenteel geen onderdeel uitmaakt van opleidings- en onderwijsprogramma's, noch vereist is krachtens bestaande regelgeving. Het belang van bij- en omscholing van werknemers in de sector van

de scheepsbouw en maritieme technologie zal alleen maar toenemen, met name met betrekking tot groene en digitale vaardigheden. Het pact voor vaardigheden van de EU moet waarborgen dat belanghebbenden, met inbegrip van werkgevers, vakbonden, universiteiten en aanbieders van beroepsopleidingen de beroepsbevolking kunnen voorbereiden op de toekomstige technologische vooruitgang en ervoor zorgen dat geen enkele werknemer of regio achterblijft. Daarnaast is een hoogwaardige sociale dialoog op alle niveaus en naleving van de richtlijn van de EU inzake Europese ondernemingsraden cruciaal om een rechtvaardige transitie naar een innovatieve scheepvaart met hoogwaardige banen te bewerkstelligen.

De juiste instrumenten kiezen om de opschaling van duurzame technologieën te stimuleren

De scheepvaart wordt in de waterstofstrategie van de EU aangehaald als een belangrijke sector voor de opschaling van hernieuwbare waterstof. Aangezien de scheepvaart een concurrentiestrijd om de schaarse aanvoer van hernieuwbare waterstof moet voeren met andere sectoren, waarin andere, efficiëntere oplossingen zoals directe elektrificatie kunnen worden toegepast, moeten er aanvullende maatregelen worden genomen om het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de zeevaart aan te moedigen. Anderzijds kan een aanzienlijke vraag in andere sectoren de noodzakelijke brandstoffen onttrekken aan de scheepvaart en een lock-out tot stand brengen door de gevolgen van padafhankelijkheid.

De rapporteur stelt derhalve voor om als instrument om de innovatie te bevorderen een minimumquotum in te voeren voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. De Commissie erkent dat deze beleidsoptie positieve gevolgen zou hebben voor de sectoren van de scheepvaart, scheepsbouw en scheepsuitrusting. Om de aanvoer te verzekeren, stelt de rapporteur voor om op het niveau van de haven een gelijke verplichting in te voeren voor brandstofleveranciers.

De Commissie concludeert dat, zelfs met gemengde instrumenten, de belangrijkste voordelen van deze aanzet tot innovatie pas na 2030 duidelijk zullen worden. Om daar rekening mee te houden, stelt de rapporteur voor om de doelstellingen te bevorderen en het toepassingsgebied uit te breiden, onder meer inzake de verplichting om walstroomvoorzieningen te gebruiken. De innovatie moet nu worden gestimuleerd, zowel om onze klimaatdoelstellingen te verwezenlijken als om het concurrentievermogen van de Europese scheepsbouw te versterken. De rapporteur stelt voor om de beleidsinstrumenten te richten op hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en tegelijkertijd bepaalde technologieën niet te stimuleren. Wat biobrandstoffen betreft, deelt de rapporteur het optimisme van de Commissie inzake hun schaalbaarheid niet, aangezien de koolstofput van de EU op hetzelfde moment ook moet groeien. Aandacht voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong biedt ook andere voordelen, zoals een verlaging van methaanslip.

De EU als koploper bij het koolstofvrij maken van de scheepvaart – klimaatactie stimuleren op internationaal niveau

Deze verordening heeft een belangrijke internationale dimensie. Bij de IMO wordt er momenteel gesproken over de internationale strategie om de broeikasgasemissie van de scheepvaart te verlagen. De Europese Commissie en alle EU-lidstaten hebben zich achter de beoordeling geschaard dat het cruciaal is dat de internationale scheepvaart tegen 2050

broeikasgasneutraal is om de temperatuurdoelstellingen van de Overeenkomst van Parijs haalbaar te houden. Teneinde de internationale ambitie te verhogen en de ontwikkeling van groene scheepvaartcorridors te stimuleren, stelt de rapporteur voor om de toepassing van deze verordening uit te breiden met het volledige bereik van internationale reizen.

Teneinde fraude met betrekking tot het internationaal bunkeren van waterstof en brandstoffen op basis van waterstof te voorkomen en de internationale handel van duurzame waterstof mogelijk te maken, moet de EU het werk inzake internationale normen voor duurzame waterstof en de volledige documentatie, certificering en controle van duurzame waterstof versnellen. Binnen de IMO en andere internationale organisaties moet er snel werk worden gemaakt van robuuste systemen voor de tracering en verificatie van biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong.

BIJLAGE: LIJST VAN INSTANTIES WAARVAN OF PERSONEN VAN WIE DE RAPPORTEUR INFORMATIE HEEFT ONTVANGEN

De volgende lijst is op zuiver vrijwillige basis en onder exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur opgesteld. De rapporteur heeft informatie ontvangen van de volgende entiteiten of personen bij de opstelling van het ontwerpadvies:

Entiteit en/of persoon
Hanse-Office
Meyer Werft GmbH & Co. KG
Fr. Lürrsen Werft GmbH und Co KG
Verband für Schiffsbau und Meerestechnik e.V.
Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau
Verband Deutscher Reeder
TUI Cruises
Agentur für Struktur und Personalentwicklung
Naturschutzbund Deutschland
Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe
Uniper SE
EWE AG
Verband der Chemischen Industrie
Maritimes Cluster Norddeutschland e.V.
MARIKO GmbH
ZIM-Netzwerk GreenMeth
European Community Shipowner's Associations

T&E - Transport and Environment
IndustriAll Global Union
International Council on Clean Transportation
Getting to Zero coalition
European Sea Ports Organisation (ESPO)
SEA-LNG LTD

AMENDEMENTEN

De Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU. Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie. ***De zeevaartmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen economische actoren in de Unie en daarbuiten, en een gelijk speelveld is onontbeerlijk. De stabiliteit en de welvaart van de zeevaartmarkt en zijn economische actoren zijn afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarin zeevervoerders, havens en andere actoren in de sector***

Amendement

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU, ***waarbij vervuiling als gevolg van de uitstoot van broeikasgassen in het bijzonder een impact heeft op mariene en kustecosystemen, op de mariene biodiversiteit en op de menselijke gezondheid. De CO₂-uitstoot door de zeevaart zal zowel op mondiaal als op Europees vlak waarschijnlijk toenemen als geen verdere actie wordt ondernomen om de uitstoot tegen 2050 te verminderen met respectievelijk 90 % tot 130 % ten opzichte van 2008 en met 86 % ten opzichte van het niveau van 1990^{1 bis}.*** Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren

kunnen functioneren op basis van gelijke kansen. Marktverstoringen kunnen scheepsexploitanten of havens benadelen ten opzichte van concurrenten in de zeevaart of in andere vervoerssectoren. Dat kan op zijn beurt leiden tot minder concurrentievermogen voor de zeevaart en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven.

met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie, ***maar de milieu- en klimaateffecten ervan moeten snel worden aangepakt. Alle sectoren van de economie moeten bijdragen aan de snelle vermindering van de uitstoot van broeikasgassen tot een energieneutrale en koolstofarme economie uiterlijk tegen 2050, zoals vastgelegd in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad^{1ter}. Het is daarom van essentieel belang dat de Unie een ambitieus traject uitzet voor de snelle ecologische transitie van de zeevaartsector, die ook zou bijdragen tot het behoud en de verdere bevordering van haar mondiale leiderschap en concurrentievoordeel op het gebied van groene technologieën, diensten en oplossingen in de sector en tot bevordering van de gezondheid van burgers en verlichting van de belasting van mariene ecosystemen door lawaai en verontreiniging van lucht en water terug te dringen.***

^{1 bis} ***Vierde studie van de IMO naar broeikasgassen 2020, Internationale Maritieme Organisatie, Londen, 2021.***

^{1 ter} ***PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1.***

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Aangezien in deze verordening de negatieve gevolgen van de klimaatverandering, en met name het zeevervoer, voor ecosystemen van oceanen en voor de mariene biodiversiteit, alsook

voor de kwetsbaarheid van kustgebieden, worden erkend, moet in deze verordening rekening worden gehouden met het speciaal verslag van het IPCC over de oceanen en de cryosfeer in een veranderend klimaat^{1 bis} en moet deze verordening in overeenstemming zijn met Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (MRV)^{1 ter} en met de doelstellingen die zijn overeengekomen in het kader van de Missie Zeester 2030: herstel onze oceaan en wateren^{1 quater}.

^{1 bis} IPCC, Special Report on the Ocean and Cyrosphere in a Changing Climate (speciaal verslag over de oceanen en de cryosfeer in een veranderend klimaat), 2019. Verenigde Naties, Overeenkomst van Parijs, 2015.

^{1 ter} Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG.

^{1 quater} Europese Commissie, Directoraat-generaal Onderzoek en Innovatie, Lamy, P., Citores, A., Deidun, A., et al., Missie Zeester 2030: herstel onze oceaan en wateren, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2020.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) De zeevaart biedt werk aan 2 miljoen Europeanen en levert een bijdrage van 149 miljard EUR aan de economie. Voor elk miljoen EUR dat de

scheepvaart oplevert, wordt er elders in de economie van de EU 1,8 miljoen EUR gegenereerd^{1 bis}.

^{1 bis} Verslag van de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap “The Economic Value of the EU Shipping Industry”, 2020.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quater) De succesvolle transitie naar een emissievrije scheepvaart vereist een geïntegreerde benadering en de juiste randvoorwaarden voor het stimuleren van innovatie, zowel aan boord van schepen als in havens. Tot die randvoorwaarden behoren publieke en particuliere investeringen in onderzoek en innovatie, technologische en operationele maatregelen voor het verbeteren van de energie-efficiëntie van schepen, en de ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen, zoals waterstof en ammoniak, die worden geproduceerd uit hernieuwbare-energiebronnen, en van emissievrije aandrijvingstechnologieën, inclusief de noodzakelijke infrastructuurvoorzieningen voor tanken en opladen in havens. Er moet een oceaanfonds worden opgericht om de energie-efficiëntie van schepen te verbeteren en investeringen te ondersteunen die zijn gericht op het koolstofvrij maken van het zeevervoer, ook in de korte vaart en in havens. Daarnaast moeten de inkomsten ook worden gebruikt om steun te geven aan opleiding, her- en bijscholing van werknemers in de hele waardeketen van

de zeevaart, inclusief scheepswerven, om ervoor te zorgen dat zij over de voor de transitie noodzakelijke milieubeschermdende vaardigheden en technologieën beschikken. 20 % van de jaarlijks door de betaling van boetes gegenereerde inkomsten moet worden gebruikt om bij te dragen aan het beschermen, herstellen en beter beheren van de mariene ecosystemen.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)¹⁹ aangenomen, evenals de mededeling “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030”²⁰. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. Bijgevolg zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare *en koolstofarme* brandstoffen *te stimuleren*, ook in de zeevaart. **Tegen 2030 moet** de nodige technologie *zijn* ontwikkeld en uitgerold, zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden doorgevoerd.

Amendement

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om *uiterlijk* tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)¹⁹ aangenomen, evenals de mededeling “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030”²⁰. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. Bijgevolg zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om *de energie- en operationele efficiëntie van de sector te verbeteren en een snelle invoering van hernieuwbare brandstoffen en hernieuwbare energie te bevorderen, met inachtneming van het beginsel van technologische neutraliteit. Het is van essentieel belang om innovatie te stimuleren en onderzoek te ondersteunen*

voor opkomende en toekomstige innovatie, zoals opkomende alternatieve brandstoffen, ecologisch ontwerp, biogebaseerde materialen en windvoortstuwing door middel van de constructie van dikke en stijve vleugels voor zeilboten, terwijl het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare brandstoffen wordt gestimuleerd, ook in de zeevaart. De nodige technologie moet worden ontwikkeld en uitgerold en deze ontwikkeling en uitrol moeten zo spoedig mogelijk worden ondersteund om te waarborgen dat de Unie op schema is om haar klimaat- en energiestreefdoelen voor 2030 te halen alsmede uiterlijk tegen 2050 klimaatneutraal te worden, zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden doorgevoerd.

¹⁹ COM(2020) 563 final.

²⁰ COM(2020) 562 final.

¹⁹ COM(2020) 563 final.

²⁰ COM(2020) 562 final.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Methaan is een krachtig broeikasgas, namelijk meer dan 80 keer zo krachtig als CO₂ over een periode van twintig jaar, waardoor het het op een na belangrijkste broeikasgas is en bijdraagt aan ongeveer een kwart van de huidige opwarming van de aarde. Bovendien is het een uitgangsstof van ozon op leefniveau (O₃), een belangrijke verontreinigende stof. De in het speciaal verslag van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC) over de opwarming van de aarde met 1,5 °C, het zesde evaluatieverslag van de IPCC en de “Global Methane

Assessment” van het Milieuprogramma van de VN (UNEP) van 2021 gemodelleerde trajecten waarmee de opwarming van de aarde beperkt blijft tot 1,5 °C zonder of met een beperkte overschrijding, houden een aanzienlijke vermindering van methaanemissies in. Om het kortetermijneffect van methaan op het klimaat op adequate wijze vast te leggen en de gevolgen voor het klimaat van het gebruik van vloeibaar aardgas in de scheepvaartsector gedurende de voor de toepassing van de verordening vastgestelde periode nauwgezet te verantwoorden, wordt het gebruik van een waarde voor het aardopwarmingsvermogen (GWP) van methaan over een twintigjarige periode (GWP20) geschikter geacht dan een waarde over een honderdjarige periode.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) Gezien hun verschillende uitgangspunten moeten de lidstaten worden ondersteund bij het verbeteren van hun vermogen om veranderingen door te voeren in het beleid met betrekking tot duurzame brandstoffen voor de zeevaart.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3) In het kader van de overgang naar hernieuwbare *en koolstofarme* brandstoffen en alternatieve

(3) In het kader van de overgang naar *duurzame* hernieuwbare brandstoffen en alternatieve energiebronnen is het

energiebronnen is het essentieel dat de goede werking van en eerlijke concurrentie op de EU-zeevaartmarkt wordt gewaarborgd met betrekking tot scheepsbrandstoffen, die een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten uitmaken. Verschillende brandstofvoorschriften in de lidstaten van de Unie **kunnen de economische prestaties van scheepsexploitanten aanzienlijk beïnvloeden en een negatief effect hebben op de concurrentie op de markt. Door het internationale karakter van de scheepvaart kunnen scheepsexploitanten gemakkelijk bunkeren in derde landen en grote hoeveelheden brandstof vervoeren. Dat kan leiden tot koolstoflekkage en nadelige gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector als de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeehavens onder de jurisdictie van een lidstaat niet gepaard gaat met gebruiksvoorschriften die gelden voor alle exploitanten van schepen die aankomen in en vertrekken uit havens onder de jurisdictie van de lidstaten. In deze verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.**

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

essentieel dat de goede werking van en eerlijke concurrentie op de EU-zeevaartmarkt wordt gewaarborgd met betrekking tot scheepsbrandstoffen, die een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten uitmaken – **in de regel tussen 35 % en 53 % van de tarieven voor vrachtvervoer over zee. Om** verschillende brandstofvoorschriften in de lidstaten van de Unie **te voorkomen, gaat** de beschikbaarheid van hernieuwbare brandstoffen in zeehavens onder de jurisdictie van een lidstaat gepaard met gebruiksvoorschriften die gelden voor alle exploitanten van schepen die aankomen in en vertrekken uit havens onder de jurisdictie van de lidstaten. In deze verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.

Amendement

(3 bis) De zeevaart wordt gekenmerkt door hevige internationale concurrentie, en de grote verschillen in regeldruk tussen vlaggenstaten hebben ongewenste praktijken zoals het omvlaggen van

vaartuigen verergerd. Door het wereldwijde karakter dat inherent is aan de sector wordt het belang benadrukt van een gunstig regelgevingsklimaat, dat een allereerste voorwaarde is om nieuwe investeringen aan te trekken en het concurrentievermogen van Europese havens, scheepseigenaren en -exploitanten te waarborgen.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Om een effect te sorteren op alle activiteiten van de zeevaart, is het passend dat deze verordening betrekking heeft op **een deel van de** reizen tussen een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en een haven onder de jurisdictie van een derde land. Deze verordening moet derhalve van toepassing zijn op de **helft van de** energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, op de **helft van de** energie die wordt gebruikt door een schip dat vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart naar een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, de totale energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en de energie die wordt gebruikt door een schip op een ligplaats in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. **Een dergelijke dekking van een deel van de energie die door een schip wordt gebruikt tijdens inkomende en uitgaande reizen tussen de Unie en derde landen, waarborgt de doeltreffendheid van deze verordening, ook door de positieve milieu-effecten van een dergelijk kader te versterken. Tegelijk beperkt een**

Amendement

(4) Om een effect te sorteren op alle activiteiten van de zeevaart, is het passend dat deze verordening betrekking heeft op **alle** reizen tussen een haven onder de jurisdictie van een lidstaat en een haven onder de jurisdictie van een derde land. Deze verordening moet derhalve van toepassing zijn op de **totale** energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, op de **totale** energie die wordt gebruikt door een schip dat vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart naar een haven die niet onder de jurisdictie van een lidstaat valt, de totale energie die wordt gebruikt door een schip dat naar een haven onder de jurisdictie van een lidstaat vaart vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en de energie die wordt gebruikt door een schip op een ligplaats in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. Een dergelijk kader **beperkt** het risico van aanlopen in uitwijkhavens en van verplaatsing van overlappingsactiviteiten naar havens buiten de Unie. Om een vlotte werking van de zeevaart en een gelijk speelveld voor zeevervoerondernemers en havens te garanderen en verstoringen van de interne markt te vermijden, moeten alle

dergelijk kader het risico van aanlopen in uitwijkhavens en van verplaatsing van overladingsactiviteiten naar havens buiten de Unie. Om een vlotte werking van de zeevaart en een gelijk speelveld voor zeevervoerondernemers en havens te garanderen en verstoringen van de interne markt te vermijden, moeten alle reizen die aankomen in of vertrekken vanuit havens die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen en het verblijf van schepen in die havens, onder de eenduidige regels van deze verordening vallen.

reizen die aankomen in of vertrekken vanuit havens die onder de jurisdictie van de lidstaten vallen en het verblijf van schepen in die havens, onder de eenduidige regels van deze verordening vallen.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) De verordening inzake FuelEU Zeevaart moet nauw zijn afgestemd op en stroken met het voorstel voor een verordening XXXX-XXX (verordening infrastructuur voor alternatieve brandstoffen), het voorstel voor een herziening van Richtlijn 2003/87/EG (EU-ETS), Richtlijn XXX-XXX (richtlijn hernieuwbare energie), en het voorstel voor een herziening van Richtlijn 2003/96/EG (energiebelastingrichtlijn) teneinde een samenhangend wetgevingskader voor het ecosysteem van de scheepvaart te waarborgen, dat ertoe bijdraagt dat de productie van alternatieve brandstoffen massaal kan worden vergroot, de uitrol van de nodige infrastructuur garandeert en het gebruik van deze brandstoffen aanmoedigt bij een gestaag toenemend deel van de vaartuigen.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening
Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Opgemerkt moet worden dat een drempel van 5 000 brutoton (BT) in de praktijk ongewenste nadelige effecten kan hebben, aangezien het kleinere schepen niet stimuleert om hun uitstoot terug te dringen en kan leiden tot de vervanging van een schip boven de drempel door meerdere kleinere schepen, resulterend in een gebrek aan een gelijk speelveld en een negatieve impact op de CO₂-uitstoot en het milieu.

Amendement 13

Voorstel voor een verordening
Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) De voor de naleving van deze verordening verantwoordelijke persoon of organisatie is de scheepvaartmaatschappij, gedefinieerd als de reder of enige andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de reder heeft overgenomen en die, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die voortvloeien uit de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie. ***Die definitie is gebaseerd op de definitie van “maatschappij” in artikel 3, punt d), van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad²¹, en is in overeenstemming met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat in 2016 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgezet.***

(6) De voor de naleving van deze verordening verantwoordelijke persoon of organisatie is de scheepvaartmaatschappij, gedefinieerd als de reder of enige andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de reder heeft overgenomen en die, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die voortvloeien uit de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie. De scheepvaartmaatschappij ***is echter niet altijd*** verantwoordelijk voor ***het aankopen van de brandstof en/of het nemen van operationele*** beslissingen die van invloed zijn op de broeikasgasintensiteit van de door het schip gebruikte energie. ***Deze verantwoordelijkheden kunnen op grond van een contractuele overeenkomst***

Overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt, kan de scheepvaartmaatschappij door een contractuele regeling de entiteit die rechtstreeks verantwoordelijk is voor de beslissingen die van invloed zijn op de broeikasgasintensiteit van de door het schip gebruikte energie, aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening. **Die entiteit is normaliter de entiteit die verantwoordelijk is voor de keuze aangaande de brandstof, de route en de snelheid van het schip.**

worden overgenomen door een andere entiteit dan de scheepvaartmaatschappij. In dat geval is het, om het beginsel dat de vervuiler betaalt naar behoren uit te voeren en het gebruik van schonere brandstoffen te stimuleren, belangrijk dat in deze overeenkomsten een bindende clause wordt opgenomen teneinde aan die entiteit de kosten uit hoofde van deze verordening door te berekenen, namelijk de boetes die verband houden met de ondermaatse prestatie van het schip, en dat de clause bepaalt dat de entiteit die verantwoordelijk is voor de exploitatie van het schip de rederij terugbetaalt wat betreft de opgelegde boetes. Exploitatie van het schip betekent in dit verband het bepalen van de vervoerde vracht, het traject (met inbegrip van de aanloophavens), de routing en/of de snelheid van het schip.

²¹ **Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).**

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Om de administratieve lasten te beperken, met name voor kleinere exploitanten, mag deze verordening niet van toepassing zijn op houten schepen van primitieve bouw en schepen die niet mechanisch worden voortbewogen, en moet zij gericht zijn op schepen van meer

Amendement

(7) Om de administratieve lasten te beperken, met name voor kleinere exploitanten, mag deze verordening niet van toepassing zijn op houten schepen van primitieve bouw en schepen die niet mechanisch worden voortbewogen, en moet zij gericht zijn op schepen van meer

dan **5 000** brutoton. **Hoewel die laatste** schepen maar ongeveer 55 % uitmaken van alle schepen die havens aandoen in de zin van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad, **zijn zij verantwoordelijk voor 90 %** van de **CO₂-uitstoot van de zeevaart.**

dan **400** brutoton, **aangezien** schepen van **meer dan 5 000 brutoton** maar ongeveer 55 % uitmaken van alle schepen die havens aandoen in de zin van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad, **en te voorkomen dat er stimulansen ontstaan om het systeem te manipuleren door schepen te bouwen die net onder de drempel vallen. De uitbreiding van dit toepassingsgebied moet ook de ontwikkeling en toepassing van de technologische innovaties voor middelgrote schepen bevorderen.**

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) De ontwikkeling en toepassing van **nieuwe** brandstoffen en energieoplossingen vereist een gecoördineerde aanpak om de vraag, het aanbod en de passende distributie-infrastructuur op elkaar af te stemmen. Hoewel het huidige Europese regelgevingskader al gedeeltelijk betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²² en de brandstofdistributie door Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad²³, is er ook behoefte aan een instrument waarmee de vraag naar hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen voor de zeevaart **kan worden verhoogd.**

²² Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het

Amendement

(8) De ontwikkeling en toepassing van **duurzame hernieuwbare** brandstoffen en energieoplossingen vereist een gecoördineerde aanpak om de vraag, het aanbod en de passende distributie-infrastructuur op elkaar af te stemmen. Hoewel het huidige Europese regelgevingskader al gedeeltelijk betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²² en de brandstofdistributie door Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad²³, is er ook behoefte aan een instrument waarmee de vraag **kan worden verhoogd** naar hernieuwbare brandstoffen voor de zeevaart **en de levering daarvan door afzonderlijke brandstofleveranciers om voldoende verspreiding van hernieuwbare brandstoffen voor de zeevaart te waarborgen.**

²² Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het

gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

²³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

²³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Hoewel instrumenten zoals koolstofbeprijzing *of streefcijfers voor de koolstofintensiteit van activiteiten* een betere *energie-efficiëntie* stimuleren, zijn zij niet geschikt om op korte en middellange termijn een aanzienlijke verschuiving naar hernieuwbare *en koolstofarme* brandstoffen teweeg te brengen. Daarom is een specifieke regelgevende aanpak nodig voor het gebruik van hernieuwbare *en koolstofarme* brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9) Hoewel instrumenten zoals koolstofbeprijzing *in zekere mate* een betere *energie- en operationele efficiëntie kunnen* stimuleren, zijn zij niet geschikt om op korte en middellange termijn een aanzienlijke *invoering van maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie noch een* verschuiving naar hernieuwbare brandstoffen teweeg te brengen. Daarom is een specifieke regelgevende aanpak nodig voor *het bevorderen van maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie en* het gebruik van hernieuwbare brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart.

zodat naast het bevorderen van de overstap naar duurzame hernieuwbare brandstof minimale energie is vereist voor de diverse zeevaartactiviteiten. Een streefdoel voor emissiereductie per transportwerk zal scheepseigenaren en exploitanten ertoe aanmoedigen de beschikbare operationele en energie-efficiëntiemaatregelen uit te voeren die tegemoetkomen aan hun behoeften, zoals lage snelheid (slow steaming), optimalisering van snelheid en planning, windvoortstuwing, behandeling met aangroeiwerende middelen, elektriciteitsvoorziening door hernieuwbare energiebronnen en energieopslag, maar ook digitalisering en optimalisering van de logistiek. Even belangrijk voor een correcte toepassing van de richtsnoeren “energie-efficiëntie eerst” is de stimulering van energie-efficiëntere energiebronnen of voortstuwingstechnologieën voor energiegebruik aan boord en op de ligplaats teneinde te voldoen aan de bepalingen van deze verordening.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, moeten doelgericht zijn en het beginsel van technologieneutraliteit eerbiedigen. Daarom moeten grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, zonder het gebruik van een bepaalde brandstof of technologie voor te schrijven.

Amendement

(10) Beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, moeten doelgericht zijn en het beginsel van technologieneutraliteit eerbiedigen. Daarom moeten grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, zonder het gebruik van een bepaalde brandstof of technologie voor te schrijven. ***Tegelijkertijd moet er een onderscheid worden gemaakt om met name schaalbare emissievrije brandstoffen te stimuleren die nodig zijn***

om uiteindelijk de volledige dekking van de markt te bewerkstelligen. Bovendien zouden met specifieke prikkels de opschaling en invoering van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong kunnen worden aangemoedigd die een doorslaggevende rol moeten gaan spelen in het koolstofvrij maken van de toepassingen in de zeevaart waarvoor geen energie-efficiënter en duurzamer alternatief op basis van hernieuwbare energie bestaat, zoals rechtstreekse elektriciteitsvoorziening uit hernieuwbare energie of hernieuwbare voortstuwingstechnologieën.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen met een groot potentieel voor duurzaamheid en marktrijpheid en voor innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moeten worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame brandstoffen voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie **om het vervoer** koolstofvrij **te** maken; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt. **Daartoe moeten duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit in de delen A en B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking worden genomen, evenals synthetische brandstoffen voor de**

Amendement

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare brandstoffen met een groot potentieel voor duurzaamheid en marktrijpheid en voor innovatie en groei om aan toekomstige behoeften te voldoen, moeten worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame brandstoffen **en hernieuwbare voortstuwingstechnologieën** voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie op het gebied van **klimaat, energie en het** koolstofvrij maken **van het vervoer**; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt.

zeevaart. Met name duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang aangezien het momenteel de meest marktrijpe technologie is om de zeevaart al op korte termijn koolstofvrij te maken.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) De scheepvaart wordt in de waterstofstrategie van de EU^{1 bis} aangehaald als een belangrijke sector voor de opschaling van duurzame brandstoffen op basis van hernieuwbare waterstof. Aangezien de scheepvaart een concurrentiestrijd om de schaarse aanvoer van hernieuwbare waterstof moet voeren met andere sectoren, waarin andere, efficiëntere oplossingen zoals directe elektrificatie kunnen worden toegepast, moeten er aanvullende maatregelen worden vastgesteld om het gebruik van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de zeevaart aan te moedigen, daar zij flink moeten worden opgeschaald om tegen 2050 een emissievrije scheepvaart te verwezenlijken.

^{1 bis} COM(2020)0301.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) De Commissie heeft bijkomende prikkels voor synthetische brandstoffen aangeduid als belangrijk element om het prijsverschil tussen fossiele brandstoffen en biobrandstoffen in de effectbeoordeling bij deze verordening te overbruggen. De Commissie erkent dat een minimumquotum voor synthetische brandstoffen positieve gevolgen zou hebben voor innovatie en de sectoren voor scheepvaart, scheepsbouw en scheepsuitrusting. Deze aanzet tot innovatie moet al voor 2030 in gang worden gezet om de vermindering van broeikasgassen te versnellen en hoogwaardige banen in de Europese scheepsbouw en verwante sectoren te vrijwaren. Een quotum kan er doorgaans toe leiden dat het regelgevingskader voorspelbaarder wordt, waardoor een belangrijke belemmering voor de uitrol van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong tot een minimum wordt herleid.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) In de zeevaart moet die aanpak echter strikter worden toegepast. Daar is momenteel weinig vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen, aangezien meer dan 99 % van de brandstoffen die momenteel in de zeevaart worden gebruikt, van fossiele oorsprong is. Dat brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen

Amendement

(13) In de zeevaart moet die aanpak echter strikter worden toegepast. Daar is momenteel weinig vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen, aangezien meer dan 99 % van de brandstoffen die momenteel in de zeevaart worden gebruikt, van fossiele oorsprong is. Dat brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen

niet voor deze verordening in aanmerking komen, minimaliseert derhalve ook het risico dat de decarbonisatie van de vervoersector wordt vertraagd, wat anders een gevolg zou kunnen zijn van een verschuiving van biobrandstoffen op basis van gewassen van het wegvervoer naar de zeevaart. Een dergelijke verschuiving moet tot een minimum worden beperkt, aangezien het wegvervoer momenteel veruit de meest vervuilende vervoerssector blijft en de zeevaart voornamelijk fossiele brandstoffen gebruikt. Daarom moet worden voorkomen dat een potentieel grote vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen wordt gecreëerd door het gebruik ervan in het kader van deze verordening te stimuleren. Omdat alle soorten brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen extra broeikasgasemissies en biodiversiteitsverlies veroorzaken, moeten die brandstoffen worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject.

niet voor deze verordening in aanmerking komen, minimaliseert derhalve ook het risico dat de decarbonisatie van de vervoersector wordt vertraagd, wat anders een gevolg zou kunnen zijn van een verschuiving van biobrandstoffen op basis van gewassen van het wegvervoer naar de zeevaart. Een dergelijke verschuiving moet tot een minimum worden beperkt, aangezien het wegvervoer momenteel veruit de meest vervuilende vervoerssector blijft en de zeevaart voornamelijk fossiele brandstoffen gebruikt. Daarom moet worden voorkomen dat een potentieel grote vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen wordt gecreëerd door het gebruik ervan in het kader van deze verordening te stimuleren. Omdat alle soorten brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen extra broeikasgasemissies en biodiversiteitsverlies veroorzaken, moeten die brandstoffen worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject *van fossiele brandstoffen. Dit geldt ook voor tussengewassen en voor destillaten van palmvetzuren die een belangrijk bijproduct zijn van palmolie. Ingevoerde biobrandstoffen moeten voldoen aan de Europese duurzaamheidscriteria voorzien in de richtlijn hernieuwbare energie.*

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 bis) Afgewerkte bak- en braadolie kan een duurzame brandstof op basis van afval zijn. Er was echter sprake van fraude in derde landen met betrekking tot onrechtmatige etikettering van afgewerkte bak- en braadolie. Uit de jaarlijkse onderzoeken van OLAF¹ bis

blijkt dat de illegale invoer van van de wereldmarkt afkomstige biodiesel in de EU, die ten onrechte wordt beschreven als zijnde verkregen met afgewerkte bak- en braadolie, een zorgwekkende omvang heeft aangenomen. Met het oog op het internationale karakter van deze verordening is de handhaving en controle van de duurzaamheidsnormen voor biobrandstoffen die worden gebunkerd nog moeilijker dan voor ingevoerde biobrandstoffen. Derhalve moet de Commissie beoordelen of afgewerkte bak- en braadolie moet worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 13 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 ter) Teneinde fraude met betrekking tot het internationaal bunkeren van hernieuwbare waterstof en brandstoffen op basis van waterstof te voorkomen en de internationale handel van hernieuwbare waterstof mogelijk te maken, moet de EU de werkzaamheden inzake internationale normen voor hernieuwbare waterstof en robuuste systemen voor tracering, certificering en verificatie voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong versnellen.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 14

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt, moet er snel worden opgetreden en moet er een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. Een duidelijk en stabiel regelgevingskader voor de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen voor de zeevaart toeneemt.

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt **en schepen een lange gemiddelde levensduur hebben, van 25 tot 30 jaar**, moet er snel worden opgetreden en moet er een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. **De in een stroomversnelling geraakte klimaatcrisis maakt het belang van de nu in de sector genomen maatregelen nog groter.** Een duidelijk, **ambitieu**s en stabiel regelgevingskader voor de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie, **zowel tijdens de vaart als op de ligplaats**. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare brandstoffen voor de zeevaart toeneemt. **Het is belangrijk om rechtszekerheid te waarborgen en de sector voldoende tijd te geven om op lange termijn te plannen en voor te bereiden, en om gestrande activa te voorkomen. Bij eventuele toekomstige herzieningen van deze verordening moet hier terdege rekening mee worden gehouden.**

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) In deze verordening moeten de methodologie en de formule worden vastgesteld voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie. Die formule moet gebaseerd zijn op het gerapporteerde brandstofverbruik van schepen en rekening houden met de relevante emissiefactoren van die brandstoffen. Het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals wind of elektriciteit moet ook in de methodologie worden opgenomen.

Amendement

(15) In deze verordening moeten de methodologie en de formule worden vastgesteld voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie. Die formule moet gebaseerd zijn op het gerapporteerde brandstofverbruik van schepen en rekening houden met de relevante emissiefactoren van die brandstoffen, ***onder meer op basis van de informatie die wordt verstrekt door leveranciers van brandstoffen voor de zeevaart in de EU.*** Het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals wind, ***zon*** of elektriciteit, ***zowel op zee als op de ligplaats,*** moet ook in de methodologie worden opgenomen.

Amendement 27

**Voorstel voor een verordening
Overweging 17**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van hernieuwbare ***en koolstofarme*** brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog. ***De prestaties van*** fossiele brandstoffen mogen echter alleen worden beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening.

Amendement

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van ***alle*** hernieuwbare brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog. Fossiele brandstoffen, ***waaronder fossiele aardgassen,*** mogen echter alleen worden beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening.

Amendement 28

**Voorstel voor een verordening
Overweging 18**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) Een alomvattende benadering van de uitstoot van de relevantste broeikasgassen (CO₂, CH₄ en N₂O) is noodzakelijk om het gebruik van energiebronnen met een lagere algemene broeikasgasvoetafdruk te stimuleren. Om rekening te houden met het aardopwarmingsvermogen van methaan **en** distikstofoxide, **moet** de bij deze verordening vastgestelde **grenswaarde** derhalve worden uitgedrukt in “CO₂-equivalent”.

Amendement

(18) Een alomvattende benadering van de uitstoot van de relevantste broeikasgassen (CO₂, CH₄ en N₂O), **inclusief de klimaatimpact van zwarte koolstofemissies**, is noodzakelijk om het gebruik van energiebronnen met een lagere algemene broeikasgasvoetafdruk te stimuleren. Om rekening te houden met het aardopwarmingsvermogen van methaan, distikstofoxide **en zwarte koolstof**, **moeten** de bij deze verordening vastgestelde **referentiewaarden en grenswaarden** derhalve worden uitgedrukt in “CO₂-equivalent”.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening
Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 bis) **Volgens het zesde evaluatieverslag van het IPCC^{1 bis} loopt de wereld het risico dat in de komende twintig jaar de temperatuurgrens van 1.5 °C zal worden overschreden. Derhalve is het passend om het aardopwarmingsvermogen van methaan, zwarte koolstof en distikstofoxide te berekenen over een tijdsbestek van twintig jaar om een onderschatting van het daadwerkelijke effect op korte termijn op de opwarming van de aarde te voorkomen.**

^{1 bis} IPCC, 2021: *Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Bijdrage van werkgroep I aan het zesde evaluatierapport van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering.*

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Overweging 18 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(18 ter) Zwarte koolstof is zowel een luchtverontreinigende stof als een kortstondige klimaatvervuiler die samen met zwevende deeltjes ontstaat tijdens verbranding, met een aanzienlijk opwarmend effect. In een mededeling^{1 bis} van oktober 2021 besloot de EU “het voortouw te nemen bij het streven naar een emissievrije scheepvaart in de Noordelijke IJszee waarbij de verontreiniging tot nul wordt teruggebracht, in overeenstemming met de doelstellingen van de Green Deal van de EU en het “Fit for 55”-pakket”.

^{1 bis} Gezamenlijke mededeling aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio’s “Een sterker engagement van de EU voor een vreedzaam, duurzaam en welvarend noordpoolgebied”, JOIN(2021) 27 final.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(19) Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwingsbronnen zoals wind- en zonne-energie, vermindert aanzienlijk de broeikasgasintensiteit van het totale energieverbruik van schepen. ***Hoewel het moeilijk is*** om die energiebronnen nauwkeurig te meten en te kwantificeren (***intermitterend energieverbruik, directe***

(19) Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwingsbronnen zoals wind- en zonne-energie, vermindert aanzienlijk de broeikasgasintensiteit van het totale energieverbruik van schepen. ***Oplossingen*** om die energiebronnen nauwkeurig te meten en te kwantificeren ***zoals sensoren en software aan boord voor de***

overdracht van energie voor de voortstuwing enz.), mag dat de herkenbaarheid ervan in het totale energieverbruik van schepen niet belemmeren door middel van benaderingen van hun bijdrage aan de energiebalans van het schip.

beoordeling van de omstandigheden onderweg worden steeds meer beschikbaar. Daarom moet de bijdrage van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwing aan de totale energiebalans van het schip zo nauwkeurig mogelijk worden geregistreerd en verantwoord met de tot op dat moment best beschikbare middelen voor meting, of wanneer is aangetoond dat meting technisch onmogelijk is met de best beschikbare benaderingen. MEPS.1/Circ. 896 van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voorziet bijvoorbeeld in richtsnoeren voor de behandeling van innovatieve energie-efficiëntietechnologie, ook voor het ramen van energie uit met wind ondersteunde voortstuwing.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) Luchtverontreiniging (zwaveloxide, stikstofdioxide en stofdeeltjes) door schepen op de ligplaats is een belangrijk punt van zorg voor kustgebieden en havensteden. Derhalve moeten specifieke en strenge verplichtingen worden opgelegd om de uitstoot op de ligplaats te verminderen van schepen die tijdens hun verblijf in de haven hun **motoren** laten draaien om energie op te wekken. Volgens gegevens die in 2018 zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2015/757, werd de hoogste uitstoot per schip op de ligplaats geproduceerd door passagiers- en containerschepen. De uitstoot van die scheepscategorieën moet dan ook prioritair worden aangepakt.

Amendement

(20) Luchtverontreiniging (zwaveloxide, stikstofdioxide en stofdeeltjes) door schepen op de ligplaats is een belangrijk punt van zorg voor kustgebieden en havensteden **met een geraamde impact van meer dan 50 000 sterfgevallen per jaar in de Unie.** Derhalve moeten specifieke en strenge verplichtingen worden opgelegd om de uitstoot op de ligplaats te verminderen van schepen die tijdens hun verblijf in de haven hun **interne verbrandingsmotoren** laten draaien om energie op te wekken. Volgens gegevens die in 2018 zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2015/757, werd de hoogste uitstoot per schip op de ligplaats geproduceerd door passagiers- en containerschepen. De uitstoot van die scheepscategorieën moet dan ook prioritair worden aangepakt, **kort daarna gevolgd door maatregelen en streefcijfers voor de aanpak van de uitstoot van alle resterende**

schepen om de luchtkwaliteit in kustgebieden en havensteden te verbeteren, aangezien deze schepen slechts goed zijn voor 40 % van de op de ligplaats geproduceerde emissies. Teneinde de menselijke gezondheid en het milieu beter te beschermen, moet het toepassingsgebied worden uitgebreid met andere scheepstypen.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(20 bis) Aangezien schepen de op een na grootste bijdrager zijn aan de opwarming van de aarde moeten in deze verordening maatregelen ter vermindering van zwarte koolstof worden opgenomen om zo spoedig mogelijk zowel luchtverontreiniging als klimaatverandering te bestrijden. Met de vaststelling van strenge grenswaarden voor broeikasgasintensiteit en een streefdoel voor operationele energie-efficiëntie wordt een bijdrage geleverd aan de vermindering van zowel CO₂ als zwarte koolstof. Aangezien er echter tijd nodig is voordat deze streefdoelen kunnen worden geïmplementeerd, zijn aanvullende maatregelen nodig om het vrijkomen van zwarte koolstof dichtbij of in de buurt van het noordpoolgebied prioritair aan te pakken. Daarom moet van alle onder deze verordening vallende schepen die door het noordpoolgebied varen, worden geëist dat zij alleen destillaten of hernieuwbare brandstoffen of emissievrije voortstuwingsmethoden gebruiken.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door **de zeevaart**. Gezien het groeiende aandeel hernieuwbare energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU, is walstroom een steeds schonere energiebron voor schepen op de ligplaats. Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. Er moeten derhalve specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door de meest vervuilende schepen verplicht te stellen.

Amendement

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen **op de ligplaats** en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door **schepen op de ligplaats**. Gezien het groeiende aandeel hernieuwbare energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU, is walstroom een steeds schonere energiebron voor schepen op de ligplaats. Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), **en havens tegelijkertijd zijn vrijgesteld van de verplichting om walstroomaansluitpunten aan te bieden als er geen vraag naar is**, is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. Er moeten derhalve specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door de meest vervuilende schepen verplicht te stellen, **terwijl Richtlijn 2014/94/EU moet waarborgen dat havens emissievrije infrastructuur inzetten en voorkomen dat er wegens de infrastructuur lock-ins van fossiele brandstoffen ontstaan. Binnen deze verordening moet er een parallelle verplichting komen voor havens om te zorgen voor de noodzakelijke infrastructuur, ook om oneerlijke concurrentie tussen havens te voorkomen. Als de verplichting niet wordt nageleefd, moeten havens aansprakelijk zijn voor het betalen van boetes.**

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Naast walstroom kunnen andere technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom, dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

Amendement

(22) Naast walstroom kunnen andere technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren, **zoals installaties voor hernieuwbare energie aan boord, accu's en accuwissels**. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom, **wat betreft luchtverontreiniging en vermindering van broeikasgasemissie**, dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

Amendement 36

**Voorstel voor een verordening
Overweging 24**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, **moeten** uitzonderingen op grond van de **onbeschikbaarheid of** incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen **worden beperkt**, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. Vanaf **2035** moeten scheepsexploitanten **hun havenaanlopen zorgvuldig plannen zodat** zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. Een beperkt aantal uitzonderingen op grond van onbeschikbaarheid **of incompatibiliteit** van walstroomvoorzieningen **wordt** gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop **en aanlopen in havens met incompatibele apparatuur** mogelijk te maken.

Amendement

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, **dienen geen** uitzonderingen **te worden gemaakt** op grond van de incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. **Havens moeten hun ligplaatsen, en scheepseigenaren hun vaartuigen, uitrusten met stroominstallaties die voldoen aan de geldende normen, teneinde te waarborgen dat de systemen volledig compatibel zijn.** Vanaf **2030** moeten scheepsexploitanten **ervoor zorgen dat** zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu **en de menselijke gezondheid** in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. Een beperkt aantal uitzonderingen

op grond van onbeschikbaarheid van walstroomvoorzieningen **moet worden** gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop mogelijk te maken.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Overweging 24 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 bis) De beperking van luchtverontreinigende stoffen is van groot belang voor de menselijke gezondheid, maar technische oplossingen zoals systemen voor de reiniging van uitlaatgassen mogen niet leiden tot een verplaatsing van de verontreiniging. De lozing van afval afkomstig uit systemen voor de reiniging van uitlaatgassen kan de directe omgeving van scheepvaartroutes belasten en kan worden vermeden door een correcte verwijdering bij havenontvangstvoorzieningen.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Overweging 24 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 ter) Bij de uitvoering van deze verordening moet rekening worden gehouden met de diverse bestuursmodellen voor havens die in de hele Unie bestaan.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Overweging 24 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 quater) *Coördinatie tussen exploitanten van havens en schepen is cruciaal om vlotte verbindingprocedures voor walstroomvoorzieningen in havens te waarborgen. Scheepsexploitanten moeten de havens die zij zullen aandoen, informeren over hun voornemens om walstroom te gebruiken en over hun stroombehoefte tijdens hun aanwezigheid, met name als die de geschatte behoefte voor deze scheepscategorie overschrijdt.*

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(25) Deze verordening moet een robuust systeem voor monitoring, rapportage en verificatie invoeren om de naleving van de bepalingen ervan te controleren. Een dergelijk systeem moet op niet-discriminerende wijze op alle schepen van toepassing zijn en verificatie door derden vereisen om de nauwkeurigheid van de in het systeem ingebrachte gegevens te waarborgen. Om de doelstelling van deze verordening gemakkelijker te verwezenlijken, moeten zo nodig alle reeds voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 gerapporteerde gegevens worden gebruikt om de naleving van deze verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en maritieme autoriteiten te beperken.

(25) Deze verordening moet een robuust **en transparant** systeem voor monitoring, rapportage en verificatie invoeren om de naleving van de bepalingen ervan te controleren. Een dergelijk systeem moet op niet-discriminerende wijze op alle schepen van toepassing zijn en verificatie door derden vereisen om de nauwkeurigheid van de in het systeem ingebrachte gegevens te waarborgen. Om de doelstelling van deze verordening gemakkelijker te verwezenlijken, moeten zo nodig alle reeds voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 gerapporteerde gegevens worden gebruikt om de naleving van deze verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en maritieme **en administratieve** autoriteiten te beperken.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

(26) De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor het monitoren en rapporteren van de hoeveelheid en het soort energie die tijdens de vaart en op de ligplaats aan boord van het schip is verbruikt, alsmede voor het verstrekken van andere relevante informatie zoals het type motor *of de aanwezigheid* van windhulptechnologie, teneinde aan te tonen dat de in deze verordening vastgestelde grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt nageleefd. Om de naleving van deze monitoring- en rapportageverplichtingen en het verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Overweging 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

(27) De certificering van brandstoffen is essentieel om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken en de milieu-integriteit te waarborgen van de hernieuwbare *en koolstofarme*

Amendement

(26) De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor het monitoren en rapporteren van de hoeveelheid en het soort energie die tijdens de vaart en op de ligplaats aan boord van het schip is verbruikt, alsmede voor het verstrekken van andere relevante informatie zoals het type motor, de *technische specificatie* van windhulptechnologie *of van elke aan boord aanwezige alternatieve energiebron, met inbegrip van verantwoording van de daardoor geleverde energie*, teneinde aan te tonen dat de in deze verordening vastgestelde grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt nageleefd. Om de naleving van deze monitoring- en rapportageverplichtingen en het verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd.

Amendement

(27) De certificering van brandstoffen is essentieel om de doelstellingen van deze verordening te verwezenlijken en de milieu-integriteit te waarborgen van de hernieuwbare brandstoffen die naar

brandstoffen die naar verwachting in de zeevaart zullen worden ingezet. Die certificering moet gebeuren volgens een transparante en niet-discriminerende procedure. Om de certificering te vergemakkelijken en de administratieve lasten te beperken, moet de certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof gebeuren volgens de regels van Richtlijn (EU) 2018/2001. Die aanpak moet ook gelden voor brandstoffen die buiten de Unie worden gebunkerd en die moeten worden beschouwd als ingevoerde brandstoffen, zoals in Richtlijn 2018/2001/EU. Maatschappijen die voornemens zijn af te wijken van de standaardwaarden waarin die richtlijn of dit nieuwe kader voorziet, mogen dat alleen doen als de waarden kunnen worden gecertificeerd aan de hand van een van de vrijwillige regelingen die krachtens Richtlijn (EU) 2018/2001 zijn erkend (voor waarden van bron tot tank) of door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen (voor waarden van tank tot kielzog).

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Overweging 28

Door de Commissie voorgestelde tekst

(28) Verificatie door geaccrediteerde verificateurs moet de nauwkeurigheid en volledigheid van de monitoring en rapportage door maatschappijen en de naleving van deze verordening waarborgen. Teneinde de onpartijdigheid te waarborgen, moeten verificateurs onafhankelijke en bevoegde juridische entiteiten zijn, geaccrediteerd door nationale accrediteringsinstanties die zijn

verwachting in de zeevaart zullen worden ingezet. Die certificering moet gebeuren volgens een transparante en niet-discriminerende procedure. Om de certificering te vergemakkelijken en de administratieve lasten te beperken, moet de certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof gebeuren volgens de regels van Richtlijn (EU) 2018/2001. Die aanpak moet ook gelden voor brandstoffen die buiten de Unie worden gebunkerd en die moeten worden beschouwd als ingevoerde brandstoffen, zoals in Richtlijn 2018/2001/EU. Maatschappijen die voornemens zijn af te wijken van de standaardwaarden waarin die richtlijn of dit nieuwe kader voorziet, mogen dat alleen doen als de waarden kunnen worden gecertificeerd aan de hand van een van de vrijwillige regelingen die krachtens Richtlijn (EU) 2018/2001 zijn erkend (voor waarden van bron tot tank) of door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen (voor waarden van tank tot kielzog).

Amendement

(28) Verificatie door geaccrediteerde verificateurs moet de nauwkeurigheid en volledigheid van de monitoring en rapportage door maatschappijen en de naleving van deze verordening waarborgen. Teneinde de onpartijdigheid **en doeltreffendheid** te waarborgen, moeten verificateurs onafhankelijke en bevoegde juridische entiteiten zijn, geaccrediteerd **en gecontroleerd** door nationale

opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad²⁴.

accrediteringsinstanties die zijn opgericht krachtens Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad^{23 bis 24}.

²⁴ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

^{23 bis} ***De respectieve bevoegde administrerende autoriteit wordt in deze verordening gedefinieerd en bepaalt de boetes die niet-conforme ondernemingen moeten betalen.***

²⁴ Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93 (PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30).

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

(29) Op basis van de gegevens en informatie die door de maatschappijen worden gemonitord en gerapporteerd, moeten de verificateurs de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie en de balans van het schip met betrekking tot de grenswaarde berekenen en vaststellen, met inbegrip van eventuele nalevingsoverschotten of -tekorten, alsmede de naleving van de voorschriften voor het gebruik van walstroom op de ligplaats. De verificateur moet de betrokken maatschappij in kennis stellen **van** deze informatie. Als de verificateur dezelfde entiteit is als de verificateur voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757, kan die kennisgeving samen met het verificatieverslag uit hoofde van die verordening worden gedaan. Die

Amendement

(29) Op basis van de gegevens en informatie die door de maatschappijen worden gemonitord en gerapporteerd, moeten de verificateurs de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie en de balans van het schip met betrekking tot de grenswaarde berekenen en vaststellen, met inbegrip van eventuele nalevingsoverschotten of -tekorten, alsmede de naleving van de voorschriften voor het gebruik van walstroom op de ligplaats. De verificateur moet **bovendien jaarlijks elk soort op de ligplaats of op zee gebruikte brandstof of energie, met inbegrip van elke gebruikte vervangende energiebron zoals elektriciteit, wind- of zonne-energie, afzonderlijk aggregeren. De verificateur moet** de betrokken maatschappij in kennis stellen **en** deze

informatie moet vervolgens door de betrokken maatschappij aan de Commissie worden meegedeeld.

informatie **doorgeven**. Als de verificateur dezelfde entiteit is als de verificateur voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757, kan die kennisgeving samen met het verificatieverslag uit hoofde van die verordening worden gedaan. Die informatie moet vervolgens door de betrokken maatschappij aan de Commissie worden meegedeeld.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Overweging 30

Door de Commissie voorgestelde tekst

(30) De Commissie moet een elektronische databank opzetten om de prestaties van elk schip te registreren en de naleving van deze verordening te waarborgen; zij moet de werking van deze databank garanderen. Om de rapportage te vergemakkelijken en de administratieve lasten voor maatschappijen, verificateurs en andere gebruikers te beperken, moet die elektronische databank voortbouwen op de bestaande THETIS-MRV-module en rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens te hergebruiken.

Amendement

(30) De Commissie moet een **centraal beheerde** elektronische databank opzetten om de prestaties van elk schip te registreren en de naleving van **de verschillende bepalingen van deze verordening te waarborgen, alsmede om gegevens te verzamelen over energiegebruik, boetes, flexibiliteiten, vrijstellingen en andere relevante informatie met betrekking tot deze verordening**; zij moet de werking van deze databank garanderen. Om de rapportage te vergemakkelijken en de administratieve lasten voor maatschappijen, verificateurs en andere gebruikers te beperken, moet die elektronische databank voortbouwen op de bestaande THETIS-MRV-module en rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens te hergebruiken. **De in de databank opgenomen gegevens moeten vergelijkbaar zijn en in een open formaat openbaar beschikbaar worden gemaakt opdat het algemene publiek en met name het maatschappelijk middenveld en de wetenschappelijke gemeenschap in staat zijn de ecologische overgang van de**

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Overweging 32

Door de Commissie voorgestelde tekst

(32) Om technologische lock-in te voorkomen en de toepassing van **best presterende** oplossingen te blijven ondersteunen, moet maatschappijen worden toegestaan om de prestaties van **verschillende** schepen samen te voegen en een eventuele overprestatie van het ene schip te gebruiken om de ondermaatse prestatie van een ander schip te compenseren. Dat creëert de mogelijkheid om buitengewone naleving te belonen en stimuleert investeringen in geavanceerdere technologie. De mogelijkheid om voor gebundelde naleving te kiezen, moet vrijwillig blijven en met instemming van de betrokken maatschappijen gebeuren.

Amendement

(32) Om technologische lock-in te voorkomen en de toepassing van **de meest energie-efficiënte en duurzame** oplossingen **op basis van hernieuwbare energie** te blijven ondersteunen, moet maatschappijen worden toegestaan om de prestaties van schepen samen te voegen en een eventuele overprestatie van het ene schip te gebruiken om de ondermaatse prestatie van een ander schip te compenseren. Dat creëert de mogelijkheid om buitengewone naleving te belonen en stimuleert investeringen in geavanceerdere technologie. De mogelijkheid om voor gebundelde naleving te kiezen, moet vrijwillig blijven en met instemming van de betrokken maatschappijen gebeuren.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Overweging 33

Door de Commissie voorgestelde tekst

(33) Een conformiteitsdocument (“FuelEU-conformiteitscertificaat”) dat door een verificateur volgens de bij deze verordening vastgestelde procedures is afgegeven, moet aan boord van schepen worden bewaard als bewijs dat is voldaan aan de grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, alsmede aan de voorschriften inzake het gebruik van walstroom op de ligplaats. Verificateurs dienen de Commissie te informeren over

Amendement

(33) Een conformiteitsdocument (“FuelEU-conformiteitscertificaat”) dat door een verificateur volgens de bij deze verordening vastgestelde procedures is afgegeven, moet aan boord van schepen worden bewaard als bewijs dat is voldaan aan de grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, alsmede aan de voorschriften inzake het gebruik van **hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en het gebruik van**

de afgifte van dergelijke documenten.

walstroom op de ligplaats. Verificateurs dienen de Commissie te informeren over de afgifte van dergelijke documenten.
Havenautoriteiten moeten de certificaten controleren van alle schepen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen en die hun havens aandoen.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Overweging 35

Door de Commissie voorgestelde tekst

(35) Onverminderd de mogelijkheid om aan de flexibiliteits- en poolingbepalingen te voldoen, wordt aan schepen die niet aan de grenswaarde van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie voldoen, een boete met een afschrikkend effect opgelegd. De boete moet in verhouding staan tot de omvang van de niet-naleving en elk economisch voordeel van niet-naleving opheffen, zodat voor de sector een gelijk speelveld in stand wordt gehouden. Ze moet ***gebaseerd zijn op*** de hoeveelheid en de ***kosten van*** hernieuwbare ***en koolstofarme brandstoffen die de schepen hadden moeten gebruiken om aan de voorschriften van de verordening te voldoen.***

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van

Amendement

(35) Onverminderd de mogelijkheid om aan de flexibiliteits- en poolingbepalingen te voldoen, wordt aan schepen die niet aan de grenswaarde van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie voldoen, een boete met een afschrikkend effect opgelegd. De boete moet in verhouding staan tot de omvang van de niet-naleving en elk economisch voordeel van niet-naleving opheffen, zodat voor de sector een gelijk speelveld in stand wordt gehouden. Ze moet ***ten minste twee keer zo hoog zijn als het verschil tussen de prijs van de door het schip gebruikte brandstof en de hoeveelheid en de prijs van de meest kostenefficiënte*** hernieuwbare ***brandstof.***

Amendement

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van

het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen.

het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de **laatst bijgewerkte** gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU **op het moment dat de boete wordt opgelegd**, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen. **Indien het schip wegens een gebrek aan voldoende en geschikte infrastructuur niet kan worden aangesloten op walstroom, moet de haven de boete betalen.**

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Overweging 37

Door de Commissie voorgestelde tekst

(37) De inkomsten uit boetes moeten worden gebruikt om de distributie en het gebruik van hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen in de zeevaart te bevorderen en om zeevervoerders te helpen hun klimaat- en milieudoelstellingen te verwezenlijken. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het **in artikel 10 bis, lid 8, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde innovatiefonds**.

Amendement

(37) De inkomsten uit boetes moeten **uitsluitend** worden gebruikt om de distributie en het gebruik van hernieuwbare brandstoffen in de zeevaart te bevorderen en om zeevervoerders te helpen hun klimaat- en milieudoelstellingen te verwezenlijken. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het **overeenkomstig** Richtlijn 2003/87/EG **opgerichte oceaanfonds**.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Overweging 37 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(37 bis) De bij- en omscholing van werknemers in de sector van de scheepsbouw en maritieme technologie blijft van vitaal belang, met name met betrekking tot groene en digitale vaardigheden. Het pact voor vaardigheden van de EU moet waarborgen dat belanghebbenden, met inbegrip van werkgevers, vakbonden, universiteiten en aanbieders van beroepsopleidingen de beroepsbevolking kunnen voorbereiden op de technologische veranderingen in de toekomst en ervoor zorgen dat geen enkele werknemer of regio achterblijft.

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Overweging 37 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(37 ter) Een hoogwaardige sociale dialoog op alle niveaus en naleving van de richtlijn van de EU inzake Europese ondernemingsraden^{1 bis} zijn cruciaal om een rechtvaardige transitie naar een innovatieve scheepvaart met hoogwaardige banen te bewerkstelligen.

^{1 bis} **Richtlijn 2009/38/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 inzake de instelling van een Europese ondernemingsraad.**

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, de berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is neergelegd in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Overweging 40

Door de Commissie voorgestelde tekst

(40) Teneinde door de efficiënte werking van deze verordening een gelijk speelveld te handhaven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren, de wijziging van de lijst van de

Amendement

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, de **bundeling van informatie voor de** berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is neergelegd in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

Amendement

(40) Teneinde door de efficiënte werking van deze verordening een gelijk speelveld te handhaven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren, de wijziging van de lijst van de

toepasselijke emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan, **de vaststelling van de regels voor het uitvoeren van laboratoriumtests en directe emissiemetingen**, de aanpassing van de boete, de accreditatie van verificateurs en de modaliteiten voor de betaling van boetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

toepasselijke emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan, de aanpassing van de boete, **boetes voor havens**, de accreditatie van verificateurs, de modaliteiten voor de betaling van boetes **en de ontwikkeling van een systeem voor de toekenning van milieuprestatielabels voor schepen**. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Overweging 41 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(41 bis) De Europese Commissie en alle lidstaten hebben zich tijdens de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu van de IMO achter de verklaring geschaard waarin de aandacht wordt gevestigd op de analyse van het IPCC inzake door de mens veroorzaakte opwarming van de aarde wegens eerdere en huidige emissies, en in het licht van de huidige tendensen die in de verslagen van het IPCC worden beschreven, en waarin

wordt erkend dat het cruciaal is dat de internationale scheepvaart tegen 2050 broeikasgasneutraal is om de temperatuurdoelstellingen van de Overeenkomst van Parijs haalbaar te houden^{1 bis}.

^{1 bis} *MEPC 77/WP.1/Rev.1.*

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart verdient een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur, aangezien die vanwege het bredere toepassingsgebied als **doeltreffender** kan worden beschouwd. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen bij de IMO worden ingediend. Als overeenstemming over een mondiale aanpak wordt bereikt inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze waar nodig in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

Amendement

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart verdient een algemene, **even doeltreffende en ambitieuze** aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur, aangezien die vanwege het bredere toepassingsgebied als **een aanpak met meer effect** kan worden beschouwd. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen bij de IMO worden ingediend **om de ambitie te verhogen en de internationale opschaling van hernieuwbare brandstoffen voor de zeevaart en de noodzakelijke infrastructuur in havens te bevorderen**. Als overeenstemming over een **dergelijke even doeltreffende en ambitieuze** mondiale aanpak wordt bereikt inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze waar nodig in overeenstemming te brengen met de internationale regels **en de ambitie niet te verlagen**.

Amendement 57

Voorstel voor een verordening Overweging 42 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42 bis) Het koolstofvrij maken van de zeevaart moet de instelling van emissiearme zones omvatten – aangewezen beheersgebieden voor zwavelemissies (SECA's) en beheersgebieden voor stikstofdioxide-emissies (NECA's), zoals besloten in het Middellandse Zeegebied door de verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Barcelona in 2021 en gepland voor inwerkingtreding op 1 januari 2025, na goedkeuring per resolutie door de Commissie voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de Internationale Maritieme Organisatie. De uitbreiding van SECA- en NECA-zones moet alle Europese zeeën omvatten, met inbegrip van de Middellandse Zee, die kampt met chronische verontreinigingsbronnen met negatieve gevolgen voor de volksgezondheid en de mariene biodiversiteit.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Overweging 42 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42 ter) Het streven om de broeikasgassen te verminderen en de koolstofverwijdering op wereldschaal te vergroten, is een wereldwijde taak, en als zodanig zou de EU internationale partners op internationale fora, zoals de komende COP27- en COP28-topontmoetingen van het UNFCCC,

moeten aanmoedigen om ook aanvullende toezeggingen te doen om broeikasgassen te verminderen en de verwijdering van koolstof te verhogen.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Overweging 42 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42 quater) De Verklaring van Clydebank voor groene scheepvaartcorridors vormt een welkom internationaal initiatief om infrastructuur voor hernieuwbare brandstoffen te bevorderen op internationale vaarroutes. Aangezien dit de volledige decarbonisatie van alle reizen op weg naar EU-havens mogelijk kan maken, moeten de Commissie en de EU-lidstaten pleiten voor een snelle en ambitieuze operationalisering en opschaling van het initiatief.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Overweging 42 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42 quinquies) Teneinde een gelijk internationaal speelveld te waarborgen en de milieu-integriteit van de wetgeving inzake hernieuwbare brandstoffen te maximaliseren, moeten de Europese Commissie en de lidstaten binnen de IMO en andere internationale organisaties robuuste systemen voor de tracering en verificatie van biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong bevorderen.

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Overweging 43

Door de Commissie voorgestelde tekst

(43) Het gebruik van hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen en alternatieve energiebronnen door schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat in de Unie vallen, is geen doelstelling die in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt zonder het risico te lopen van belemmeringen voor de interne markt of concurrentievervalsingen tussen havens en tussen maritieme ondernemers. Die doelstelling kan beter worden verwezenlijkt door op het niveau van de Unie eenvormige regels in te voeren die voor maritieme ondernemers economische stimulansen creëren om hun activiteiten ongehinderd voort te zetten en tegelijk te voldoen aan de verplichtingen inzake het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. De Unie kan derhalve maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

Amendement 62

Voorstel voor een verordening Overweging 43 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(43) Het gebruik van hernieuwbare brandstoffen en alternatieve energiebronnen door schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat in de Unie vallen, is geen doelstelling die in voldoende mate door de lidstaten kan worden verwezenlijkt zonder het risico te lopen van belemmeringen voor de interne markt of concurrentievervalsingen tussen havens en tussen maritieme ondernemers. Die doelstelling kan beter worden verwezenlijkt door op het niveau van de Unie eenvormige regels in te voeren die voor maritieme ondernemers economische stimulansen creëren om hun activiteiten ongehinderd voort te zetten en tegelijk te voldoen aan de verplichtingen inzake het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen. De Unie kan derhalve maatregelen nemen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken,

(43 bis) De Commissie moet zorgen voor de implementatie en beschikbaarheid van instrumenten voor samenwerking en

uitwisseling van beste praktijken voor de zeevaartsector, zoals gedefinieerd in de “Richtsnoeren voor betere regelgeving”^{1 bis}. Het is van essentieel belang dat de regelgeving die is ingevoerd in het kader van Fit For 55 – Green Deal, EU-ETS en de Europese herstel- en veerkrachtfaciliteit – samenhangend is en actoren uit de maritieme sector met elkaar verbindt om van de EU de voorvechter van groene schepen te maken.

^{1 bis} Werkdocument van de diensten van de Commissie, Richtsnoeren voor betere regelgeving, SWD(2021) 305 final, Europese Commissie, Brussel.

Motivering

Instrumenten voor samenwerking en uitwisseling van beste praktijken, zoals de routekaarten per sector, zouden de sector kunnen helpen om de nieuwe bepalingen van de verordening uit te voeren en zo de emissies sneller te verminderen.

Amendement 63

Voorstel voor een verordening Overweging 43 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(43 ter) Erkennend hoe belangrijk het is dat de specifieke behoeften van eilanden en afgelegen gebieden worden aangepakt, moet er flexibiliteit worden geboden aan de sector voor cabotagevervoer van personen in het zeevervoer, zoals voorgeschreven in Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad, teneinde dit aan te passen aan de regeling zonder het huidige niveau van de vervoersdiensten in het gedrang te brengen.

Amendement 64

**Voorstel voor een verordening
Overweging 43 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(43 quater) De succesvolle transitie naar emissievrije en groene schepen vereist dat we verder gaan dan hokjesdenken en een geïntegreerde aanpak hanteren om innovatieve maatregelen voor groenere schepen te bevorderen, in lijn met andere Europese wetgeving, zoals de MRV- of ETS-regelgeving. Dit kan bijvoorbeeld betrekking hebben op rompontwerp, nieuwe motoren en duurzame alternatieve brandstoffen, windvoortstuwing en operationele maatregelen die op korte termijn kunnen worden doorgevoerd om het brandstofverbruik en daarmee de emissies te verminderen, zoals snelheidsverlaging of betere routeplanning. Verlaging van de snelheid (ook wel “slow steaming” genoemd) is tussen 2006 en 2012 naar aanleiding van de scherpe stijging van de brandstofprijzen op grote schaal getest: een verlaging van de snelheid met 10 % leverde een afname van het brandstofverbruik van ongeveer 19 % op^{1 bis}, alsook een vergelijkbare reductie van de emissies.

^{1 bis} “The impact of international shipping on European air quality and climate forcing”, Europees Milieuagentschap, Technisch verslag nr. 4/2013.

Amendement 65

**Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt -a (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

-a) de vermindering van broeikasgasemissies per transportwerk als gemiddelde voor de hele door dezelfde maatschappij geëxploiteerde vloot schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen,

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a) de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, **en**

a) de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de energie die wordt gebruikt aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;

Amendement 67

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) de verplichting om destillaten, duurzame hernieuwbare brandstoffen of emissievrije technologieën te gebruiken voor de energie die wordt gebruikt aan boord van schepen die door het noordpoolgebied varen en aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;

Amendement 68

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt a ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a ter) de verplichting om een deel van hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong te gebruiken aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;

Amendement 69

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) de verplichting om in havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, walstroom of emissievrije technologie te gebruiken, om het consistente gebruik van hernieuwbare ***en koolstofarme*** brandstoffen en alternatieve energiebronnen in de hele Unie te bevorderen en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen en verstoringen van de interne markt te vermijden.

b) de verplichting om in havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen, walstroom of emissievrije technologie te gebruiken, om het consistente gebruik van hernieuwbare brandstoffen en alternatieve energiebronnen in de hele Unie te bevorderen en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen en verstoringen van de interne markt te vermijden.

Amendement 70

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

om het consistente gebruik van hernieuwbare ***en koolstofarme***

om ***de energie-efficiëntie van scheepvaartactiviteiten en*** het consistente

brandstoffen en alternatieve energiebronnen in de hele Unie te bevorderen en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen en verstoringen van de interne markt te vermijden.

gebruik van hernieuwbare brandstoffen en alternatieve energiebronnen **ter vervanging van fossiele brandstoffen in het zeevervoer** in de hele Unie te bevorderen, **overeenkomstig de doelstelling van de Unie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs**, en tegelijk de vlotte werking van de zeevaart te waarborgen en verstoringen van de interne markt te vermijden.

Amendement 71

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze verordening is van toepassing op alle schepen van **meer dan 5 000** brutoton, ongeacht hun vlag, met betrekking tot:

Amendement

Deze verordening is van toepassing op **leveranciers van brandstoffen voor de zeevaart en op** alle schepen van **400** brutoton **of meer**, ongeacht hun vlag, met betrekking tot:

Amendement 72

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) de **helft van de** energie die wordt gebruikt voor reizen die vertrekken uit of aankomen in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, als de vorige of de volgende aanloophaven onder de jurisdictie van een derde land valt.

Amendement

c) de **totale** energie die wordt gebruikt voor reizen die vertrekken uit of aankomen in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, als de vorige of de volgende aanloophaven onder de jurisdictie van een derde land valt;

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) de totale energie die aan boord wordt gebruikt voor reizen door het noordpoolgebied die vertrekken uit of aankomen in een aanloophaven die onder de jurisdictie van een lidstaat valt.

Amendement 74

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Reizen van schepen van 400 tot 5 000 brutoton die binnen de nationale kustwateren van een lidstaat actief zijn met een maximale ononderbroken werktijd van niet meer dan 72 diensturen zijn vrijgesteld van de bijdrage aan de doelstellingen in artikelen 4 en 4 bis.

Amendement 75

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) “broeikasgasemissies”: het vrijkomen van koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄) en distikstofoxide (N₂O) in de atmosfeer;

(a) “broeikasgasemissies”: het vrijkomen van koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄) en distikstofoxide (N₂O) in de atmosfeer ***en de rechtstreekse stralingsforcering van emissies van zwarte koolstof;***

Amendement 76

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt e bis (nieuw)

(e bis) “leverancier van brandstoffen voor de zeevaart”: een brandstofleverancier als gedefinieerd in artikel 2, tweede alinea, punt 38), van Richtlijn (EU) 2018/2001, die brandstof voor de zeevaart levert aan een in de Unie gelegen haven;

Amendement 77

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g) “emissievrije technologie”: technologie die voldoet aan de eisen van bijlage III, waarbij de volgende broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen niet door schepen in de atmosfeer worden uitgestoten: koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄), distikstofoxide (N₂O), zwaveloxide (SO_x) en zwevende deeltjes (PM);

(g) “emissievrije technologie”: technologie die voldoet aan de eisen van bijlage III, waarbij de volgende broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen niet door schepen in de atmosfeer worden uitgestoten: koolstofdioxide (CO₂), **zwarte koolstof (BC)**, methaan (CH₄), distikstofoxide (N₂O), zwaveloxide (SO_x) en zwevende deeltjes (PM);

Amendement 78

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i) “aanloophaven”: **een aanloophaven in de zin van artikel 3, punt b), van Richtlijn (EU) 2015/757;**

(i) “aanloophaven”: **de haven waar een schip stopt om een aanzienlijk deel van zijn vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen; zijn bijgevolg uitgesloten: stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het tanken, het inslaan van voorraden, het aflossen van de bemanning, het indokken of het verrichten van herstellingen aan het schip en/of de uitrusting ervan, stops in een haven omdat het schip bijstand nodig heeft of in nood is, buiten een haven**

verrichte schip-tot-schiptransfers, en stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het schuilen bij noodweer of die noodzakelijk zijn voor opsporings- en reddingsactiviteiten;

Amendement 79

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt k

Door de Commissie voorgestelde tekst

(k) “maatschappij”: *een maatschappij in de zin van artikel 3, punt d), van Richtlijn (EU) 2015/757;*

Amendement

(k) “maatschappij”: *de scheepseigenaar of elke andere organisatie of persoon, zoals de beheerder, de tijdbevrachter of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de commerciële exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en die verantwoordelijk is voor de betaling van de door het schip verbruikte brandstof;*

Amendement 80

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt k bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(k bis) “commerciële exploitant van een schip”: een exploitant die, in ruil voor een vergoeding, geregelde of niet-geregelde zeevaartdiensten voor het vervoer van passagiers of vracht aanbiedt en het recht heeft te beslissen over de commerciële activiteiten van het schip, zoals de kwaliteit en kwantiteit van de door het schip gebruikte brandstof;

Amendement 81

Voorstel voor een verordening

Artikel 3 – alinea 1 – punt n

Door de Commissie voorgestelde tekst

(n) “energiegebruik aan boord”: de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats;

Amendement

(n) “energiegebruik aan boord”: de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats ***zonder de bijkomende energie die wordt gebruikt vanwege de technische kenmerken van een schip van ijssklasse IA of IA Super of een vergelijkbare ijssklasse en de bijkomende energie die wordt gebruikt door een schip van ijssklasse IC, IB, IA of IA Super of een vergelijkbare ijssklasse wegens het varen in ijs;***

Amendement 82

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt q bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(q bis) “ijssklasse”: de notatie die door de bevoegde nationale instanties van de vlaggenstaat of door een door die staat erkende organisatie is toegekend aan het schip, waaruit blijkt dat het schip is ontworpen voor het varen in zee-ijs;

Amendement 83

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt r

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(r) “walstroomvoorziening”: het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of gelijkstroom, met inbegrip van installaties op het schip en aan wal, wanneer de hoofdverdeelkast van het schip rechtstreeks

(r) “walstroomvoorziening”: het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of gelijkstroom, met inbegrip van installaties op het schip en aan wal, ***alsook mobiele installaties op het land of op het water,***

is aangesloten om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

wanneer de hoofdverdeelkast van het schip rechtstreeks is aangesloten om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

Amendement 84

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt s bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(s bis) “administrerende autoriteit” ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij: a) in het geval van een in een lidstaat geregistreeerde scheepvaartmaatschappij, de lidstaat waar de scheepvaartmaatschappij is geregistreeerd; b) in het geval van een niet in een lidstaat geregistreeerde scheepvaartmaatschappij, de lidstaat waar schepen van die scheepvaartmaatschappij in de laatste twee monitoringjaren het vaakst havens hebben aangedaan, tijdens reizen die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 vallen; c) in het geval van een niet in een lidstaat geregistreeerde scheepvaartmaatschappij die in de laatste twee monitoringjaren geen enkele reis heeft uitgevoerd die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, is de administrerende autoriteit de lidstaat van waaruit de scheepvaartmaatschappij haar eerste reis die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, is begonnen;

Amendement 85

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt x bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(x bis) “niet-conforme noordpoolreis”:
een scheepsreis die niet voldoet aan de
eisen van artikel 4 quinquies;***

Amendement 86

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt y

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(y) “minst gunstige traject”: het meest **koolstofintensieve** productietraject dat voor een bepaalde brandstof wordt gebruikt;

(y) “minst gunstige traject”: het meest **broeikasgasintensieve** productietraject dat voor een bepaalde brandstof wordt gebruikt;

Amendement 87

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt z

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(z) “CO₂-equivalent”: de rekeneenheid die wordt gebruikt om de emissies van CO₂, CH₄ en N₂O te berekenen op basis van hun aardopwarmingsvermogen, door hoeveelheden CH₄ en N₂O om te rekenen naar de equivalente hoeveelheid kooldioxide met hetzelfde aardopwarmingsvermogen;

(z) “CO₂-equivalent”: de rekeneenheid die wordt gebruikt om de emissies van CO₂, CH₄, **zwarte koolstof** en N₂O te berekenen op basis van hun aardopwarmingsvermogen, door hoeveelheden CH₄ en N₂O om te rekenen naar de equivalente hoeveelheid kooldioxide met hetzelfde aardopwarmingsvermogen **twintig jaar na de uitstoot in de atmosfeer (“GWP 20”)**;

Amendement 88

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt ee bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(ee bis) “het varen in ijs”: de vaart van een
schip met een ijssklasse in een zeegebied***

binnen de ijsrand;

Amendement 89

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt ee ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ee ter) “ijsrand”: de grens tussen de open zee en zee-ijs, van welke soort dan ook, ofwel vast, ofwel drijvend, en wanneer dan ook, overeenkomstig paragraaf 4.4 van de nomenclatuur voor zee-ijs van de WMO van maart 2014.

Amendement 90

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie

Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie ***en verplichting voor de invoering van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong***

Amendement 91

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– -2 % vanaf 1 januari 2025;

– ***[-5 %]*** vanaf 1 januari 2025;

Amendement 92

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- -6 % vanaf 1 januari 2030; – [-14 %] vanaf 1 januari 2030;

Amendement 93

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- -13 % vanaf 1 januari 2035; – [-26 %] vanaf 1 januari 2035;

Amendement 94

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- -26 % vanaf 1 januari 2040; – [-55 %] vanaf 1 januari 2040;

Amendement 95

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- -59 % vanaf 1 januari 2045; – [-80 %] vanaf 1 januari 2045;

Amendement 96

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

- -75 % vanaf 1 januari 2050. – [-100 %] vanaf 1 januari 2050.

Amendement 97

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 3 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I teneinde referentienormen op te nemen of bij te werken ten behoeve van de nauwgezette meting en verantwoording van de bijdrage van de alternatieve energiebronnen in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Amendement 98

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren in verband met nieuwe energiebronnen op te nemen of de bestaande emissiefactoren aan te passen om te zorgen voor consistentie met toekomstige internationale normen of de wetgeving van de Unie op het gebied van energie.

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde ***emissiefactoren te verzekeren die zo representatief mogelijk zijn voor de werkelijke emissies overeenkomstig de best beschikbare wetenschappelijke en technische kennis***, de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren in verband met ***zwarte koolstof of*** nieuwe energiebronnen op te nemen of de bestaande emissiefactoren aan te passen om te zorgen voor consistentie met toekomstige internationale normen of de wetgeving van de Unie op het gebied van energie, ***klimaat en milieu***.

Amendement 99

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 4 bis (nieuw)

4 bis. Uiterlijk op 1 januari 2025 stelt de Commissie een gedelegeerde handeling vast overeenkomstig artikel 26 tot wijziging van bijlage II teneinde de “van bron tot tank”-emissiefactoren van brandstoffen in de categorie “fossiel” te onderscheiden op basis van hun oorsprong, waarbij ten minste de respectieve uitstoot van upstream, vervoer, en in geval van LNG tevens de emissies van het vloeibaar maken, opslag en het laden van het schip worden gespecificeerd en opgenomen.

Amendement 100

Voorstel voor een verordening Artikel 4 bis (nieuw)

Artikel 4 bis

Minimumquota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong voor schepen

1. Het jaarlijkse aandeel van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong of van direct gebruik van hernieuwbare energie in het energiegebruik aan boord van een schip tijdens een verslagperiode bedraagt ten minste het volgende:

- 6 % vanaf 1 januari 2030;***
- 12 % vanaf 1 januari 2035;***
- 24 % vanaf 1 januari 2040;***
- 48 % vanaf 1 januari 2045;***
- 70 % vanaf 1 januari 2050***

Amendement 101

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 ter

**Rapporteringsverplichtingen voor
leveranciers van brandstoffen voor de
zeevaart**

**Uiterlijk op 31 maart van elk verslagjaar
melden de leveranciers van brandstoffen
voor de zeevaart in de in artikel 16
bedoelde conformiteitsdatabank de
volgende informatie met betrekking tot de
verslagperiode:**

- a) de hoeveelheid hernieuwbare en
koolstofarme brandstoffen in havens
onder de jurisdictie van een lidstaat, ook
voor elk type energie;**
- b) de uitstoot gedurende de hele
levenscyclus, de herkomst van
grondstoffen en het omzettingsproces van
elk type hernieuwbare en koolstofarme
brandstof dat in havens onder de
jurisdictie van een lidstaat wordt geleverd.**

Amendement 102

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 quater

**Minimumaandeel voor hernieuwbare
brandstoffen van niet-biologische
oorsprong die beschikbaar zijn in havens
in de Unie**

- 1. Leveranciers van brandstoffen
voor de zeevaart zorgen ervoor dat het
totaal van brandstof voor de zeevaart dat
in de loop van een jaar wordt verkocht
aan schepen in in de Unie gelegen havens
voldoet aan de waarden en**

toepassingsdata vastgesteld in artikel 4 bis, teneinde schepen te voorzien van de noodzakelijke brandstoffen.

Amendement 103

Voorstel voor een verordening Artikel 4 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 quinquies

***Operationele en energie-efficiëntie:
broeikasgasintensiteit per transportwerk***

- 1. Tot 2030 verminderen maatschappijen hun jaarlijkse broeikasgasemissies per transportwerk lineair met ten minste 40 % als gemiddelde voor alle onder hun verantwoordelijkheid vallende schepen en vergeleken met de gemiddelde prestatie per scheepscategorie van dezelfde omvang en hetzelfde type als gerapporteerd op grond van deze verordening of, indien van toepassing, op grond van Verordening (EU) 2015/757.***
- 2. Wanneer in een bepaalde verslagperiode een maatschappij nalaat te voldoen aan de onder lid 1 van dit artikel genoemde jaarlijkse vermindering legt de administrerende autoriteit deze maatschappij een doelmatige, evenredige en ontradende boete op. De betaling van de boete wegens overtollige emissies ontslaat de maatschappij niet van haar verplichting uit hoofde van lid 1 van dit artikel. Indien maatschappijen niet aan de emissiegrenswaarden van dit artikel voldoen, zijn de bepalingen van artikel 23, lid 3, van toepassing.***
- 3. De Commissie neemt binnen ... [zes maanden na inwerkingtreding van deze verordening] gedelegeerde handelingen aan overeenkomstig artikel 26 teneinde deze verordening aan***

te vullen met:

i) de vaststelling van de gemiddelde prestatie per scheepscategorie als bepaald in lid 1;

ii) de bepaling van de op elke scheepscategorie van toepassing zijnde basislijn en jaarlijkse lineaire verminderingsfactor onder gebruikmaking van de gegevens uit THETIS-MRV, waaronder een verplichte “vervoerde vracht”-parameter, en uit IMO-DCS, indien beschikbaar, met volledige erkenning van de emissieverminderingen die worden nagestreefd door de voor decarbonisering baanbrekende maatschappijen om aldus het in lid 1 genoemde streefdoel te bereiken;

iii) de specificatie van de voorschriften en middelen voor de berekening en inning van de boetes voor overtollige emissies als bepaald in lid 2;
iv) de specificatie van elk ander voorschrift en elke andere methode voor het monitoren, naleven en verifiëren van de naleving van dit artikel voor alle onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende schepen;

Amendement 104

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) bulkschepen;

Amendement 105

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – punt b ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b ter) olietankschepen;

Amendement 106

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 2 – punt b quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(b quater) alle overige schepen in de
zin van artikel 2, tegen 1 januari 2035.***

Amendement 107

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 3 – punt e**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(e) die niet op walstroomvoorziening
kunnen worden aangesloten omdat de
installatie in de haven niet compatibel is
met de walstroominstallatie aan boord van
het schip;***

Schrappen

Amendement 108

**Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 3 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***3 bis. Scheepsexploitanten informeren
de havens die zij aandoen over hun
voornemens om walstroom te gebruiken
en geven aan hoeveel stroom zij nodig
hebben tijdens het desbetreffende bezoek
en over welke uitrusting zij beschikken.***

Amendement 109

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. *Uiterlijk 1 januari 2025 stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast waarin de inhoud, het formaat en de uiterste termijnen voor het verstrekken van de in lid 3 bis bedoelde informatie aan de autoriteiten van de aanloophaven door scheepsexploitanten worden vastgelegd.*

Amendement 110

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde verwijzingen naar nieuwe technologieën op te nemen in de lijst van toepasselijke emissievrije technologieën of criteria voor het gebruik ervan, als die nieuwe technologieën in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang gelijkwaardig **worden bevonden aan** de in die bijlage vermelde technologieën.

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde verwijzingen naar nieuwe technologieën op te nemen in de lijst van toepasselijke emissievrije technologieën of **de** criteria voor het gebruik ervan **te wijzigen**, als die nieuwe technologieën **of de criteria voor het gebruik ervan** in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang gelijkwaardig **aan of beter dan** de in die bijlage vermelde technologieën **worden bevonden**.

Amendement 111

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. *De aanloophaven zorgt ervoor dat wordt voorzien in voldoende walstroom*

voor schepen en dat de installatie in de haven het gebruik van de meest gebruikte walstroomapparatuur aan boord mogelijk maakt, in overeenstemming met de vereisten uiteengezet in [AFIR COM/2021/559 final].

Amendement 112

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Vanaf 1 januari 2035 **mogen** de in lid 3, **punten d) en e)**, genoemde **uitzonderingen** gedurende één verslagjaar in totaal niet meer dan vijfmaal op een bepaald schip van toepassing zijn. Een aanloophaven wordt niet meegeteld voor de naleving van deze bepaling als de maatschappij aantoont dat zij redelijkerwijs niet kon weten dat het schip om de in lid 3, **punten d) en e)**, genoemde redenen niet kon worden aangesloten.

Amendement

6. Vanaf 1 januari 2035 **mag** de in lid 3, **punt d)**, genoemde **uitzondering** gedurende één verslagjaar in totaal niet meer dan vijfmaal op een bepaald schip van toepassing zijn. Een aanloophaven wordt niet meegeteld voor de naleving van deze bepaling als de maatschappij aantoont dat zij redelijkerwijs niet kon weten dat het schip om de in lid 3, **punt d)**, genoemde redenen niet kon worden aangesloten.

Amendement 113

Voorstel voor een verordening Artikel 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 5 bis

Aanvullende eisen voor de gebruikte energie voor reizen door het noordpoolgebied

1. ***Een schip dat door het noordpoolgebied vaart, gebruikt voor zijn energiebehoeften destillaten of duurzame hernieuwbare brandstoffen tenzij het volledig wordt aangedreven door emissievrije technologieën als bepaald in bijlage III.***

2. ***Lid 1 doet geen afbreuk aan uit de***

toepassing van de artikelen 4, 4 bis en 5 resulterende ambitieuzere eisen.

3. De Commissie stelt uiterlijk ... [zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening, waarin de regels en methoden worden gespecificeerd die nodig zijn voor de monitoring, de naleving en de verificatie van de naleving van dit artikel.

Amendement 114

Voorstel voor een verordening Artikel 5 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 5 ter

Open systemen voor de reiniging van uitlaatgassen

1. De lozing in open water van afval van open systemen voor de reiniging van uitlaatgassen (“scrubbers”) tijdens reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, is vanaf 1 januari 2027 verboden.

2. Uiterlijk op 1 januari 2024 stelt de Commissie een gedelegeerde handeling vast tot vaststelling van gedetailleerde voorschriften om aan deze verplichting te voldoen.

Amendement 115

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De

3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De

maatschappijen gebruiken daartoe dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van door de verificateur beoordeelde wijzigingen. De maatschappijen zorgen ervoor dat de integriteit van de te monitoren en rapporteren gegevens *op een redelijke manier* is gewaarborgd.

maatschappijen gebruiken daartoe dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van door de verificateur beoordeelde wijzigingen. De maatschappijen zorgen ervoor dat de integriteit van de te monitoren en rapporteren gegevens is gewaarborgd.

Amendement 116

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Bij de uitvoering van de in de artikelen 7, 8, **9** en 14 van deze verordening bedoelde monitoring- en rapportageactiviteiten wordt in voorkomend geval gebruikgemaakt van de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens.

Amendement

5. Bij de uitvoering van de in de artikelen 7, 8 en 14 van deze verordening bedoelde monitoring- en rapportageactiviteiten wordt in voorkomend geval gebruikgemaakt van de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens.

Amendement 117

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) een beschrijving dat het schip uitrusting heeft geïnstalleerd en gecertificeerd om, met een gespecificeerde spanning en frequentie, aansluiting op walstroomvoorzieningen mogelijk te maken, met inbegrip van de in IEC/IEEE 80005-1 (hoogspanning) en IEC/IEEE 80005-3 (laagspanning) gespecificeerde apparatuur, of is uitgerust met alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

Amendement

(d) een beschrijving dat het schip uitrusting heeft geïnstalleerd en gecertificeerd om, met een gespecificeerde spanning en frequentie, aansluiting op walstroomvoorzieningen mogelijk te maken, met inbegrip van de in IEC/IEEE 80005-1 (hoogspanning) en IEC/IEEE 80005-3 (laagspanning) gespecificeerde apparatuur, of is uitgerust met alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III **samen met een beschrijving van de voornaamste technische specificaties ervan, waaronder voor zover relevant het in megajoule (MJ)**

uitgedrukt vermogen;

Amendement 118

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

(e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5;

Amendement

(e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5, **met inbegrip van de energiebronnen die bestemd zijn voor het aandrijven van de emissievrije technologie als vermeld in bijlage III, zoals de belangrijkste energie die bestemd is voor het opladen van de elektriciteitsopslag aan boord en het voeden van de brandstofcellen, alsmede aan die van artikel 5 bis;**

Amendement 119

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt k

Door de Commissie voorgestelde tekst

(k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen;

Amendement

(k) een beschrijving van **de ingevoerde maatregelen voor het voorkomen van lacunes in en fraude met de gegevens en van** de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om **onvermijdelijke** lacunes in de gegevens op te vullen, **alsook van methodes voor het opsporen van fouten in de gegevens;**

Amendement 120

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt l bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) informatie inzake de ijsklasse van het schip, als de bijkomende energie vanwege de ijsklasse van het schip buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie;

Amendement 121

**Voorstel voor een verordening
Artikel 7 – lid 3 – punt 1 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) een lijst van het personeel dat bevoegd is gegevens in het monitoringplan in te voeren en documentatie met betrekking tot hun opleiding;

Amendement 122

**Voorstel voor een verordening
Artikel 7 – lid 3 – punt 1 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quater) een beschrijving van de procedure voor de monitoring van de afgelegde afstand voor de hele reis en wanneer er wordt gevaren in ijs, de datum en tijd wanneer er wordt gevaren in ijs, het brandstofverbruik en de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III wanneer er wordt gevaren in ijs, als de bijkomende energie vanwege het varen in ijs buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie.

Amendement 123

Voorstel voor een verordening

Artikel 7 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De maatschappijen maken gebruik van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. De Commissie stelt *die* modellen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenvormige toepassing ervan, *vast door middel van uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.*

Amendement

4. De maatschappijen maken gebruik van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. De Commissie stelt *overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening met de vaststelling van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen*, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenvormige toepassing *en het gebruik* ervan.

Amendement 124

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappijen wijzigen het monitoringplan in elk van de volgende situaties:

Amendement

2. De maatschappijen wijzigen het monitoringplan *onverwijld* in elk van de volgende situaties:

Amendement 125

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 2 – punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) wanneer de methoden ter voorkoming van lacunes in de gegevens ongeschikt worden bevonden om solide gegevens en transparantie te verzekeren.

Amendement 126

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Wijzigingen van het in lid 2, punten b), c) **en** d), van dit artikel bedoelde monitoringplan worden door de verificateur beoordeeld. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform artikel 6 zijn.

Amendement 127

**Voorstel voor een verordening
Artikel 8 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen **op basis van**

Amendement

4. Wijzigingen van het in lid 2, punten b), c), d) **en e bis**), van dit artikel bedoelde monitoringplan worden door de verificateur beoordeeld. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform artikel 6 zijn.

Amendement

Artikel 8 bis

***Bunkercertificaat in het kader van
FuelEU Zeevaart***

1. Maritieme brandstofleveranciers verstrekken aan de kapitein van het schip een “Bunkercertificaat in het kader van FuelEU Zeevaart”, dat bij de bunkerafleveringsnota moet worden gevoegd. De brandstofleverancier is verantwoordelijk voor de juistheid van de informatie.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 uitvoeringshandelingen vast te stellen om een model op te stellen voor het in lid 1 van dit artikel bedoelde Bunkercertificaat in het kader van FuelEU Zeevaart.

Amendement 128

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – titel**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstoffen van niet-biologische oorsprong en **andere** brandstoffen

hergebruikte koolstof

Amendement 129

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen ***op basis van hergebruikte koolstof***, zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001, in aanmerking moeten worden genomen voor de doeleinden van artikel 4, ***lid 1***, van deze verordening, gelden de volgende regels:

Amendement 130

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) de broeikasgasemissiefactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen ***op basis van hergebruikte koolstof*** die voldoen aan de in ***artikel 27, lid 3, van Richtlijn (EU) 2018/2001*** vastgestelde drempels voor broeikasgasemissiereductie, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

Amendement 131

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt c

Amendement

1. Als biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en ***andere*** brandstoffen, zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001, in aanmerking moeten worden genomen voor de doeleinden van artikel 4 van deze verordening, gelden de volgende regels:

Amendement

(b) de broeikasgasemissiefactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en ***andere*** brandstoffen die voldoen aan de in Richtlijn (EU) 2018/2001 ***en in relevante gedelegeerde handelingen inzake additionaliteit en broeikasgasmethodologie*** vastgestelde drempels voor broeikasgasemissiereductie, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) biobrandstoffen en biogassen die niet voldoen aan punt a) of die worden geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstof;

Amendement

(c) biobrandstoffen en biogassen die niet voldoen aan punt a) of die worden geproduceerd uit voedsel- en voedergewassen, **met inbegrip van tussengewassen en destillaten van palmvetzuren**, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstof;

Amendement 132

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong **en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof** die niet voldoen aan punt b), worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstoffen.

Amendement

(d) hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die niet voldoen aan punt b) **en alle andere brandstoffen die niet voldoet aan de criteria inzake duurzaamheid en broeikasgasemissiereductie als bepaald in Richtlijn (EU) 2018/2001**, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstoffen.

Amendement 133

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige en betrouwbare gegevens over de broeikasgasemissie-intensiteit en de duurzaamheidskenmerken van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen **op basis van hergebruikte koolstof**, die worden

Amendement

2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige, **volledige** en betrouwbare gegevens over de broeikasgasemissie-intensiteit en de duurzaamheidskenmerken van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en **andere** brandstoffen, die worden gecontroleerd aan de hand van een

gecontroleerd aan de hand van een regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

Amendement 134

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van **laboratoriumtests of** directe emissiemetingen. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van **laboratoriumtests en** directe emissiemetingen.

Amendement

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van directe emissiemetingen **overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6 van Richtlijn (EU) 2018/2001**. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van directe emissiemetingen. **Voor de werkelijke waarden met betrekking tot hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong moeten de waarden overeenkomstig bijlage V bij Richtlijn (EU) 2018/2001 en toekomstige gedelegeerde handelingen inzake additionaliteit en de broeikasgasmethodologie voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong worden ontwikkeld.**

Amendement 135

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan conform de voorschriften

Amendement

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan conform de voorschriften

van de artikelen 6 en 9 is. Als bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden vastgesteld, wordt het monitoringplan op die punten door de betrokken maatschappij herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

van de artikelen 6 en 9 is. Als bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden vastgesteld, wordt het monitoringplan op die punten door de betrokken maatschappij **onverwijld** herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan **één maand vóór** het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

Amendement 136

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Als bij de verificatiebeoordeling onjuiste of niet-conforme verklaringen worden vastgesteld, stelt de verificateur de betrokken maatschappij daarvan tijdig in kennis. Vervolgens wijzigt de maatschappij de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

Amendement

3. Als bij de verificatiebeoordeling onjuiste of niet-conforme verklaringen worden vastgesteld, stelt de verificateur de betrokken maatschappij daarvan tijdig in kennis. Vervolgens wijzigt de maatschappij **onverwijld** de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

Amendement 137

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 2 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) het gebruik van walstroomvoorzieningen of uitzonderingen die zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5.

Amendement

(d) het gebruik van walstroomvoorzieningen of uitzonderingen **als vermeld in artikel 5, lid 3**, die zijn gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5;

Amendement 138

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 2 – punt d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d bis) de gerapporteerde energiebronnen die zijn gebruikt om te voldoen aan de bepalingen van artikel 5 bis;

Amendement 139

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 2 – punt d ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d ter) de relevante verslagen van het schip die volledig, transparant en consistent zijn.

Amendement 140

Voorstel voor een verordening
Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De verificateur stelt mogelijke risico's vast die verband houden met het monitoring- en rapportageproces door de gerapporteerde hoeveelheden, types en emissiefactoren van de aan boord van schepen gebruikte energie te vergelijken met geraamde gegevens die zijn gebaseerd op de trackinggegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen. Als er ***aanmerkelijke*** afwijkingen worden gevonden, voert de verificateur nadere analyses uit.

1. De verificateur stelt mogelijke risico's vast die verband houden met het monitoring- en rapportageproces door de gerapporteerde hoeveelheden, types en emissiefactoren van de aan boord van schepen gebruikte energie te vergelijken met geraamde gegevens die zijn gebaseerd op de trackinggegevens en de kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen. Als er afwijkingen worden gevonden, voert de verificateur nadere analyses uit.

Amendement 141

Voorstel voor een verordening
Artikel 12 – lid 4 bis (nieuw)

4 bis. *De verificateur verstrekt voor elk onder zijn toezicht vallend schip een apart programma voor kwaliteitsbeheer met de maatregelen die moeten worden genomen om lacunes en fouten in de gegevens te voorkomen.*

Amendement 142

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008.

Amendement

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008. ***De nationale accreditatie instantie stelt de Commissie onverwijld in kennis van de lijst van geaccrediteerde verificateurs, samen met de informatie aan de hand waarvan zij kunnen worden geïdentificeerd, en neemt ze op in de databank.***

Amendement 143

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs. De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs ***en om de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de verificateur te verzekeren.*** De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de

internationaal aanvaarde normen.

artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante internationaal aanvaarde normen.

Amendement 144

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) voor elk schip waarop het voorschrift van artikel 5, lid 1, van toepassing is, de aansluiting op en het gebruik van walstroomvoorzieningen of het bestaan van een van de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen;

Amendement

(b) voor elk schip waarop het voorschrift van artikel 5, lid 1, van toepassing is, de aansluiting op en het gebruik van walstroomvoorzieningen of het bestaan van een van de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen **als gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5;**

Amendement 145

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) voor elk type brandstof, de hoeveelheid die op de ligplaats en op zee is verbruikt;

Amendement

(c) voor elk type brandstof, de hoeveelheid die op de ligplaats, **in de haven** en op zee is verbruikt;

Amendement 146

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

(e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt.

Amendement

(e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt, **met inbegrip van de hoeveelheid van elke energiebron die de emissievrije technologie aandrijft, zoals wind, zonne-energie, in batterijen**

opgeslagen elektriciteitsbron, soort brandstof dat de brandstofcellen en batterijen voedt;

Amendement 147

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) indien van toepassing de datum, het tijdstip en de geografische locatie van binnenkomst in/vertrek uit het noordpoolgebied en de hoeveelheid van elk type op de ligplaats en op zee gebruikte brandstof;

Amendement 148

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt e ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e ter) de ijsklasse van het schip, als de bijkomende energie vanwege de ijsklasse van het schip buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie;

Amendement 149

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt e quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e quater) de datum en tijd wanneer er wordt gevaren in ijs, de verbruikte hoeveelheid van elk type brandstof wanneer er wordt gevaren in ijs, de verbruikte hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron wanneer er wordt gevaren in ijs, de afgelegde afstand wanneer er wordt gevaren in ijs, de

afgelegde afstand tijdens de reis, de hoeveelheid van elk type brandstof die op zee is verbruikt, de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op zee is verbruikt, als de bijkomende energie vanwege het varen in ijs buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie.

Amendement 150

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens **jaarlijks** op transparante wijze, zodat de verificateur kan nagaan of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens op **een tijdige en** transparante wijze **in de conformiteitsdatabank van artikel 16 en bundelen deze jaarlijks** zodat de verificateur kan nagaan of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement 151

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) berekent hij in voorkomend geval het percentage hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in de jaarlijkse gemiddelde energie die aan boord van het betrokken schip is gebruikt;

Amendement 152

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) beoordeelt hij in voorkomend geval de naleving van de in artikel 5 bis (nieuw) uiteengezette eisen;

Amendement 153

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d) berekent hij het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

Schrappen

Motivering

Verplaatst zodat het een taak wordt voor de bevoegde autoriteiten.

Amendement 154

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d bis) aggregiert hij jaarlijks de overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten c), d), e) en e bis) gemonitorde en geregistreerde informatie voor elk schip en verstrekt hij deze aan de maatschappijen voor registratie in de databank overeenkomstig artikel 16, lid 3;

Amendement 155

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt d ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d ter) bundelt hij de bovengenoemde informatie en stuurt hij die naar de bevoegde autoriteit van de lidstaat.

Amendement 156

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – letter d quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d quater) beoordeelt hij de kwaliteit en samenhang van het monitoringplan, de gegevensinvoer en de naleving van het kwaliteitsmanagementsysteem.

Amendement 157

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Aan de hand van de door de verificateur verstrekte informatie berekent de bevoegde autoriteit van de lidstaat het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

Amendement 158

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Conformiteitsdatabank *en* rapportage

Conformiteitsdatabank, rapportage *en*
publicatie van informatie

Amendement 159

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 1

1. De Commissie ontwikkelt een elektronische conformiteitsdatabank voor het toezicht op de naleving van de artikelen 4 *en* 5; zij waarborgt de werking van de databank en houdt ze up-to-date. De conformiteitsdatabank wordt gebruikt om een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen *en* het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18. *Ze* is toegankelijk voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten *en* de Commissie.

1. De Commissie ontwikkelt een ***centraal beheerde*** elektronische conformiteitsdatabank ***die moet worden geïntegreerd in het THETIS-MRV-systeem dat is vastgesteld in het kader van Verordening (EU) 2015/757*** voor het toezicht op de naleving van de artikelen 4, ***4 bis, 4 quater, 5, 5 bis en de opslag en publicatie van informatie die door maatschappijen is ingediend op grond van lid 3 van dit artikel***; zij waarborgt de werking van de databank en houdt ze up-to-date. De conformiteitsdatabank wordt gebruikt om een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen, ***het gebruik van de vrijstellingen bedoeld in artikel 5, lid 3***, het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18, ***sancties op grond van artikel 20, sancties waarvan kennis wordt gegeven op grond van artikel 23, de lijst van bevoegde autoriteiten als bedoeld in artikel 25 en de uit hoofde van lid 3 van dit artikel verstrekte informatie. De databank is op een transparante en gebruikersvriendelijke manier*** toegankelijk voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten, de Commissie ***en het publiek in het algemeen. De informatie in de databank wordt beschikbaar gesteld in een open dataformaat zonder anonimisering of aggregatie.***

Amendement 160

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 2

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de regels voor de ***toegangsrechten*** en de functionele en technische specificaties van de

2. De Commissie stelt door middel van uitvoeringshandelingen de regels voor de ***toegankelijkheid*** en de functionele en technische specificaties van de

conformiteitsdatabank vast. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

conformiteitsdatabank vast. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.

Amendement 161

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde informatie als bedoeld in artikel 15, lid 2, samen met informatie aan de hand waarvan de identiteit van het schip, de maatschappij en de verificateur die de beoordeling heeft uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

Amendement

3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde **en berekende** informatie als bedoeld in artikel 15, lid 2, **het gebruik van de in artikelen 17 en 18 bedoelde flexibiliteitsmechanismen, de jaarlijkse uitzonderingen toegepast uit hoofde van artikel 5, lid 3, indien van toepassing**, samen met informatie aan de hand waarvan de identiteit van het schip, de maatschappij en de verificateur die de beoordeling heeft uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

Amendement 162

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als het schip tijdens de verslagperiode een nalevingsoverschot heeft, mag de maatschappij dat voor de volgende verslagperiode op de nalevingsbalans van hetzelfde schip boeken. De maatschappij registreert de overboeking van het nalevingsoverschot naar de volgende verslagperiode in de conformiteitsdatabank, onder voorbehoud van goedkeuring door haar verificateur. Zodra het FuelEU-conformiteitscertificaat

Amendement

1. Als het schip tijdens de verslagperiode een nalevingsoverschot heeft, mag de maatschappij dat voor de volgende verslagperiode op de nalevingsbalans van hetzelfde schip boeken. De maatschappij registreert de overboeking van het nalevingsoverschot naar de volgende verslagperiode in de conformiteitsdatabank, onder voorbehoud van goedkeuring door haar verificateur. Zodra het FuelEU-conformiteitscertificaat

is afgegeven, mag de maatschappij het nalevingsoverschot niet meer storten.

is afgegeven, mag de maatschappij het nalevingsoverschot niet meer storten. **Het ongebruikte nalevingsoverschot voor de volgende verslagperiode is drie jaar geldig.**

Amendement 163

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Bedrijven moeten de mogelijkheid hebben tot het storten van hun nalevingsoverschot van schepen die volledig worden aangedreven door hernieuwbare energie zoals wind of zon, zolang deze schepen niet alleen voor recreatieve doeleinden worden gebruikt.

Amendement 164

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 2 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) mag niet worden geleend door een schip in zijn laatste jaar van exploitatie.

Amendement 165

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De nalevingsbalansen van twee of meer schepen die door dezelfde verificateur worden geverifieerd, mogen worden samengevoegd met het oog op de naleving van de voorschriften van artikel 4. De nalevingsbalans van een schip mag in dezelfde verslagperiode in niet meer dan

1. De nalevingsbalansen van twee of meer schepen die door dezelfde verificateur worden geverifieerd, mogen **tot 31 december 2039** worden samengevoegd met het oog op de naleving van de voorschriften van artikel 4. De nalevingsbalans van een schip mag in

één pool worden opgenomen.

dezelfde verslagperiode in niet meer dan één pool worden opgenomen.

Amendement 166

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, moet de maatschappij een boete betalen. De *verificateur* berekent het bedrag van de boete op basis van de formule in bijlage V.

Amendement

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, **wordt een dergelijk tekort toegevoegd aan de nalevingsbalans van het schip voor de volgende verslagperiode en** moet de maatschappij een boete betalen. De **administrerende autoriteit van een scheepvaartmaatschappij** berekent het bedrag van de boete op basis van de formule in bijlage V.

Amendement 167

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappij betaalt een boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De *verificateur* berekent het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren.

Amendement

2. De maatschappij betaalt een boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De **administrerende autoriteit van de scheepvaartmaatschappij** berekent het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal **naar boven afgeronde** op de ligplaats doorgebrachte uren.

Wanneer een schip niet voldoet aan de verplichting inzake hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong zoals uiteengezet in artikel 4 bis, wordt het respectieve verschil met het quotum in procentpunten

vermenigvuldigd met 2 en opgeteld bij de limiet van artikel 4, lid 2, als een malus, tenzij de niet-naleving van het quotum te wijten is aan het gebrek aan brandstoftoevoer.

Amendement 168

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De Commissie stelt uiterlijk op 1 januari 2025 overeenkomstig artikel 26 een gedelegeerde handeling vast om de modaliteiten te bepalen voor de in alinea 2 bedoelde boete, de toepassingscriteria en de regels voor de handhaving.

Amendement 169

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 ter. De maatschappij betaalt een ontradende boete voor elke niet-conforme noordpoolreis. De Commissie stelt uiterlijk op 1 januari 2025 overeenkomstig artikel 26 een gedelegeerde handeling vast om de formules te bepalen voor de berekening van het bedrag van de boete voor niet-conforme noordpoolreizen.

Amendement 170

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. Niettegenstaande artikel 19, lid 1,

3. Niettegenstaande artikel 19, lid 1,

geeft de verificateur een FuelEU-conformiteitscertificaat af zodra de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde boetes zijn betaald. De in dit artikel bedoelde acties en het bewijs van de financiële betalingen overeenkomstig artikel 21 worden geregistreerd in het FuelEU-conformiteitscertificaat.

geeft de verificateur een FuelEU-conformiteitscertificaat af zodra de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde boetes zijn betaald. De **verificateur geeft voor maximaal twee opeenvolgende jaren een FuelEU-conformiteitscertificaat af aan een onderneming door middel van de betaling van boetes. Voor het tweede achtereenvolgende jaar van niet-naleving wordt de boete berekend op basis van de in bijlage V vermelde formule en het nalevingstekort van het schip in de volgende periode verdubbeld. In de volgende verslagperioden geeft de verificateur geen FuelEU-conformiteitscertificaat af.** De in dit artikel bedoelde acties en het bewijs van de financiële betalingen overeenkomstig artikel 21 worden geregistreerd in het FuelEU-conformiteitscertificaat.

Amendement 171

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De onderneming heeft ten aanzien van de commerciële exploitant van het schip het recht op terugbetaling van de kosten en de verantwoordelijkheden die de maatschappij is aangegaan als gereguleerde entiteit in het kader van deze verordening.

Amendement 172

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde

handelingen tot wijziging van bijlage V vast te stellen, teneinde de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule aan te passen en om het bedrag van de in lid 2 van dit artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, rekening houdend met de evolutie van de energiekosten.

handelingen tot wijziging van bijlage V vast te stellen, teneinde de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule aan te passen en om het bedrag van de in lid 2 van dit artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, rekening houdend met de evolutie van de energiekosten **en ter waarborging van het ontrabend effect van de boetes. De Commissie zorgt er met name voor dat de boetes ten minste tweemaal zo hoog blijven als het verschil tussen de prijs van de door het schip gebruikte brandstof en de hoeveelheid en de prijs van de meest kostenefficiënte hernieuwbare brandstof.**

Amendement 173

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. De leverancier van brandstoffen voor de zeevaart betaalt een boete voor het niet leveren van de benodigde brandstoffen in EU-havens, zoals bepaald in artikel 4 ter.

De Commissie stelt uiterlijk op 1 januari 2025 overeenkomstig artikel 26 een gedelegeerde handeling vast om de formule te bepalen voor de berekening van het bedrag van de boete en voor de toepassingscriteria en regels voor de handhaving.

Amendement 174

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 ter. De aanloophaven betaalt een boete wanneer er niet kan worden voorzien in voldoende walstroomvoorzieningen door middel van de installatie aan wal die het

gebruik van de meest gebruikte walstroominstallatie aan boord toelaat.

De Commissie stelt uiterlijk op 1 januari 2025 overeenkomstig artikel 26 een gedelegeerde handeling vast om de formules te bepalen voor de berekening van het bedrag van de boete en voor de toepassingscriteria en regels voor de handhaving.

Amendement 175

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Opleggen van boetes ter ondersteuning van hernieuwbare *en koolstofarme* brandstoffen in de zeevaart

Amendement

Opleggen van boetes ter ondersteuning van hernieuwbare brandstoffen in de zeevaart

Amendement 176

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes worden toegewezen aan *gemeenschappelijke projecten die gericht zijn op de snelle inzet van hernieuwbare en koolstofarme* brandstoffen *in de zeevaart. Projecten die worden gefinancierd met uit boetes verkregen middelen, moeten de productie van grotere hoeveelheden hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart stimuleren, de aanleg van geschikte bunkervoorzieningen of elektrische aansluitpunten in havens faciliteren en de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve Europese technologieën in de vloot*

Amendement

1. De in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes worden toegewezen aan *de verbetering van de energie-efficiëntie van schepen en de ondersteuning van investeringen in innovatieve technologieën en infrastructuurvoorzieningen om de sector van het zeevervoer koolstofvrij te maken, waaronder in de kustvaart en in havens, en aan de inzet van duurzame alternatieve brandstoffen, zoals waterstof en ammoniak, die worden geproduceerd uit hernieuwbare energiebronnen, en van emissievrije aandrijvingstechnologieën, waaronder windtechnologie. 20 % van de jaarlijks geïnde boetes wordt gebruikt om*

ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties te realiseren.

bij te dragen aan de bescherming, het herstel en het beter beheer van het mariene ecosysteem dat de gevolgen ondergaat van de opwarming van de aarde, bijvoorbeeld in beschermde zeegebieden, en om een sectoroverschrijdende duurzame blauwe economie te bevorderen, zoals hernieuwbare oceaanenergie. Alle door de geïnde boetes ondersteunde projecten worden openbaar gemaakt en zijn in overeenstemming met de doelstellingen van deze richtlijn.

Amendement 177

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **10 bis, lid 8**, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **innovatiefonds**. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

Amendement

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in **[artikel X]** van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **oceanfondsen en worden gebruikt overeenkomstig lid 1**. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

Amendement 178

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot de modaliteiten voor de betaling van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot de modaliteiten voor de betaling van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes **en de modaliteiten voor het ter**

beschikking stellen van de informatie over de gesteunde projecten aan het publiek.

Amendement 179

Voorstel voor een verordening Artikel 22 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 22 bis

De toekenning van milieuprestatielabels voor schepen

- 1. Om emissiereducties te stimuleren en de transparantie van informatie te verbeteren, ontwikkelt de Commissie een alomvattend systeem van de Unie voor de toekenning van milieuprestatielabels voor schepen, dat van toepassing is op alle onder deze verordening vallende schepen.*
- 2. Uiterlijk op 1 juli 2023 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast, teneinde deze verordening aan te vullen door voorschriften uit te werken inzake de werking van het systeem van de Unie voor de toekenning van milieuprestatielabels voor schepen, alsmede de technische normen die de basis van dit systeem vormen.*

Amendement 180

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De lidstaten stellen regels vast betreffende de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat die sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten

1. De lidstaten stellen regels vast betreffende de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat die sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten

doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk [dd/mm/20xx] in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.

doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk [*zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening*] in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen. *De Commissie brengt uiterlijk [datum van inwerkingtreding van deze verordening] verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad met een overzicht van de nationale maatregelen die de lidstaten hebben vastgesteld en meldt regelmatig elke wijziging daarvan.*

Amendement 181

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De lidstaten krijgen in voorkomend geval technische ondersteuning van de Commissie bij het nakomen van de uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen.

Amendement 182

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. Als een schip gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitscertificaat heeft overgelegd en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen is afgedwongen, **kan** de bevoegde instantie van de lidstaat van de aanloophaven, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen kenbaar te maken, een verwijderingsbevel **uitvaardigen**. De bevoegde autoriteit van

3. Als een schip gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitscertificaat heeft overgelegd en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen is afgedwongen, **vaardigt** de bevoegde instantie van de lidstaat van de aanloophaven, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen kenbaar te maken, een verwijderingsbevel **uit**. De

de lidstaat stelt de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis van dat verwijderingsbevel. Iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, weigert het schip waarop het verwijderingsbevel betrekking heeft, toegang tot al zijn havens totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt. Als het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de desbetreffende lidstaat, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, een aanhouding totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt.

bevoegde autoriteit van de lidstaat stelt de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis van dat verwijderingsbevel. Iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, weigert het schip waarop het verwijderingsbevel betrekking heeft, toegang tot al zijn havens totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt. Als het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de desbetreffende lidstaat, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, een aanhouding totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt.

Amendement 183

Voorstel voor een verordening Artikel 25 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten duiden een of meer bevoegde autoriteiten aan als verantwoordelijke voor de toepassing en handhaving van deze verordening (“bevoegde autoriteiten”). Zij delen hun naam en contactgegevens mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van bevoegde autoriteiten op haar website.

Amendement

De lidstaten duiden een of meer **onafhankelijke** bevoegde autoriteiten aan als verantwoordelijke voor de toepassing en handhaving van deze verordening (“bevoegde autoriteiten”). Zij delen hun naam en contactgegevens mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van bevoegde autoriteiten op haar website **en in de databank**.

Amendement 184

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde

Amendement

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikel 4, **lid 3, artikel 4**, lid 4, artikel 5, lid 4, **artikel 8, punt b)**, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en

gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

artikel 21, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement 185

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De in artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement

3. De in artikel 4, **lid 3, artikel 4**, lid 4, artikel 5, lid 4, **artikel 8, punt b)**, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement 186

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, **artikel 9, lid 3**, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, **en** artikel 21, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken

Amendement

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 4, **artikel 4, lid 5**, artikel 5, lid 4, **artikel 5 bis, lid 2**, artikel 13, lid 3, artikel 20, **lid 2 ter, artikel 20**, lid 4, artikel 21, lid 3, **en artikel 21 ter, lid 2**, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of als

van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.

zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.

Amendement 187

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari **2030** verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening, de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie. De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen van:

Amendement

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari **2027 en vervolgens om de drie jaar** verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening, de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor hernieuwbare brandstoffen **en emissievrije technologieën** in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie, **met inbegrip van het concurrentievermogen en de mogelijke koolstoflekkage ervan. Bij de evaluatie wordt ook de milieu-integriteit van deze verordening beoordeeld met betrekking tot de verbintenissen die zijn vastgelegd in de Overeenkomst van Parijs en in Verordening (EU) 2021/1119.** De Commissie beraadt zich **met name** op mogelijke wijzigingen van:

Amendement 188

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) de in **artikel 4, lid 2**, genoemde

Amendement

(a) de in **de artikelen 4 en 4 bis**

termijn;

genoemde *termijnen en doelstellingen;*

Amendement 189

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) de sloopstypen waarop artikel 5, lid 1, van toepassing is;

Amendement

(b) **de uitbreiding van** de sloopstypen waarop artikel 5, lid 1, van toepassing is;

Amendement 190

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) de minimale brutotonnage als bedoeld in artikel 2, lid 1;

Amendement 191

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) de pooling van naleving als bedoeld in artikel 18, lid 1;

Amendement 192

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt c ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c ter) de opname van afgewerkte bak- en braadolie en dierlijke vetten van categorie III als minst gunstige traject in artikel 9, lid 1, punt c).

Amendement 193

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. Wanneer de Internationale Maritieme Organisatie een mondiale brandstofnorm goedkeurt en voordat deze of dienovereenkomstige maatregelen van kracht worden, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in, waarin zij de ambitie en de algemene milieu-integriteit van de door de IMO vastgestelde maatregelen, met inbegrip van hun algemene ambitie met betrekking tot de streefdoelen in het kader van de Overeenkomst van Parijs, tot het voor 2030 geldende emissiereductiestreefdoel voor de gehele economie van de Unie en tot de doelstelling inzake klimaatneutraliteit als omschreven in Verordening (EU).../... [Europese klimaatwet] onderzoekt.

In voorkomend geval kan de Commissie het in lid 1 bis bedoelde verslag vergezeld doen gaan van een wetgevingsvoorstel aan het Europees Parlement en de Raad om deze verordening te wijzigen op een wijze die in overeenstemming is met de doelstelling van instandhouding van de milieu-integriteit en doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie, met name de voor 2030 geldende emissiereductiedoelstellingen voor de gehele economie van de Unie en de doelstelling inzake klimaatneutraliteit als omschreven in Verordening (EU).../... [Europese klimaatwet].

Amendement 194

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Uiterlijk op 1 januari 2024 stelt de Commissie een verslag op over de sociale effecten evenals de werkgelegenheids- en opleidingsbehoeften tot aan 2030 en 2050 die betrekking hebben op deze verordening.

Amendement 195

Voorstel voor een verordening BIJLAGE I – METHODOLOGIE VOOR HET VASTSTELLEN VAN DE GRENSWAARDE VOOR DE BROEIKASGASINTENSITEIT VAN DE AAN BOORD VAN EEN SCHIP GEBRUIKTE ENERGIE

<i>Door de Commissie voorgestelde tekst</i>	
Term	Toelichting
<i>i</i>	Index van de in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen
<i>j</i>	Index van de brandstofverbrandingseenheden aan boord van het schip. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder eenheden verstaan: de hoofdmotor(en), hulpmotor(en) en met olie gestookte ketels.
<i>k</i>	Index van de aansluitpunten (<i>c</i>) waar elektriciteit wordt geleverd, per aansluitpunt
<i>c</i>	Index van het aantal elektrische laadpunten
<i>m</i>	Index van het aantal energieverbruikers
$M_{i,j}$	Massa van de specifieke brandstof <i>i</i> geoxideerd in verbruiker <i>j</i> [gFuel]
E_k	Aan het schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt <i>k</i> , indien meer dan één [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	WtT broeikasgasemissiefactor van brandstof <i>i</i> [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	WtT broeikasgasemissiefactor voor de aan het aangemeerde schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt <i>k</i> [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Calorische onderwaarde van brandstof <i>i</i> [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Brandstofverliescoëfficiënt van de motor (niet-verbrande brandstof) als percentage van de massa van brandstof <i>i</i> gebruikt door verbrandingseenheid <i>j</i> [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door verbrande brandstof in verbrandingseenheid <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verbrande brandstof <i>i</i> in verbrandingseenheid <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door brandstofverlies in verbrandingseenheid <i>j</i> [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verloren gegane brandstof <i>i</i> naar verbrandingseenheid <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Aardopwarmingsvermogen van CO ₂ , CH ₄ en N ₂ O over 100 jaar
<i>Amendement</i>	
Term	Toelichting
<i>i</i>	Index van de in de referentieperiode aan het schip geleverde

	brandstoffen
j	Index van de brandstofverbrandingseenheden aan boord van het schip. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder eenheden verstaan: de hoofdmotor(en), hulpmotor(en) en met olie gestookte ketels.
k	Index van de aansluitpunten (c) waar elektriciteit wordt geleverd, per aansluitpunt
c	Index van het aantal elektrische laadpunten
m	Index van het aantal energieverbruikers
$M_{i,j}$	Massa van de specifieke brandstof i geoxideerd in verbruiker j [gFuel]
E_k	Aan het schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt k , indien meer dan één [MJ] + <i>elektriciteit geleverd aan het schip door windenergie [MJ]</i> + <i>elektriciteit geleverd aan het schip door zonne-energie [MJ]</i>
$CO_{2eq\ WtT, i}$	WtT broeikasgasemissiefactor van brandstof i [gCO ₂ eq/MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	WtT broeikasgasemissiefactor voor de aan het aangemeerde schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt k [gCO ₂ eq/MJ]
LCV_i	Calorische onderwaarde van brandstof i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Brandstofverliescoëfficiënt van de motor (niet-verbrande brandstof) als percentage van de massa van brandstof i gebruikt door verbrandingseenheid j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door verbrande brandstof in verbrandingseenheid j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verbrande brandstof i in verbrandingseenheid j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{cf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{cf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door brandstofverlies in verbrandingseenheid j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verloren gegane brandstof i naar verbrandingseenheid j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} +$
GWP_{CO_2}	Aardopwarmingsvermogen van CO ₂ over 100 jaar
GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}	Aardopwarmingsvermogen van CH₄ en N₂O over 20 jaar

Amendement 196

Voorstel voor een verordening Bijlage I – alinea 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

De brandstofmassa $[M_i]$ wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek.

Amendement

De brandstofmassa $[M_i]$ wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek. ***De aangepaste brandstofmassa $[M_{iA}]$ kan worden gebruikt in plaats van de brandstofmassa $[M_i]$ voor een schip van de ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse. De aangepaste massa $[M_{iA}]$ wordt gedefinieerd in bijlage X.***

Amendement 197

Voorstel voor een verordening

BIJLAGE III

Door de Commissie voorgestelde tekst

De volgende tabel bevat een lijst van emissievrije technologieën als bedoeld in artikel 5, lid 3, punt b), en specifieke criteria voor het gebruik ervan, voor zover van toepassing.

Emissievrije technologie	Criteria voor het gebruik
Brandstofcellen	Brandstofcellen die aan boord worden gebruikt voor energieopwekking <i>op de ligplaats</i> , moeten volledig worden aangedreven door hernieuwbare <i>en koolstofarme brandstoffen</i> .
Elektriciteitsopslag aan boord	Het gebruik van elektriciteitsopslag aan boord is toegestaan ongeacht de energiebron waarmee het opgeslagen vermogen wordt opgewekt (opwekking aan boord of aan wal in geval van accuwissel).
Elektriciteitsproductie aan boord met wind- en zonne-energie	Elk schip dat in staat is te voorzien in zijn energiebehoefte op de ligplaats door gebruik te maken van wind- en zonne-energie.
Het gebruik van die emissievrije technologieën moet continu leiden tot <i>emissies die gelijkwaardig zijn aan de emissiereducties die zouden</i> worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen.	

Amendement

De volgende tabel bevat een lijst van emissievrije technologieën als bedoeld in artikel 5, lid 3, punt b), en specifieke criteria voor het gebruik ervan, voor zover van toepassing.

Emissievrije technologie	Criteria voor het gebruik
Brandstofcellen	Brandstofcellen die aan boord worden gebruikt voor energieopwekking, moeten volledig worden aangedreven door hernieuwbare energiebronnen .
Elektriciteitsopslag aan boord	Het gebruik van elektriciteitsopslag aan boord is toegestaan ongeacht de energiebron waarmee het opgeslagen vermogen wordt opgewekt (opwekking aan boord of aan wal in geval van accuwissel).
Elektriciteitsproductie aan boord met wind- en zonne-energie	Elk schip dat in staat is te voorzien in zijn energiebehoefte op de ligplaats door gebruik te maken van wind- en zonne-energie.
Het gebruik van die emissievrije technologieën moet continu leiden tot dezelfde vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen als de vermindering die zou worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen .	

Amendement 198

Voorstel voor een verordening

BIJLAGE V

Door de Commissie voorgestelde tekst

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule toegepast:

Nalevingsbalans [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$] =	$(\text{GHGIE}_{\text{target}} - \text{GHGIE}_{\text{actual}}) \times [\sum_i^{n_{\text{fuel}}} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_i^l E_i]$
Waarbij:	

$\text{gCO}_{2\text{eq}}$	Gram CO ₂ -equivalent
$\text{GHGIE}_{\text{target}}$	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van

	een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode
--	---

Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	$(Nalevingsbalans / GHGIE_{actual}) \times omzettingfactor \text{ van MJ naar ton VLSFO } (41,0 \text{ MJ/kg}) \times 2\,400 \text{ EUR}$
---------	---

Amendement

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule toegepast:

Nalevingsbalans [gCO _{2eq}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n M_i^{fuel} \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
Waarbij:	

<i>gCO_{2eq}</i>	Gram CO ₂ -equivalent
	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode

Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	$(Boete = (- nalevingsbalans) / GHGIE_{actual} / (LCV_{VLSFO} * 1\,000 * 4\,500 \text{ €/t})$ <i>Waarbij:</i> $LCV_{VLSFO} = 41.0 \text{ MJ/kg}$
---------	--

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en wijziging van Richtlijn 2009/16/EG
Document- en procedurenummers	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2021
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ENVI 13.9.2021
Medeverantwoordelijke commissies - datum bekendmaking	11.11.2021
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Tiemo Wölken 17.9.2021
Behandeling in de commissie	14.2.2022
Datum goedkeuring	28.4.2022
Uitslag eindstemming	+ : 48 - : 24 0 : 14
Bij de eindstemming aanwezige leden	Mathilde Androuët, Nikos Androulakis, Bartosz Arłukowicz, Margrete Auken, Simona Baldassarre, Marek Paweł Balt, Traian Băsescu, Aurélie Beigneux, Monika Beňová, Hildegard Bentele, Sergio Berlato, Alexander Bernhuber, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Pascal Canfin, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Nathalie Colin-Oesterlé, Esther de Lange, Christian Doleschal, Marco Dreosto, Bas Eickhout, Cyrus Engerer, Cornelia Ernst, Eleonora Evi, Agnès Evren, Pietro Fiocchi, Raffaele Fitto, Malte Gallée, Catherine Griset, Jytte Guteland, Teuvo Hakkarainen, Anja Hazekamp, Martin Hojsík, Pär Holmgren, Jan Huitema, Adam Jarubas, Petros Kokkalis, Athanasios Konstantinou, Ewa Kopacz, Joanna Kopcińska, Peter Liese, Sylvia Limmer, Javi López, César Luena, Marian-Jean Marinescu, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Joëlle Mélin, Tilly Metz, Dolors Montserrat, Alessandra Moretti, Ville Niinistö, Ljudmila Novak, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Stanislav Polčák, Jessica Polfjård, Nicola Procaccini, Luisa Regimenti, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Sándor Rónai, Rob Rooken, Silvia Sardone, Christine Schneider, Günther Sidl, Linea Søgaard-Lidell, Maria Spyraiki, Nicolae Ștefănuță, Nils Torvalds, Edina Tóth, Véronique Trillet-Lenoir, Petar Vitanov, Alexandr Vondra, Mick Wallace, Pernille Weiss, Emma Wiesner, Michal Wiezik, Tiemo Wölken, Anna Zalewska
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Catherine Chabaud, Nicolás González Casares, Michèle Rivasi, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

48	+
NI	Athanasios Konstantinou, Edina Tóth
PPE	Stanislav Polčák, Maria Spyragi
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Søggaard-Lidell, Nils Torvalds, Véronique Trillet-Lenoir, Emma Wiesner, Michal Wiezik
S&D	Marek Paweł Balt, Monika Beňová, Simona Bonafè, Delara Burkhardt, Sara Cerdas, Mohammed Chahim, Tudor Ciuhodaru, Cyrus Engerer, Nicolás González Casares, Jytte Guteland, Javi López, César Luena, Alessandra Moretti, Sándor Rónai, Günther Sidl, Petar Vitanov, Tiemo Wölken
The Left	Cornelia Ernst, Anja Hazekamp, Petros Kokkalis, Idoia Villanueva Ruiz, Nikolaj Villumsen, Mick Wallace
Verts/ALE	Margrete Auken, Eleonora Evi, Malte Gallée, Pär Holmgren, Tilly Metz, Ville Niinistö, Grace O'Sullivan, Jutta Paulus, Michèle Rivasi

24	-
ECR	Sergio Berlato, Pietro Focchi, Raffaele Fitto, Dace Melbārde, Nicola Procaccini, Rob Rooker, Alexandr Vondra, Anna Zalewska
ID	Mathilde Androuët, Simona Baldassarre, Aurélie Beigneux, Marco Dreosto, Catherine Griset, Teuvo Hakkarainen, Sylvia Limmer, Joëlle Mélin, Silvia Sardone
PPE	Traian Băsescu, Hildegard Bentele, Alexander Bernhuber, Christian Doleschal, Adam Jarubas, Marian-Jean Marinescu, Christine Schneider

14	0
NI	Ivan Vilibor Sinčić
PPE	Bartosz Arłukowicz, Nathalie Colin-Oesterlé, Agnès Evren, Ewa Kopacz, Esther de Lange, Peter Liese, Fulvio Martusciello, Liudas Mažylis, Dolors Montserrat, Ljudmila Novak, Jessica Polfjärd, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding

28.6.2022

ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE

aan de Commissie vervoer en toerisme

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD))

Rapporteur voor advies: Rasmus Andresen

BEKNOPTE MOTIVERING

De bevindingen van het laatste IPCC-verslag zijn ondubbelzinnig: onder invloed van de mens warmen de lucht, de zee en het land steeds verder op en deze door de mens veroorzaakte klimaatverandering heeft ook in Europa steeds vaker extreme weers- en klimaatomstandigheden tot gevolg¹. Om te voorkomen dat de aarde nog verder opwarmt met meer dan 1,5 graad ten opzichte van het pre-industriële niveau, is het absoluut noodzakelijk om op zowel internationaal als Europees vlak snelle en ambitieuze milieumaatregelen te treffen in alle economische sectoren.

De ambitie die tot uiting komt met het streefdoel van de EU voor klimaatneutraliteit tot 2050, alsook met het streefdoel voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot tot 2030 en de voorstellen in het pakket “Fit for 55”, is slechts een timide begin: om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graad en aan de verplichtingen van de klimaatovereenkomst van Parijs te voldoen, moet de EU uiterlijk in 2040 een zeer energie-efficiënte, volledig op hernieuwbare energiebronnen gebaseerde, emissievrije economie zijn geworden. Uit studies is gebleken dat een dergelijk systeem technologisch gezien niet alleen mogelijk is maar in economisch en sociaal opzicht zelfs voordelig is voor de EU².

De scheepvaart is verantwoordelijk voor niet minder dan 11 % van de totale CO₂-emissies door vervoer in de EU en voor 3 tot 4 % van de totale emissies in de EU en daarom is het stimuleren van een snelle overgang naar een milieuvriendelijke maritieme sector van bijzonder belang. Als er namelijk geen verdere actie wordt ondernomen zullen de emissies

¹ IPCC, 2021: Samenvatting voor beleidsmakers. In: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Bijdrage van werkgroep I aan het zesde evaluatierapport van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, en B. Zhou (reds.)]. In druk.

² Zie bv. i) CAN Europe: “Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario”: <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/>; ii) Mark Z. Jacobson (2020): 100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSBook/WWSBook.html>; iii) LUT University for SolarPower Europe: [100% Renewable Europe – SolarPower Europe](https://www.solarpower.eu/).

door het zeevervoer binnen Europa tot 2050³ naar verwachting verder toenemen met 86 % ten opzichte van het niveau van 1990 en zal de invoering van maatregelen voor energie-efficiëntie en hernieuwbare energiebronnen waarschijnlijk beperkt blijven.

Het FuelEU Zeevaart-voorstel van de Commissie begint met goede intenties maar schiet in diverse opzichten ambitie tekort. De rapporteur zal proberen dit recht te zetten en een sterkere impuls te geven aan de ecologische overgang van de hele waardeketen en beroepsbevolking in de maritieme sector.

De Europese scheepvaartindustrie zal het voortouw nemen in de overgang van het mondiale zeevervoer. De rapporteur wil de inspanningen van de industrie in de richting van de energietransitie ondersteunen en aanmoedigen en zorgen voor een duurzaam concurrentievermogen op de mondiale markt. Met een helder Europees rechtskader en meer inspanningen ter bevordering van Europese innovatie in de zeevaart kunnen wij ons bedrijfsleven versterken.

Maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie bevorderen

Het verminderen van de energiebehoeften en het verbeteren van de energie-efficiëntie zijn voorwaarden voor het bereiken van klimaatneutraliteit tegen zo gering mogelijk kosten⁴. Helaas worden met de huidige Europese wetgeving geen effectieve stimulansen geboden voor energie-efficiëntie maatregelen in de maritieme sector. Daardoor bestaat het grote risico dat de sector niet in staat zal zijn om in de nabije toekomst emissievrij te worden.

Daarom volgt de rapporteur de richtsnoeren voor de toepassing van het beginsel “energie-efficiëntie eerst”⁵ en kiest hij voor een geïntegreerde benadering waarmee een streefdoel wordt vastgesteld voor de snelle invoering van maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie door scheepvaartmaatschappijen, zodat om te beginnen voor de diverse maritieme activiteiten slechts minimale energie is vereist. Hij haakt in op hetgeen het Europees Parlement reeds heeft aangenomen in het kader van de MRV-verordening (COM(2019)0038)⁶, waarover de onderhandelingen momenteel in de Raad vastzitten, en vult dit aan. De rapporteur is van mening dat een dergelijk streefdoel zeer goed past binnen deze verordening, daar deze zich uitdrukkelijk bezighoudt met het koolstofvrij maken van de sector.

Een streefdoel voor emissiereductie per transportwerk zal scheepseigenaren en exploitanten er waarschijnlijk toe aanmoedigen beschikbare operationele en energie-efficiëntie maatregelen uit te voeren die volgens hen beter tegemoet komen aan hun behoeften, zoals lage snelheid (slow steaming), optimalisering van snelheid en planning, windvoortstuwing, behandeling met aangroeiwerende middelen, elektriciteitsvoorziening door hernieuwbare energiebronnen en energieopslag, maar ook digitalisering en optimalisering van de logistiek.

³ Vierde studie van de IMO over broeikasgassen.

⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

⁵ Aanbeveling van de Commissie van 28.9.2021 C (2021)7014 getiteld “Over “energie-efficiëntie eerst”: van beginselen tot praktijk. Richtsnoeren en voorbeelden voor de toepassing ervan in de besluitvorming in de energiesector en daarbuiten”.

⁶ Op 16 september 2020 door het Europees Parlement aangenomen amendementen op het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen ([COM\(2019\)0038](#) – C8-0043/2019 – [2019/0017\(COD\)](#)).

De rapporteur stelt verder voor te zorgen voor een nauwgezetere en evenredigere compensatie en dus stimulering van energie-efficiëntere energiebronnen of voortstuwingstechnologieën voor energiegebruik aan boord en op de ligplaats teneinde te voldoen aan de bepalingen van deze verordening.

De streefdoelen voor vermindering van broeikasgasemissies aanscherpen

Afgezien van de maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie is het nodig een streefdoel voor de intensiteit van broeikasgasemissies vast te stellen en in de loop der tijd aan te scherpen om de overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame hernieuwbare alternatieve brandstoffen te bevorderen. De aanvankelijk door de Commissie vastgestelde niveaus zijn echter niet alleen totaal ongeschikt om emissievrij te worden en staan daarom haaks op de verplichtingen van de sector op grond van de Overeenkomst van Parijs⁷ maar zorgen er bovendien niet voor dat alleen hernieuwbare energiebronnen voor het bereiken van het streefdoel worden ingezet.

Voor de rapporteur is het van groot belang dat er met de regelgeving een krachtig signaal wordt gegeven om groene innovatie te bevorderen en baanbrekers aan te moedigen⁸. Daarom stelt hij een emissiereductietraject voor broeikasgassen voor dat verenigbaar is met de totstandbrenging van een zeer energie-efficiënte en volledig op hernieuwbare energie gebaseerde Europese economie tot 2040 en gebruik maakt van het best beschikbaar onderzoek. De Lappeenranta-Lahti technische universiteit (LUT, Finland) legt momenteel de laatste hand aan een dergelijke modellering en geeft als eerste een traject aan voor het emissievrij maken van maritieme sector tot 2040⁹. Ook maatschappijen met activiteiten op mondiaal vlak en toonaangevende economische belanghebbenden hebben vastgesteld dat het algemene streefdoel niet alleen haalbaar is maar zelfs wenselijk daar aldus met regelgeving beslissende steun wordt gegeven aan de overgang van de bedrijfstak¹⁰.

Teneinde de ambitie op te voeren en te verzekeren dat iedereen een billijke bijdrage levert stelt de rapporteur voor het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden en daaronder een brede reeks categorieën schepen met een brutotonnage van meer dan 400 op te nemen. De aanvankelijk voorgestelde drempel betekent dat 45 % van de schepen niet gereguleerd zal zijn en berekeningen aan de hand van de gegevens van Marine Benchmark lijken erop te wijzen dat de emissies die zich aan de regelgeving zouden onttrekken eerder 15 % en niet 10 % zouden bedragen. Praktisch gesproken zou dit betekenen dat continu in totaal tot 25,8 Mt zou worden uitgestoten, hetgeen vergelijkbaar is met de totale CO₂-emissies van Denemarken in 2020, en er zou ook geen duidelijk traject zijn voor het stimuleren van emissiereducties in de toekomst¹¹. Aangezien er nu al voor kleinere schepen technologie beschikbaar is voor het

⁷ Juridisch advies: Inclusion of emissions from international aviation and shipping in nationally determined contributions, 2021, E. Dehon, jurist, gepubliceerd door Transport and Environment (T&E).

⁸ Het is vermeldenswaardig dat baanbrekers toezeggen tot 2040 emissievrij te worden (<https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>).

⁹ De Groenen/Vrije Europese Alliantie & LUT, 2022, eerste resultaten voor interne analyse; de volledige studie zal begin voorjaar worden gepubliceerd.

¹⁰ https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf

¹¹ Transport & Environment; (2022); Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals; (https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf)

emissievrij maken (met name groene waterstofcellen en elektrische batterijen) is het van cruciaal belang dat de inzet hiervan verder wordt aangemoedigd, de ontwikkeling van de markt voor dergelijke technologieën wordt ondersteund en er aldus voor wordt gezorgd dat deze technologie uiteindelijk ook gemakkelijker beschikbaar wordt voor grotere schepen.

De invoering van duurzame hernieuwbare energiebronnen stimuleren

Dit ITRE-verslag zou de ambitie moeten hebben een duidelijk traject aan te geven voor de manier waarop ervoor kan worden gezorgd dat alleen de energiebronnen en alternatieven voor brandstof worden aangemoedigd die werkelijk duurzaam, hernieuwbaar en schaalbaar zijn.

Hiervoor is een alomvattende aanpak nodig die nauwgezet de methaanemissies van bijvoorbeeld LNG in ogenschouw neemt, aangezien methaan op korte termijn een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de opwarming van de aarde. LNG is een fossiele brandstof die gedurende zijn gehele levenscyclus grote hoeveelheden methaan uitstoot en bij gebruik als scheepsbrandstof het klimaat veel meer schade berokkent dan de fossiele diesel die het vervangt. Daarom mag LNG niet in aanmerking komen voor beleidssteun, zoals onlangs ook door de Wereldbank werd aanbevolen¹². De analyse van de Wereldbank komt ook tot de bevinding dat een omschakeling in twee fasen (eerst van olie naar LNG en dan van LNG naar geen enkele emissie) gevolgen voor de totale investeringen kan hebben en de extra investeringskosten ervan kunnen oplopen tot 186 miljard dollar in vergelijking met de kosten van een omschakeling in één fase van de uit olie verkregen bunkerbrandstof rechtstreeks naar koolstofvrije bunkerbrandstof.

Om duurzame bedrijfsmodellen te verzekeren, moet een dergelijke alomvattende aanpak ook gepaard gaan met een volledige levenscyclusbeoordeling van de verschillende technologieën, met inbegrip van biobrandstoffen. Dit betekent onder meer dat ook rekening moet worden gehouden met de beperkte beschikbaarheid van geavanceerde biobrandstoffen, met de vraag daarnaar in andere sectoren waarin emissievermindering moeilijk is, zoals de luchtvaart, alsook met de algehele beperkingen van de planeet waardoor een te grote afhankelijkheid van biobrandstof uit gewassen kan leiden tot hogere voedselprijzen en aanzienlijke broeikasgasemissies wegens uitbreiding van de akkerbouw¹³.

De rapporteur stelt daarom voor om de instrumenten van het steunbeleid toe te spitsen op de hernieuwbare alternatieve brandstoffen die daadwerkelijk duurzaam en schaalbaar zijn. Hij stelt tevens voor een verplicht minimumaandeel van hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong vast te stellen alsmede te zorgen voor een multiplicator waarmee vooral investeringen in hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong worden gecompenseerd bij de berekening van de naleving van de streefdoelen voor broeikasgasintensiteit. Deze maatregelen zullen er samen met de beperking van het poolingmechanisme tot emissievrije brandstoffen en emissievrije technologieën voor zorgen dat er sterke economische argumenten zijn voor investeringen. Deze maatregelen zullen daardoor concurrentiekrachtiger kunnen worden en de invoering ervan kan worden bevorderd.

¹² Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping. World Bank, Washington, DC. © World Bank. (<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>) Licentie: CC BY 3.0 IGO.

¹³ Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors; 2021; A. Christensen; (<https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>)

Europees leiderschap en concurrentievermogen verzekeren

Net als de Commissie industrie is ook de rapporteur er vast van overtuigd dat het ITRE-standpunt het Europees leiderschap op het gebied van groene technologie kan stimuleren en dus het Europees concurrentievermogen in de mondiale zeevaart kan versterken.

Het is de bedoeling dat dit verslag wordt opgevat als een krachtig mandaat aan het adres van de EU en haar lidstaten om te pleiten voor en steun te geven aan aanvullende oplossingen met eenzelfde of zelfs hoger ambitieniveau binnen de IMO. Als de EU als eerste met regelgeving op dit gebied komt, krijgt zij de mogelijkheid om niet alleen proactieve invloed uit te oefenen op de vaststelling van mondiale normen maar ook het Europees technologisch leiderschap in stand te houden en goed betaalde banen in de hele maritieme waardeketen in Europa te creëren en te behouden.

De rapporteur erkent niettemin dat de overgang gepaard zal gaan met belangrijke uitdagingen voor het Europese bedrijfsleven en geeft daarom krachtige steun aan het voorstel om de uit boetes verkregen middelen via een specifiek oceaanfonds door te sluizen en in te zetten voor de overgang van de bedrijfstak. Om ervoor te zorgen dat optimaal gebruik wordt gemaakt van deze middelen stelt de rapporteur voor om in deze verordening nader in te gaan op de toewijzing en het beoogde doel van deze middelen, zodat ze daar terecht komen waar ze het hardst nodig zijn. Hiertoe behoort ook de snelle verbetering van energie- en operationele efficiëntie van schepen, de uitrol van emissievrije voortstuwingstechnologie waarin hernieuwbare energiebronnen worden gebruikt en de invoering van hernieuwbare brandstoffen alsmede om- en bijscholing. Bovendien moet 20 % van de jaarlijks geïnde boetes worden gebruikt om bij te dragen aan het beschermen, herstellen en beter beheren van de mariene ecosystemen. Deze aanpak sluit rechtstreeks aan bij het vaste standpunt van het Europees Parlement inzake de MRV-verordening (COM(2019)0038).

De transparantie en de verzameling en publicatie van gegevens verbeteren

Om te kunnen zorgen voor succesvolle en doeltreffende handhaving stelt de rapporteur voor te zorgen voor een grotere betrokkenheid van de overheden en meer transparantie naar de burgers toe. De rol van de overheid en dus het openbare toezicht kunnen worden versterkt door de verantwoordelijkheid voor het toekennen en het innen van boetes neer te leggen bij de administrerende autoriteit. Als dan ook nog de verzameling van gegevens en de publicatie ervan in een openbare, open en transparante gegevensbank worden verbeterd, wordt ook het publiek, waaronder het Parlement, onderzoekers en maatschappelijke organisaties, beter in staat gesteld om de naleving te toetsen.

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Titel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voorstel voor een
VERORDENING VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het gebruik van hernieuwbare
en koolstofarme brandstoffen in de
zeevaart en tot wijziging van Richtlijn
2009/16/EG

(Voor de EER relevante tekst)

Amendement

Voorstel voor een
VERORDENING VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende het gebruik van hernieuwbare
en koolstofarme brandstoffen **en**
energiebronnen in de zeevaart en tot
wijziging van Richtlijn 2009/16/EG

(Voor de EER relevante tekst)

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU. Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie. De zeevaartmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen economische actoren in de Unie en daarbuiten, en een gelijk speelveld is onontbeerlijk. De stabiliteit en de welvaart van de zeevaartmarkt en zijn economische actoren zijn afhankelijk van een duidelijk en geharmoniseerd beleidskader waarin zeevervoerders, havens en andere actoren in de sector kunnen functioneren op basis van gelijke

Amendement

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU. **De CO₂-uitstoot van het zeevervoer op mondiaal en Europees niveau zal naar verwachting tussen nu en 2050 met 86 % ten opzichte van 1990 toenemen wanneer er geen verdere maatregelen worden getroffen.** Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie, **en de milieu- en klimaat-effecten daarvan moeten snel worden aangepakt.** De zeevaartmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen economische actoren in de Unie en

kansen. Marktverstoringen kunnen scheepsexploitanten of havens benadelen ten opzichte van concurrenten in de zeevaart of in andere vervoerssectoren. Dat kan op zijn beurt leiden tot minder concurrentievermogen voor de zeevaart en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven.

daarbuiten, en een gelijk speelveld is onontbeerlijk ***mede met inachtneming van de specifieke nationale omstandigheden die voortvloeien uit externe factoren, zoals het klimaat, het weer en de geomorfologie.*** De stabiliteit en de welvaart van de zeevaartmarkt en zijn economische actoren zijn afhankelijk van een duidelijk, ***voorspelbaar*** en geharmoniseerd beleidskader waarin zeevervoerders, havens en andere actoren in de sector kunnen functioneren op basis van gelijke kansen. Marktverstoringen kunnen scheepsexploitanten of havens benadelen ten opzichte van concurrenten in de zeevaart of in andere vervoerssectoren. Dat kan op zijn beurt leiden tot minder concurrentievermogen voor de zeevaart, ***minder banen*** en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven. ***Daarom is het van groot belang dat de Unie een ambitieus traject vaststelt voor een snelle ecologische overgang van de maritieme sector om haar mondiaal leiderschap en haar concurrentievoordeel op het gebied van groene technologie en groene diensten en oplossingen in de sector te behouden en verder te versterken alsook de werkgelegenheid en transformatie in de aanverwante waardeketens te stimuleren.***

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De zeevaart biedt werk aan 2 miljoen Europeanen en levert een bijdrage van 149 miljard EUR aan de economie. Voor elk miljoen EUR dat de scheepvaart oplevert, wordt er elders in de economie van de Unie 1,8 miljoen EUR gegenereerd. Daarnaast is de zeevaart een belangrijke troef om eilanden en perifere

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)¹⁹ aangenomen, evenals de mededeling “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030”²⁰. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. **Bijgevolg** zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om **het gebruik van duurzaam geproduceerde hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen te stimuleren, ook in de zeevaart. Tegen 2030 moet** de nodige technologie **zijn** ontwikkeld en uitgerold, **zodat daarna veel sneller veranderingen kunnen worden doorgevoerd.**

¹⁹ COM(2020) 563 final

Amendement

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)¹⁹ aangenomen, evenals de mededeling “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030”²⁰. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. **Om te verzekeren dat de maritieme sector tegen 2050 emissievrij is** zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om **eerst de energie- en operationele efficiëntie van de sector te verbeteren en een snelle invoering van en productie van duurzame hernieuwbare energie te bevorderen. De noodzakelijke veranderingen moeten zo spoedig mogelijk plaatsvinden en** de nodige technologie **moet zo spoedig mogelijk worden** ontwikkeld en uitgerold **om ervoor te zorgen dat de Unie op schema ligt om haar klimaat- en energiestreefdoel tot 2030 alsmede klimaatneutraliteit tegen 2050 te bereiken.**

¹⁹ COM(2020) 563 final

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Op dit ogenblik bevat de brandstofmix van de zeevaart alleen fossiele brandstoffen. In termen van gewicht bestaat bijna 40 % van de zeehandel zelf uit fossiele brandstoffen. De bijna volledige afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en de trage uitvoering van maatregelen voor energie-efficiëntie en emissievermindering in de sector houden een groot risico in voor het klimaat en het vermogen van de sector om in de nabije toekomst emissievrij te worden. Daarbij zij erop gewezen dat de combinatie van CO₂- en methaanlekage/-verlies gedurende de gehele levenscyclus van de brandstof, van productie tot verbranding (van bron tot kielzog), kan leiden tot zeer schadelijke klimaateffecten.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) Methaan is een krachtig broeikasgas dat over een periode van 20 jaar 80 keer zo krachtig is als CO₂ en daardoor het op een na belangrijkste broeikasgas is, alsook een precursorpolluent voor ozon (O₃) op leefniveau en bijdraagt aan ongeveer een kwart van de huidige opwarming van de aarde. De in het speciaal verslag van de Intergouvernementele Werkgroep inzake

klimateverandering (IPCC) over de opwarming van de aarde met 1,5 °C, het zesde evaluatieverslag van de IPCC en de “Global Methane Assessment” van het Milieuprogramma van de VN (UNEP) van 2021 gemodelleerde trajecten waarmee de opwarming van de aarde beperkt blijft tot 1,5 °C zonder of met een beperkte overschrijding, houden een aanzienlijke vermindering van methaanemissies in. Aangezien meer transparantie over de kortetermijngevolgen van methaanemissies voor de opwarming van de aarde zou helpen het klimaatbeleid van de Unie beter te onderbouwen, doet de Commissie er in haar verslagen goed aan ook stil te staan bij de mogelijke gevolgen van het gebruik van een tijdshorizon van 20 jaar voor het aardopwarmingspotentieel, in aanvulling op het tijdbestek van 100 jaar dat momenteel gehanteerd wordt overeenkomstig de huidige UNFCCC-richtsnoeren voor broeikasgasinventarissen.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) In het kader van de overgang naar hernieuwbare **en koolstofarme brandstoffen** en alternatieve energiebronnen is het essentieel dat de goede werking van en eerlijke concurrentie op de EU-zeevaartmarkt wordt gewaarborgd met betrekking tot scheepsbrandstoffen, die een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten uitmaken. Verschillende brandstofvoorschriften in de lidstaten van de Unie kunnen de economische prestaties van scheepsexploitanten aanzienlijk beïnvloeden en een negatief effect hebben

Amendement

(3) In het kader van de overgang naar hernieuwbare en alternatieve energiebronnen is het essentieel dat de goede werking van en eerlijke concurrentie op de EU-zeevaartmarkt wordt gewaarborgd met betrekking tot scheepsbrandstoffen, die een aanzienlijk deel van de kosten van scheepsexploitanten, **gewoonlijk tussen de 35 en 53 % van de tarieven voor vrachtvervoer over zee**, uitmaken. Verschillende brandstofvoorschriften in de lidstaten van de Unie kunnen de economische prestaties van

op de concurrentie op de markt. Door het internationale karakter van de scheepvaart kunnen scheepsexploitanten gemakkelijk bunkeren in derde landen en grote hoeveelheden brandstof vervoeren. Dat kan leiden tot koolstoflekkage en nadelige gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector als de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeehavens onder de jurisdictie van een lidstaat niet gepaard gaat met gebruiksvoorschriften die gelden voor alle exploitanten van schepen die aankomen in en vertrekken uit havens onder de jurisdictie van de lidstaten. In deze verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.

scheepsexploitanten aanzienlijk beïnvloeden en een negatief effect hebben op de concurrentie op de markt. Door het internationale karakter van de scheepvaart kunnen scheepsexploitanten gemakkelijk bunkeren in derde landen en grote hoeveelheden brandstof vervoeren, **hetgeen ook het risico kan vergroten dat het concurrentievermogen van havens in de Unie afneemt ten opzichte van havens buiten de Unie.** Dat kan leiden tot koolstoflekkage en nadelige gevolgen voor het concurrentievermogen van de sector als de beschikbaarheid van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeehavens onder de jurisdictie van een lidstaat niet gepaard gaat met gebruiksvoorschriften die gelden voor alle exploitanten van schepen die aankomen in en vertrekken uit havens onder de jurisdictie van de lidstaten. In deze verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) De zeevaart wordt gekenmerkt door hevige internationale concurrentie, en de grote verschillen in regelgevingskaders tussen vlaggenstaten hebben ongewenste praktijken zoals het omvlaggen van vaartuigen verergerd. Door het wereldwijde karakter dat inherent is aan de sector wordt het belang benadrukt van een gunstig regelgevingsklimaat, dat een allereerste voorwaarde is om nieuwe investeringen aan te trekken en het concurrentievermogen van Europese

*havens, scheepseigenaren en -
exploitanten te waarborgen.*

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 ter) Andere wetgevingsvoorstellen, die deel uitmaken van het pakket “Fit for 55”, dat is aangenomen in het kader van de Europese Green Deal, hebben gevolgen voor de zeevaart, waaronder bepalingen in de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de herziene richtlijn hernieuwbare energie, de opname van de zeevaart in het EU-ETS en de herziening van de energiebelastingrichtlijn. Het is van belang de samenhang tussen deze dossiers te waarborgen voor de vaststelling van een ambitieus, stabiel en voorspelbaar wetgevingskader voor de ecologische transitie van het ecosysteem van de scheepvaart, met name ten behoeve van de noodzakelijke exponentiële ontwikkeling, productie en invoering van duurzame hernieuwbare technologieën en alternatieve brandstoffen voor de zeevaart alsook ten behoeve van de ontwikkeling van de overeenkomstige infrastructuur. Het is belangrijk de industriële waardeketen te interesseren en te ontwikkelen voor deze duurzame hernieuwbare technologieën en alternatieve brandstoffen voor de zeevaart binnen de Unie, industriële, arbeids- en onderzoeksmogelijkheden te scheppen in alle lidstaten en het leiderschap en concurrentievoordeel van de Unie op het wereldtoneel te waarborgen. De oprichting van een EU-onderzoekscentrum voor duurzame hernieuwbare technologieën en alternatieve brandstoffen voor de zeevaart kan helpen om de belanghebbenden,

onderzoekers en het maatschappelijk middenveld te coördineren en de medefinanciering van projecten in goede banen te leiden.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Teneinde te zorgen voor een gelijk speelveld voor schepen die gebouwd zijn voor gebruik in met ijs bedekte wateren en op weg zijn van, tussen of naar havens van de lidstaten, moet er bij de berekening van de vermindering van broeikasgasemissies op vaartuibasis, alsook bij de gemonitorde en gerapporteerde gegevens krachtens Verordening (EU) 2015/757^{1 bis} rekening worden gehouden met specifieke informatie inzake de ijssklasse van een schip en de ijsgang.

^{1 bis} Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6) De voor de naleving van deze verordening verantwoordelijke persoon of organisatie is de scheepvaartmaatschappij,

(6) De voor de naleving van deze verordening verantwoordelijke persoon of organisatie is de scheepvaartmaatschappij,

gedefinieerd als de reder of enige andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de reder heeft overgenomen en die, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die voortvloeien uit de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie. Die definitie is gebaseerd op de definitie van “maatschappij” in artikel 3, punt d), van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad²¹, en is in overeenstemming met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat in 2016 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgezet. Overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt, kan de scheepvaartmaatschappij door een contractuele regeling de entiteit die rechtstreeks verantwoordelijk is voor de beslissingen die van invloed zijn op de broeikasgasintensiteit van de door het schip gebruikte energie, aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening. Die entiteit is normaliter de entiteit die verantwoordelijk is voor de keuze aangaande de brandstof, de route en de snelheid van het schip.

²¹ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

gedefinieerd als de reder of enige andere organisatie of persoon, zoals de beheerder, **de tijdbevrachter** of rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de **commerciële** exploitatie van het schip van de reder heeft overgenomen **en verantwoordelijk is voor de betaling van de door het schip verbruikte brandstof** en die, door deze verantwoordelijkheid op zich te nemen, ermee heeft ingestemd alle taken en verantwoordelijkheden over te nemen die voortvloeien uit de Internationale Veiligheidsmanagementcode voor het veilige gebruik van schepen en voor verontreinigingspreventie. Die definitie is gebaseerd op de definitie van “maatschappij” in artikel 3, punt d), van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad²¹, en is in overeenstemming met het wereldwijde systeem voor gegevensverzameling dat in 2016 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgezet. Overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt, kan de scheepvaartmaatschappij door een contractuele regeling de entiteit die rechtstreeks verantwoordelijk is voor de beslissingen die van invloed zijn op de broeikasgasintensiteit van de door het schip gebruikte energie, aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening. Die entiteit is normaliter de entiteit die verantwoordelijk is voor de keuze aangaande de brandstof, de route en de snelheid van het schip.

²¹ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

Amendement 12

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) De ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen vereist een gecoördineerde aanpak om de vraag, het aanbod en de passende distributie-infrastructuur op elkaar af te stemmen. Hoewel het huidige Europese regelgevingskader al gedeeltelijk betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²² en de brandstofdistributie door Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad²³, is er ook behoefte aan een instrument waarmee de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart kan worden verhoogd.

²² Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

²³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Amendement 13

Voorstel voor een verordening

Overweging 9

Amendement

(8) De ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen vereist een gecoördineerde aanpak om de vraag, het aanbod en de passende distributie-infrastructuur op elkaar af te stemmen. ***Passende prikkels en schaalvoordelen aan de aanbodzijde moeten verdere ontwikkelingen van deze nieuwe brandstoffen bevorderen.*** Hoewel het huidige Europese regelgevingskader al gedeeltelijk betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²² en de brandstofdistributie door Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad²³, is er ook behoefte aan een instrument waarmee de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart ***en andere hernieuwbare energiebronnen*** kan worden verhoogd.

²² Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

²³ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Hoewel instrumenten zoals koolstofbeprijzing of streefcijfers voor de koolstofintensiteit van activiteiten een ***betere energie-efficiëntie*** stimuleren, zijn zij niet geschikt om op korte en middellange termijn een aanzienlijke verschuiving naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen teweeg te brengen. Daarom is een specifieke regelgevende aanpak nodig voor het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart.

Amendement

(9) Hoewel instrumenten zoals koolstofbeprijzing of streefcijfers voor de koolstofintensiteit van activiteiten een ***zekere verbetering van de energie- en operationele efficiëntie kunnen*** stimuleren, zijn zij niet geschikt om op korte en middellange termijn een aanzienlijke verschuiving naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen teweeg te brengen. Daarom is een specifieke regelgevende aanpak nodig voor het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(9 bis) Overeenkomstig de aanbeveling van de Commissie van 28 september 2021 getiteld “Over “energie-efficiëntie eerst”: van beginselen tot praktijk. Richtsnoeren en voorbeelden voor de toepassing ervan in de besluitvorming in de energiesector en daarbuiten”, dient ervoor te worden gezorgd dat de diverse zeevaartactiviteiten zo weinig mogelijk energie verbruiken, in aanvulling op het bevorderen van de overstap naar duurzame hernieuwbare brandstof. In haar eerste verslag over de werking van deze verordening moet de Commissie de operationele en energie-efficiëntie beoordelen en kwantificeren die in de zeevaart wordt bereikt als gevolg van de desbetreffende voorstellen in het kader van “Fit for 55” en in het geval van ontoereikend optreden moet zij mogelijke wijzigingen van deze verordening overwegen speciale bepalingen toe te voegen om scheepseigenaren en

exploitanten aan te moedigen de beschikbare operationele en energie-efficiëntiemaatregelen uit te voeren die tegemoetkomen aan hun behoeften, zoals lage snelheid (slow steaming), optimalisering van snelheid en planning, windvoortstuwning, behandeling met aangroeiwerende middelen, elektriciteitsvoorziening door hernieuwbare energiebronnen en energieopslag, maar ook digitalisering en optimalisering van de logistiek. Het belonen en daarmee stimuleren van energie-efficiëntere energiebronnen of voortstuwingstechnologieën voor energiegebruik aan boord en op de ligplaats teneinde te voldoen aan de bepalingen van deze verordening is even belangrijk als een correcte toepassing van de richtsnoeren “energie-efficiëntie eerst”.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, **moeten** doelgericht zijn en **het beginsel van technologieneutraliteit** eerbiedigen. Daarom moeten grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, **zonder het gebruik** van een bepaalde brandstof of technologie **voor te schrijven**.

Amendement

(10) **Aangezien emissievrije technologieën op zeer korte termijn mogelijk niet onmiddellijk beschikbaar zijn, moeten** beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, doelgericht zijn en **de beginselen inzake “energie-efficiëntie eerst”** eerbiedigen. Daarom moeten **er** grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, **en moeten deze grenswaarden tevens verzekeren dat de energie-efficiëntie en duurzaamheid** van een bepaalde brandstof of technologie **naar behoren worden onderkend. Bovendien kunnen met behulp van specifieke prikkels de opschaling en de invoering van hernieuwbare brandstoffen van niet-**

biologische oorsprong worden aangemoedigd die een doorslaggevende rol moeten gaan spelen in het koolstofvrij maken van de toepassingen in de zeevaart waarvoor geen energie-efficiënter en duurzamer alternatief op basis van hernieuwbare energie bestaat, zoals rechtstreekse elektriciteitsvoorziening uit hernieuwbare energie.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen met een groot potentieel voor **duurzaamheid en marktrijpheid** en voor innovatie en groei om aan **toekomstige** behoeften **te voldoen**, moeten worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame brandstoffen voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie **om** het vervoer **koolstofvrij te maken**; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt. Daartoe moeten duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit in de delen A en B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking worden genomen, evenals synthetische brandstoffen voor de zeevaart. Met name duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang aangezien het momenteel de meest marktrijpe technologie is om **de zeevaart** al op korte termijn koolstofvrij **te**

Amendement

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen met een groot potentieel voor **energie-efficiëntie** **alsook** voor innovatie en groei om **te voldoen** aan **de** behoeften **van de toepassingen in de scheepvaart waar uitstootvermindering het moeilijkst is**, moeten **met voorrang** worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame **hernieuwbare** brandstoffen **en hernieuwbare voortstuwingstechnologieën** voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie **op het gebied van klimaat, energie en het koolstofvrij maken van** het vervoer; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt. Daartoe moeten duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit in de delen A en B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking worden genomen, evenals synthetische brandstoffen voor de zeevaart. Met name duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU)

maken.

2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang aangezien het momenteel de meest marktrijpe technologie is om al op korte termijn *te beginnen met het* koolstofvrij maken *van de zeevaart*.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) In de zeevaart moet die aanpak echter strikter worden toegepast. Daar is momenteel weinig vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen, aangezien meer dan 99 % van de brandstoffen die momenteel in de zeevaart worden gebruikt, van fossiele oorsprong is. Dat brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen niet voor deze verordening in aanmerking komen, minimaliseert derhalve ook het risico dat de decarbonisatie van de vervoersector wordt vertraagd, wat anders een gevolg zou kunnen zijn van een verschuiving van biobrandstoffen op basis van gewassen van het wegvervoer naar de zeevaart. Een dergelijke verschuiving moet tot een minimum worden beperkt, aangezien het wegvervoer momenteel veruit de meest vervuilende vervoerssector blijft en de zeevaart voornamelijk fossiele brandstoffen gebruikt. Daarom moet worden voorkomen dat een potentieel grote vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen wordt gecreëerd door het gebruik ervan in het kader van deze verordening te stimuleren. Omdat alle soorten brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen extra broeikasgasemissies en biodiversiteitsverlies veroorzaken, moeten die brandstoffen worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst

Amendement

(13) In de zeevaart moet die aanpak echter strikter worden toegepast. Daar is momenteel weinig vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen, aangezien meer dan 99 % van de brandstoffen die momenteel in de zeevaart worden gebruikt, van fossiele oorsprong is. Dat brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen niet voor deze verordening in aanmerking komen, minimaliseert derhalve ook het risico dat de decarbonisatie van de vervoersector wordt vertraagd, wat anders een gevolg zou kunnen zijn van een verschuiving van biobrandstoffen op basis van gewassen van het wegvervoer naar de zeevaart. Een dergelijke verschuiving moet tot een minimum worden beperkt, aangezien het wegvervoer momenteel veruit de meest vervuilende vervoerssector blijft en de zeevaart voornamelijk fossiele brandstoffen gebruikt. Daarom moet worden voorkomen dat een potentieel grote vraag naar biobrandstoffen, vloeibare biomassa en biomassabrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen wordt gecreëerd door het gebruik ervan in het kader van deze verordening te stimuleren. Omdat alle soorten brandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen extra broeikasgasemissies en biodiversiteitsverlies veroorzaken, moeten die brandstoffen worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst

gunstige traject.

gunstige *fossiele* traject.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt, moet er snel worden opgetreden en moet er een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. Een duidelijk en stabiel regelgevingskader voor de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van *nieuwe* brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart toeneemt.

Amendement

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van *hernieuwbare* brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt *en schepen een lange gemiddelde levensduur hebben van 25 tot 30 jaar*, moet er snel worden opgetreden en moet er, *in samenspraak met de belanghebbenden en het maatschappelijk middenveld*, een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. *De in een stroomversnelling geraakte klimaatcrisis maakt het belang van de nu in de sector getroffen maatregelen nog groter.* Een duidelijk, *ambitieu*s en stabiel regelgevingskader voor de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van *alternatieve* brandstoffen en *hernieuwbare* energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie *totdat de uitstoot koolstofvrij is geworden*. Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart toeneemt.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) In deze verordening moeten de methodologie en de formule worden vastgesteld voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie. Die formule moet gebaseerd zijn op het gerapporteerde brandstofverbruik van schepen en rekening houden met de relevante emissiefactoren van die brandstoffen. Het gebruik van alternatieve energiebronnen zoals wind of elektriciteit moet ook in de methodologie worden opgenomen.

Amendement

(15) In deze verordening moeten de methodologie en de formule worden vastgesteld voor de berekening van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie. Die formule moet gebaseerd zijn op het gerapporteerde brandstofverbruik van schepen en rekening houden met de relevante emissiefactoren van die brandstoffen. Het gebruik van alternatieve energiebronnen **op zee en op de ligplaats**, zoals wind, **zon** of elektriciteit, moet ook in de methodologie worden opgenomen.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog. De prestaties van fossiele brandstoffen mogen echter alleen worden beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening.

Amendement

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog. De prestaties van **vloeibare en gasvormige** fossiele brandstoffen mogen echter alleen worden beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening, **die geregeld moeten worden geactualiseerd op basis van de meest recente technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen. In de toekomst zou het gebruik van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op het aandeel verliesemissies voor de uitstoot van tank tot kielzog kunnen worden toegestaan**

mits de Commissie door middel van een gedelegeerde handeling het overeenkomstige certificerings- en verificatiemechanisme in het leven roept.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) Een alomvattende benadering van de uitstoot van de relevantste broeikasgassen (CO₂, CH₄ en N₂O) is noodzakelijk om het gebruik van energiebronnen met een lagere algemene broeikasgasvoetafdruk te stimuleren. Om rekening te houden met het aardopwarmingsvermogen van methaan en distikstofoxide, moet de bij deze verordening vastgestelde grenswaarde derhalve worden uitgedrukt in “CO₂-equivalent”.

Amendement

(18) Een alomvattende benadering van de uitstoot van de relevantste broeikasgassen (CO₂, **BC**, CH₄ en N₂O) is noodzakelijk om het gebruik van energiebronnen met een lagere algemene broeikasgasvoetafdruk te stimuleren. Om rekening te houden met het aardopwarmingsvermogen van methaan, **zwarte koolstof** en distikstofoxide, moet de bij deze verordening vastgestelde grenswaarde derhalve worden uitgedrukt in “CO₂-equivalent”. **De Commissie moet de referentiewaarde uiterlijk in december 2022 bepalen en deze moet overeenkomen met de voor de vloot gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in de bijlagen I en II bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.**

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwingsbronnen **zoals** wind- en

Amendement

(19) Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwingsbronnen, **met inbegrip van,**

zonne-energie, vermindert aanzienlijk de broeikasgasintensiteit van het totale energieverbruik van schepen. **Hoewel het moeilijk is** om die energiebronnen nauwkeurig te meten en te kwantificeren (**intermitterend energieverbruik, directe overdracht van energie voor de voortstuwing enz.**), **mag dat de herkenbaarheid ervan in het totale energieverbruik van schepen niet belemmeren door middel van benaderingen van hun** bijdrage aan de energiebalans van het schip.

maar niet beperkt tot, wind- en zonne-energie, vermindert aanzienlijk de broeikasgasintensiteit van het totale energieverbruik van schepen. **Er komen steeds meer oplossingen beschikbaar** om die energiebronnen nauwkeurig te meten en te kwantificeren, **zoals sensoren en software aan boord voor de beoordeling van de omstandigheden onderweg. Daarom moet de bijdrage van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwing** aan de totale energiebalans van het schip **zo nauwkeurig mogelijk worden geregistreerd en verantwoord met de tot op dat moment best beschikbare middelen voor meting, of wanneer is aangetoond dat meting technisch onmogelijk is, met de best beschikbare benaderingen. De IMO voorziet in richtsnoeren voor de behandeling van innovatieve energie-efficiëntietechnologie^{1 bis}, ook voor het ramen van energie uit met wind ondersteunde voortstuwing, en er zijn andere beoordelingsmethoden in ontwikkeling.**

^{1 bis} 2021 GUIDANCE ON TREATMENT OF INNOVATIVE ENERGY EFFICIENCY TECHNOLOGIES FOR CALCULATION AND VERIFICATION OF THE ATTAINED EEDI AND EEXI (MEPC.1/Circ.896).

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

(20) Luchtverontreiniging (zwaveloxide, stikstofoxide en stofdeeltjes) door schepen **op de ligplaats is** een belangrijk punt van zorg voor kustgebieden en havensteden. Derhalve moeten specifieke en strenge verplichtingen worden opgelegd om de

Amendement

(20) **Volgens ramingen is** luchtverontreiniging (zwaveloxide, stikstofoxide en stofdeeltjes) door schepen **in de Unie verantwoordelijk voor 50 000 sterfgevallen per jaar en daarmee** een belangrijk punt van zorg voor kustgebieden

uitstoot op de ligplaats te verminderen van schepen die tijdens hun verblijf in de haven hun motoren laten draaien om energie op te wekken. Volgens gegevens die in 2018 zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2015/757, werd de hoogste uitstoot per schip op de ligplaats geproduceerd door passagiers- en containerschepen. De uitstoot van die scheepscategorieën moet dan ook prioritair worden aangepakt.

en havensteden. Derhalve moeten specifieke en strenge verplichtingen worden opgelegd om de uitstoot op de ligplaats te verminderen van schepen die tijdens hun verblijf in de haven hun motoren laten draaien om energie op te wekken. Volgens gegevens die in 2018 zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2015/757, werd de hoogste uitstoot per schip op de ligplaats geproduceerd door passagiers- en containerschepen. De uitstoot van die scheepscategorieën moet dan ook prioritair worden aangepakt, **waarna de uitstoot van alle resterende schepen moet worden aangepakt om de luchtkwaliteit in de kustgebieden zo spoedig mogelijk te verbeteren.**

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 20 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(20 bis) Aangezien zwarte koolstof de op een na grootste bijdrage levert aan de door de scheepvaart veroorzaakte opwarming van het klimaat, kunnen maatregelen om het gebruik ervan te verminderen helpen om zowel luchtverontreiniging als klimaatverandering te bestrijden. De vaststelling van strenge streefdoelen voor broeikasgasintensiteit, stimulansen voor operationele en energie-efficiëntie alsook de opname van BC in de boekhouding voor de streefdoelen voor broeikasgasintensiteit kunnen de uitstoot van zowel CO₂ als BC helpen verminderen. De Commissie moet in haar verslagen beoordelen of er verdere maatregelen nodig zijn om de uitstoot van BC dicht bij of in het noordpoolgebied aan te pakken.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door de zeevaart. **Gezien het groeiende aandeel hernieuwbare energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU, is walstroom een steeds schonere energiebron voor schepen op de ligplaats.** Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. Er moeten derhalve specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door **de meest vervuilende** schepen verplicht te stellen.

Amendement

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen **op de ligplaats** en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door schepen **op de ligplaats**. Walstroom **is** een steeds **nuttigere** energiebron voor schepen op de ligplaats **en zal verhoudingsgewijs net zo schoon zijn als het aandeel van hernieuwbare energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU**. Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. Er moeten derhalve specifieke regels worden vastgesteld om het gebruik van walstroom door **alle onder deze verordening vallende** schepen verplicht te stellen.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 bis) Coördinatie tussen havens, scheepsexploitanten en alle relevante belanghebbenden is van het allergrootste belang om ervoor te zorgen dat walstroom optimaal wordt ingezet. Met name scheepsexploitanten moeten passende en tijdige informatie verstrekken aan de aanloophaven over hun voornemen om walstroomvoorzieningen te gebruiken en over hun geschatte stroombehoefte, met name wanneer die de voor deze scheepscategorie geschatte behoefte overschrijdt, mede om een voorspelbaar

gebruik van het elektriciteitsnet te waarborgen. Lidstaten moeten nauw samenwerken met de belanghebbenden om ervoor te zorgen dat de noodzakelijke investeringen worden gedaan en voldoende netcapaciteit en stabiliteit verzekerd zijn. De verplichting voor havens om walstroomvoorzieningen aan te bieden moet worden aangevuld met een overeenkomstige verplichting voor schepen om op de ligplaats een verbinding met dergelijke laadinfrastructuur tot stand te brengen, teneinde de doeltreffendheid te waarborgen en gestrande activa te voorkomen.

Teneinde incompatibiliteit tussen walstroominstallaties aan boord en in havens te vermijden, moet de Commissie de nodige ondersteuning bieden om ervoor te zorgen dat vaartuigen en havens alle bestaande en toekomstige normalisatie-eisen toepassen, met name met betrekking tot de omzetting van netfrequenties, indien dat nodig is.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

(22) Naast walstroom kunnen andere technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom, dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

Amendement

(22) Naast walstroom kunnen andere technologieën gelijkwaardige milieuvoordelen in havens opleveren, **zoals installaties voor hernieuwbare energie aan boord, accu's en accuwissels**. Als wordt aangetoond dat het gebruik van een alternatieve technologie, **wat betreft luchtverontreiniging en vermindering van de broeikasgasemissies**, gelijkwaardig is aan het gebruik van walstroom, dient een schip te worden vrijgesteld van het gebruik van walstroom.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

(23) Uitzonderingen op het gebruik van walstroom moeten ook worden toegestaan om een aantal objectieve redenen, die worden gecertificeerd door de havenbeheerder van de aanloophaven **en** beperkt blijven tot een onvoorziene havenaanloop met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee, voor een kort verblijf van minder dan twee uur op de ligplaats, aangezien dit de minimumtijd is voor een aansluiting, en voor het gebruik van energieopwekking aan boord in noodsituaties.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, moeten uitzonderingen op grond van de onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen worden beperkt, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. Vanaf 2035 moeten scheepsexploitanten hun havenaanlopen zorgvuldig plannen zodat zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. Een beperkt aantal uitzonderingen op grond van

Amendement

(23) Uitzonderingen op het gebruik van walstroom moeten ook worden toegestaan om een aantal objectieve redenen, die worden gecertificeerd door de havenbeheerder van de aanloophaven, **de exploitant van de terminal en/of de bevoegde autoriteit, afhankelijk van het bestuursmodel van de havens in de verschillende lidstaten. Deze uitzonderingen moeten** beperkt blijven tot een onvoorziene havenaanloop met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee, voor een kort verblijf van minder dan twee uur op de ligplaats, aangezien dit de minimumtijd is voor een aansluiting, en voor het gebruik van energieopwekking aan boord in noodsituaties.

Amendement

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, moeten uitzonderingen op grond van de onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen worden beperkt, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. Vanaf 2035 moeten scheepsexploitanten hun havenaanlopen zorgvuldig plannen zodat zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. **Tot 2040 moet er** een beperkt aantal uitzonderingen op grond van

onbeschikbaarheid *of incompatibiliteit* van walstroomvoorzieningen *wordt* gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop en aanlopen in havens met incompatibele apparatuur mogelijk te maken.

onbeschikbaarheid van walstroomvoorzieningen *worden* gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop en aanlopen in havens met incompatibele apparatuur mogelijk te maken. *Om het gebruik van walstroom verder te stimuleren moeten de lidstaten de bepalingen van artikel 14 van Richtlijn (EU) .../... [energiebelastingsrichtlijn] uitvoeren op grond waarvan geheel of gedeeltelijk vrijstelling wordt verleend voor elektriciteit die rechtstreeks wordt geleverd aan vaartuigen op de ligplaats in een haven of voor het opladen van de mobiele accu's van vaartuigen op de ligplaats.*

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

(25) Deze verordening moet een robuust systeem voor monitoring, rapportage en verificatie invoeren om de naleving van de bepalingen ervan te controleren. Een dergelijk systeem moet op niet-discriminerende wijze op alle schepen van toepassing zijn en verificatie door derden vereisen om de nauwkeurigheid van de in het systeem ingebrachte gegevens te waarborgen. Om de doelstelling van deze verordening gemakkelijker te verwezenlijken, moeten zo nodig alle reeds voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 gerapporteerde gegevens worden gebruikt om de naleving van deze verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en maritieme autoriteiten te beperken.

Amendement

(25) Deze verordening moet een robuust *en transparant* systeem voor monitoring, rapportage en verificatie invoeren om de naleving van de bepalingen ervan te controleren. Een dergelijk systeem moet op niet-discriminerende wijze op alle schepen van toepassing zijn en verificatie door derden vereisen om de nauwkeurigheid van de in het systeem ingebrachte gegevens te waarborgen. Om de doelstelling van deze verordening gemakkelijker te verwezenlijken, moeten zo nodig alle reeds voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 gerapporteerde gegevens worden gebruikt om de naleving van deze verordening te controleren, teneinde de administratieve lasten voor bedrijven, verificateurs en maritieme *en administratieve* autoriteiten te beperken.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening

Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

(26) De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor het monitoren en rapporteren van de hoeveelheid en het soort energie die tijdens de vaart en op de ligplaats aan boord van het schip is verbruikt, alsmede voor het verstrekken van andere relevante informatie zoals het type motor *of de aanwezigheid* van windhulptechnologie, teneinde aan te tonen dat de in deze verordening vastgestelde grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt nageleefd. Om de naleving van deze monitoring- en rapportageverplichtingen en het verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening

Overweging 26 bis (nieuw)

Amendement

(26) De maatschappijen zijn verantwoordelijk voor het monitoren en rapporteren van de hoeveelheid en het soort energie die tijdens de vaart en op de ligplaats aan boord van het schip is verbruikt, alsmede voor het verstrekken van andere relevante informatie zoals het type motor, de *technische specificaties* van windhulptechnologie *of van elke aan boord aanwezige alternatieve energiebron, met inbegrip van verantwoording van de daardoor geleverde energie*, teneinde aan te tonen dat de in deze verordening vastgestelde grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt nageleefd. Om de naleving van deze monitoring- en rapportageverplichtingen en het verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd. *Teneinde de specifieke in de bijlagen vastgestelde methode toe te passen, moet er informatie over ijsnavigatie alsmede andere relevante informatie over vaartuigen met een ijssklasse worden verstrekt.*

(26 bis) Het gebruik van gedeeldgrootboektechnologieën moet worden aangemoedigd om de veiligheid en de nauwkeurigheid van de overeenkomstig deze verordening vastgestelde toezichts- en rapportageprocessen te vergroten en de traceerbaarheid ervan uit het oogpunt van de verificatie te verbeteren.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

(29) Op basis van de gegevens en informatie die door de maatschappijen worden gemonitord en gerapporteerd, moeten de verificateurs de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie en de balans van het schip met betrekking tot de grenswaarde berekenen en vaststellen, met inbegrip van eventuele nalevingsoverschotten of -tekorten, alsmede de naleving van de voorschriften voor het gebruik van walstroom op de ligplaats. De verificateur moet de betrokken maatschappij in kennis stellen van deze informatie. Als de verificateur dezelfde entiteit is als de verificateur voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757, kan die kennisgeving samen met het verificatieverslag uit hoofde van die verordening worden gedaan. Die informatie moet vervolgens door de betrokken maatschappij aan de Commissie worden meegedeeld.

Amendement

(29) Op basis van de gegevens en informatie die door de maatschappijen worden gemonitord en gerapporteerd, moeten de verificateurs de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie en de balans van het schip met betrekking tot de grenswaarde berekenen en vaststellen, met inbegrip van eventuele nalevingsoverschotten of -tekorten, alsmede de naleving van de voorschriften voor het gebruik van walstroom op de ligplaats **en de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. De verificateur moet bovendien jaarlijks elk soort op de ligplaats of op zee gebruikte brandstof of energie, met inbegrip van elke gebruikte vervangende energiebron zoals elektriciteit, wind- of zonne-energie, afzonderlijk aggregeren.** De verificateur moet de betrokken maatschappij in kennis stellen van deze informatie. Als de verificateur dezelfde entiteit is als de verificateur voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757, kan die kennisgeving samen met het verificatieverslag uit hoofde van die

verordening worden gedaan. Die informatie moet vervolgens door de betrokken maatschappij aan de Commissie worden meegedeeld.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Overweging 30

Door de Commissie voorgestelde tekst

(30) De Commissie moet een elektronische databank opzetten om de prestaties van elk schip te registreren en de naleving van deze verordening te waarborgen; zij moet de werking van deze databank garanderen. Om de rapportage te vergemakkelijken en de administratieve lasten voor maatschappijen, verificateurs en andere gebruikers te beperken, moet die elektronische databank voortbouwen op de bestaande THETIS-MRV-module en rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens te hergebruiken.

Amendement

(30) De Commissie moet een **centraal beheerde** elektronische databank opzetten om de prestaties van elk schip te registreren, **gegevens te verzamelen over energiegebruik, boetes, flexibiliteit en uitzonderingen en alle andere relevante informatie**, en de naleving van deze verordening te waarborgen; zij moet de werking van deze databank garanderen. Om de rapportage te vergemakkelijken en de administratieve lasten voor maatschappijen, verificateurs en andere gebruikers te beperken, moet die elektronische databank voortbouwen op de bestaande THETIS-MRV-module en rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens te hergebruiken. **Om de transparantie te verbeteren en tegelijkertijd de administratieve lasten voor rederijen en exploitanten te verminderen, moeten verificateurs voor elk schip de door rederijen en exploitanten geregistreerde nalevingsgegevens aggregeren. De in de databank opgenomen gegevens moeten vergelijkbaar zijn en in een open formaat openbaar beschikbaar worden gemaakt opdat het algemene publiek en met name het maatschappelijk middenveld en de wetenschappelijke gemeenschap in staat zijn de ecologische overgang van de zeevaart op de voet te volgen.**

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst

(31) De naleving van deze verordening zou afhangen van elementen die buiten de macht van de maatschappij zouden kunnen vallen, zoals kwesties in verband met de beschikbaarheid of kwaliteit van brandstof. Daarom moeten de maatschappijen de ruimte krijgen om een nalevingsoverschot van het ene jaar naar het andere over te boeken of om binnen bepaalde grenzen vooraf een nalevingsoverschot te lenen van het volgende jaar. Het gebruik van walstroom op aanlegplaatsen is van groot belang voor de luchtkwaliteit in havensteden en kustgebieden, en mag derhalve niet voor soortgelijke flexibiliteitsbepalingen in aanmerking komen.

Amendement

(31) De naleving van deze verordening zou afhangen van elementen die buiten de macht van de maatschappij zouden kunnen vallen, zoals kwesties in verband met de beschikbaarheid of kwaliteit van brandstof. Daarom moeten de maatschappijen de ruimte krijgen om een nalevingsoverschot van het ene jaar naar het andere over te boeken of om binnen bepaalde grenzen vooraf een **door hernieuwbare energie gegenereerd** nalevingsoverschot te lenen van het volgende jaar. Het gebruik van walstroom **of een andere emissievrije technologie** op aanlegplaatsen is van groot belang voor de luchtkwaliteit in havensteden en kustgebieden, en mag derhalve niet voor soortgelijke flexibiliteitsbepalingen in aanmerking komen.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Overweging 32

Door de Commissie voorgestelde tekst

(32) Om technologische lock-in te voorkomen en de toepassing van **best presterende** oplossingen te blijven ondersteunen, moet maatschappijen worden toegestaan om de prestaties van verschillende schepen samen te voegen en een eventuele overprestatie van het ene schip te gebruiken om de ondermaatse prestatie van een ander schip te compenseren. Dat creëert de mogelijkheid om buitengewone naleving te belonen en stimuleert investeringen in geavanceerdere technologie. De mogelijkheid om voor gebundelde naleving te kiezen, moet

Amendement

(32) Om technologische lock-in te voorkomen en de toepassing van **meest energie-efficiënte en duurzame** oplossingen te blijven ondersteunen, moet maatschappijen worden toegestaan om de prestaties van verschillende schepen samen te voegen en een eventuele overprestatie van het ene schip te gebruiken om de ondermaatse prestatie van een ander schip te compenseren. Dat creëert de mogelijkheid om buitengewone naleving te belonen en stimuleert investeringen in geavanceerdere technologie. De mogelijkheid om voor gebundelde naleving

vrijwillig blijven en met instemming van de betrokken maatschappijen gebeuren.

te kiezen, moet vrijwillig blijven en met instemming van de betrokken maatschappijen gebeuren.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Overweging 33

Door de Commissie voorgestelde tekst

(33) Een conformiteitsdocument (“FuelEU-conformiteitscertificaat”) dat door een verificateur volgens de bij deze verordening vastgestelde procedures is afgegeven, moet aan boord van schepen worden bewaard als bewijs dat is voldaan aan de grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, alsmede aan de voorschriften inzake het gebruik van walstroom op de ligplaats. Verificateurs dienen de Commissie te informeren over de afgifte van dergelijke documenten.

Amendement

(33) Een conformiteitsdocument (“FuelEU-conformiteitscertificaat”) dat door een verificateur volgens de bij deze verordening vastgestelde procedures is afgegeven, moet aan boord van schepen worden bewaard als bewijs dat is voldaan aan de grenswaarden voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, ***aan de vereiste ten aanzien van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong***, alsmede aan de voorschriften inzake het gebruik van walstroom op de ligplaats. Verificateurs dienen de Commissie te informeren over de afgifte van dergelijke documenten.

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Overweging 35

Door de Commissie voorgestelde tekst

(35) Onverminderd de mogelijkheid om aan de flexibiliteits- en poolingbepalingen te voldoen, wordt aan schepen die niet aan de grenswaarde van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie voldoen, een boete met een afschrikkend effect opgelegd. De boete moet in verhouding staan tot de omvang van de niet-naleving en elk economisch voordeel van niet-naleving opheffen, zodat voor de sector een

Amendement

(35) Onverminderd de mogelijkheid om aan de flexibiliteits- en poolingbepalingen te voldoen, wordt aan schepen die niet aan de grenswaarde van de jaarlijkse gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord gebruikte energie voldoen, een boete met een afschrikkend effect opgelegd. De boete moet in verhouding staan tot de omvang van de niet-naleving en elk economisch voordeel van niet-naleving opheffen, zodat voor de sector een

gelijk speelveld in stand wordt gehouden. Ze moet **gebaseerd** zijn **op** de hoeveelheid en de kosten van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die de schepen hadden moeten gebruiken om aan de voorschriften van de verordening te voldoen.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Overweging 37

gelijk speelveld in stand wordt gehouden. Ze moet **groter** zijn **dan** de hoeveelheid en de kosten van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die de schepen hadden moeten gebruiken om aan de voorschriften van de verordening te voldoen.

Amendement

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de **geactualiseerde** gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen.

(37) De inkomsten uit boetes moeten worden **gebruikt om de distributie en het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen** in de zeevaart **te bevorderen** en **om** zeevervoerders te helpen hun klimaat- en milieudoelstellingen te verwezenlijken. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **10 bis, lid 8**, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **innovatiefonds**.

(37) De inkomsten uit boetes moeten **in hun geheel** worden **geherinvesteerd** in de zeevaart en **gebruikt om de ecologisch rechtvaardige transitie ervan te bevorderen door middel van een snelle verbetering van de energie- en operationele efficiëntie van schepen, ook in de korte vaart en in havens, van de uitrol van emissievrije voortstuwingstechnologieën en de invoering van een duurzaam gebruik van hernieuwbare energie, waaronder wind, alsmede de aanleg van de aanverwante bunkervoorzieningen en elektrische aansluitpunten in havens te faciliteren teneinde** zeevervoerders te helpen hun klimaat- en milieudoelstellingen te verwezenlijken **Tegelijkertijd moeten de inkomsten ook worden gebruikt om steun te geven aan herplaatsing, opleiding, om- en bijscholing van werknemers in de hele waardeketen van de zeevaart, inclusief scheepswerven, om ervoor te zorgen dat zij over de voor de transitie noodzakelijke milieubeschermdende vaardigheden en technologieën beschikken. Bij de opleiding van scheepsnavigatoren en in het bijzonder kapiteins moet tevens de klemtoon worden gelegd op de voordelen en efficiëntiewinst van lage snelheid (slow steaming), routeoptimalisatie en vrachtlogistiek alsook op bewustmaking op het gebied van mariene ecosystemen en het probleem van zwerfafval.** Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel [XX] van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **oceanfonds en geoormerkt voor projecten in de zeevaart in overeenstemming met de in deze verordening vastgestelde doelstellingen. 20 % van de jaarlijks ontvangen inkomsten van het oceanfonds moet worden gebruikt om bij te dragen aan de bescherming, het herstel en een beter beheer van mariene ecosystemen die gevolgen ondervinden van de opwarming**

van de aarde, zoals beschermde mariene gebieden, en om een horizontale, duurzame blauwe economie, zoals hernieuwbare mariene energie, te bevorderen.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, de berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is neergelegd in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Overweging 40

Amendement

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, **de bundeling van informatie voor** de berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is neergelegd in artikel 47 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

(40) Teneinde door de efficiënte werking van deze verordening een gelijk speelveld te handhaven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren, de wijziging van de lijst van de toepasselijke emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan, de vaststelling van de regels voor het uitvoeren van laboratoriumtests en directe emissiemetingen, de aanpassing van de boete, de accreditatie van verificateurs en de modaliteiten voor de betaling van boetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(40) Teneinde door de efficiënte werking van deze verordening een gelijk speelveld te handhaven, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging, **vaststelling of actualisering van de normen voor het meten en verantwoorden van vervangende energiebronnen, de wijziging** van de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren, **de berekening van CO₂-equivalente emissies, met inbegrip van BC**, de wijziging van de lijst van de toepasselijke **op de ligplaats** emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan **of de meting van hun bijdrage aan de energiebalans van de schepen, de vaststelling van de modellen voor monitoringplannen**, de vaststelling van de regels voor het uitvoeren van laboratoriumtests en directe emissiemetingen, de aanpassing van de boete **en de boeteformules**, de accreditatie van verificateurs en de modaliteiten voor de betaling van boetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding

van de gedelegeerde handelingen.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Overweging 40 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(40 bis) Het onderzoek en de ontwikkeling op het gebied van klimaatneutrale technologieën in de zeevaart staan niet stil. Uiterlijk ... [twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening] moet de Commissie een verslag opstellen waarin de ontwikkelingen worden geanalyseerd, zowel op het gebied van onderzoek en innovatie als op de markt, met betrekking tot op de ligplaats emissievrije technologieën en emissievrije brandstoftechnologieën.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Overweging 41

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(41) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁷. ***Bij de vaststelling, door middel van uitvoeringshandelingen, van de modellen voor gestandaardiseerde monitoringplannen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenduidige toepassing ervan, moet de Commissie rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing***

(41) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁷.

**van Verordening (EU) 2015/757
verzamelde informatie en gegevens
opnieuw te gebruiken.**

²⁷ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

²⁷ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart **verdient** een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur, aangezien die vanwege het bredere toepassingsgebied als doeltreffender kan worden beschouwd. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er **relevante** voorstellen bij de IMO worden ingediend. Als overeenstemming over een mondiale aanpak wordt bereikt inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze waar nodig in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

Amendement

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart **kan** een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur **verdiene**n, aangezien die vanwege het bredere toepassingsgebied als doeltreffender kan worden beschouwd. **Dit mag geen belemmering zijn voor het vermogen van de Unie om ambitieuzer te zijn dan de internationale normen.** In dat verband, en teneinde **de ambitie te versterken en** de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er voorstellen bij de IMO worden ingediend **om de mondiale aanpassing aan de in deze verordening opgenomen maatregelen te bevorderen. De Unie zet haar inspanningen voort om binnen de IMO ambitieuzere decarbonisatiestreefcijfers voor de zeevaart te steunen.** Als overeenstemming over een mondiale aanpak wordt bereikt **en**

deze doelmatiger en ambitieuzer blijkt te zijn inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze waar nodig in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Overweging 42 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42 bis) Naast de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid moet ook het “one in, one out”-beginsel deel uitmaken van de herzieningsprocedure. Het “one in, one out” -beginsel is een belangrijk instrument dat bedoeld is om administratieve en regelgevingslasten aan te pakken en moet worden aangevuld met kwalitatieve maatregelen om te zorgen voor toekomstbestendige en doeltreffende wetgeving die in overeenstemming is met de langetermijndoelstellingen van de Unie.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Overweging 43 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(43 bis) Erkennend hoe belangrijk het is dat de specifieke behoeften van eilanden en afgelegen gebieden van de Unie worden aangepakt, moet er flexibiliteit worden geboden aan de sector voor cabotagevervoer van personen in het zeevervoer, zoals voorgeschreven in Verordening (EEG) nr. 3577/92 van de Raad, teneinde dit aan te passen aan de regeling zonder het huidige niveau van de vervoersdiensten in het gedrang te

brengen.

Amendement 48

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) de verplichting om een deel van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong te gebruiken aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen en de verplichting om zich door leveranciers van scheepsbrandstoffen te laten bevoorraden; alsmede

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

om het consistente gebruik van **hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen** en alternatieve energiebronnen in de hele Unie te bevorderen en tegelijk de vlotte werking **van de zeevaart** te waarborgen en verstoringen van de interne markt te vermijden.

om **energie-efficiëntere scheepvaartactiviteiten te stimuleren en** het consistente **aanbod en** gebruik van koolstofarme **en duurzame hernieuwbare energie** en alternatieve energiebronnen **in de zeevaart** in de hele Unie te bevorderen, **de sector uiterlijk in 2050 emissievrij te maken in overeenstemming met de doelstelling inzake klimaatneutraliteit van de Unie en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs**, en tegelijk de vlotte werking **ervan** te waarborgen en verstoringen van de interne markt, **ook door exploitanten van buiten de EU**, te vermijden.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Deze verordening is van toepassing op alle brandstofleveranciers met betrekking tot de hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die worden geleverd aan schepen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening
Artikel 2 – alinea 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lidstaten mogen tot 31 december 2029 passagiersschepen en ro-ro-passagiersschepen die havens aandoen van eilanden binnen dezelfde lidstaat met minder dan 50 000 permanente bewoners, volgens de meest recente officiële nationale volkstelling, vrijstellen van de toepassing van punt b) van de eerste alinea. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de vrijgestelde routes, schepen en eilanden alsook van eventuele wijzigingen daarvan.

Amendement 52

Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) “broeikasgasemissies”: het vrijkomen van koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄) en distikstofoxide (N₂O) in de atmosfeer;

(a) “broeikasgasemissies”: het vrijkomen van kooldioxide (CO₂), methaan (CH₄) en distikstofoxide (N₂O) in de atmosfeer ***en de directe stralingsforcering door de uitstoot van zwarte koolstof (BC)***;

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt f bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(f bis) “koolstofarme brandstoffen”:
koolstofarme brandstoffen in de zin van
artikel ... van Richtlijn (EU) .../...
[Richtlijn betreffende gemeenschappelijke
regels voor de interne markten voor
hernieuwbare gassen, aardgas en
waterstof (COM(2021) 803)];***

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g) “emissievrije technologie”: technologie die voldoet aan de eisen van bijlage III, waarbij de volgende broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen niet door schepen in de atmosfeer worden uitgestoten: koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄), distikstofoxide (N₂O), zwaveloxide (SO_x) **en** zwevende deeltjes (PM);

(g) “**op de ligplaats** emissievrije technologie”: technologie die voldoet aan de eisen van bijlage III, waarbij de volgende broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen niet door schepen in de atmosfeer worden uitgestoten: koolstofdioxide (CO₂), methaan (CH₄), distikstofoxide (N₂O), zwaveloxide (SO_x), **stikstofoxide (NO_x)**, zwevende deeltjes (PM) **en zwarte koolstof (BC)**;

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i) “aanloophaven”: **een aanloophaven in de zin van artikel 3, punt b), van Richtlijn (EU) 2015/757;**

(i) “aanloophaven”: **de haven waar een schip aanlegt om een aanzienlijk deel van zijn vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen; daaronder vallen dus niet stops die**

uitsluitend bedoeld zijn voor het tanken, het inslaan van voorraden, het aflossen van de bemanning, het indokken of het verrichten van herstellingen aan het schip en/of de uitrusting ervan, stops in een haven omdat het schip bijstand nodig heeft of in nood is, buiten een haven verrichte schip-tot-schiptransfers, en stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het schuilen bij noodweer of die noodzakelijk zijn voor opsporings- en reddingsactiviteiten;

Amendement 56

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt i bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i bis) “havengebied”: een havengebied in de zin van artikel 2, punt r), van Richtlijn 2009/45;

Amendement 57

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt i ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i ter) “leverancier van brandstoffen voor de zeevaart”: een brandstofleverancier in de zin van punt 38 van artikel 2, lid 2), van Richtlijn (EU) 2018/2001, die brandstof voor de zeevaart levert aan een zeehaven onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement 58

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt k**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(k) “maatschappij”: ***een maatschappij in de zin van artikel 3, punt d), van Richtlijn (EU) 2015/757;***

Amendement

(k) “maatschappij”: ***de eigenaar of elke andere organisatie of persoon, zoals de beheerder, de tijdbevrachter of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de commerciële exploitatie van het schip heeft overgenomen van de eigenaar en die verantwoordelijk is voor de betaling van de door het schip verbruikte brandstof;***

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt n

Door de Commissie voorgestelde tekst

(n) “energiegebruik aan boord”: de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats,

Amendement

(n) “energiegebruik aan boord”: de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats ***zonder de bijkomende energie die wordt gebruikt vanwege de technische kenmerken van een schip van ijsklasse IA of IA Super of een vergelijkbare ijsklasse en de bijkomende energie die wordt gebruikt door een schip van ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een vergelijkbare ijsklasse wegens het varen in ijs;***

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt r

Door de Commissie voorgestelde tekst

(r) “walstroomvoorziening”: het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of

Amendement

(r) “walstroomvoorziening”: het systeem voor de levering van elektriciteit aan schepen op de ligplaats, laagspanning of hoogspanning, wisselstroom of

gelijkstroom, met inbegrip van installaties op het schip en aan wal, wanneer de hoofdverdeelkast van het schip rechtstreeks is aangesloten om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

gelijkstroom, met inbegrip van **vaste, drijvende en mobiele** installaties op het schip en aan wal, wanneer de hoofdverdeelkast van het schip rechtstreeks is aangesloten om te voorzien in de elektriciteitsbehoeften voor hotelling, de werkbelasting of om secundaire batterijen op te laden;

Amendement 61

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt y

Door de Commissie voorgestelde tekst

(y) “minst gunstige traject”: het meest **koolstofintensieve** productietraject dat voor een bepaalde brandstof wordt gebruikt;

Amendement

(y) “minst gunstige traject”: het meest **broeikasgasintensieve** productietraject dat voor een bepaalde brandstof wordt gebruikt;

Amendement 62

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt z

Door de Commissie voorgestelde tekst

(z) “CO₂-equivalent”: de rekeneenheid die wordt gebruikt om de emissies van CO₂, CH₄ en N₂O te berekenen op basis van hun aardopwarmingsvermogen, door hoeveelheden CH₄ en N₂O om te rekenen naar de equivalente hoeveelheid kooldioxide met hetzelfde aardopwarmingsvermogen;

Amendement

(z) “CO₂-equivalent”: de rekeneenheid die wordt gebruikt om de emissies van CO₂, CH₄, **BC** en N₂O te berekenen op basis van hun aardopwarmingsvermogen, door hoeveelheden CH₄, **BC** en N₂O om te rekenen naar de equivalente hoeveelheid kooldioxide met hetzelfde aardopwarmingsvermogen;

Amendement 63

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt ee bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ee bis) “administrerende autoriteit” ten

*aanzien van een
scheepvaartmaatschappij”:*

*i) in het geval van een in een lidstaat
geregistreeerde scheepvaartmaatschappij,
de lidstaat waar de maatschappij is
geregistreeerd;*

*ii) in het geval van een niet in een
lidstaat geregistreeerde maatschappij, de
lidstaat waar schepen van die
maatschappij in de laatste twee
monitoringjaren het vaakst havens
hebben aangedaan, tijdens reizen die
binnen het toepassingsgebied van artikel 2
vallen;*

*iii) in het geval van een niet in een
lidstaat geregistreeerde maatschappij die in
de laatste twee monitoringjaren geen
enkele reis heeft uitgevoerd die binnen het
toepassingsgebied van artikel 2 valt, is de
administrerende autoriteit de lidstaat van
waaruit de maatschappij haar eerste reis
die binnen het toepassingsgebied van
artikel 2 valt, is begonnen;*

Amendement 64

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt ee ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*(ee ter) “ijssklasse”: de notatie die door de
bevoegde nationale instanties van de
vlaggenstaat of door een door die staat
erkende organisatie is toegekend aan het
schip, waaruit blijkt dat het schip is
ontworpen voor het varen in zee-ijs;*

Amendement 65

**Voorstel voor een verordening
Artikel 3 – alinea 1 – punt ee quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ee quater) “varen in ijs”: de vaart van een schip met een ijsklasse in een zeegebied binnen de ijsrand;

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – alinea 1 – punt ee quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ee quinquies) “ijsrand”: de grens tussen de open zee en zee-ijs, van welke soort dan ook, ofwel vast, ofwel drijvend, en wanneer dan ook, overeenkomstig paragraaf 4.4 van de nomenclatuur voor zee-ijs van de WMO van maart 2014.

Amendement 67

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie

Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie **en verplichting voor de invoering van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong**

Amendement 68

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 – streepje 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– **-13 %** vanaf 1 januari 2035;

– **-25 %** vanaf 1 januari 2035;

Amendement 69

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 2 – streepje 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

– -26 % vanaf 1 januari 2040;

Amendement

– -50 % vanaf 1 januari 2040;

Amendement 70

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 2 – streepje 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

– -59 % vanaf 1 januari 2045;

Amendement

– -75 % vanaf 1 januari 2045;

Amendement 71

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 2 – streepje 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

– -75 % vanaf 1 januari 2050;

Amendement

– -100 % vanaf 1 januari 2050;

Amendement 72

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – lid 2 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

[*: De referentiewaarde, **die in een later stadium van de wetgevingsprocedure** zal worden berekend komt overeen met de voor de vloot gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in **bijlage I** bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.]

Amendement

[*: De referentiewaarde zal **tegen 31 december** worden berekend **en** komt overeen met de voor de vloot gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in **de bijlagen I en II** bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.]

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Het jaarlijkse aandeel van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in het energiegebruik aan boord van een schip tijdens een verslagperiode bedraagt ten minste het volgende:

– 2 % vanaf 1 januari 2030;

– 6 % vanaf 1 januari 2035.

Amendement 74

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 ter. Leveranciers van brandstoffen voor de zeevaart zorgen ervoor dat het totaal van de hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die in de loop van een jaar worden verkocht aan schepen in in de Unie gelegen havens voldoet aan de waarden en toepassingsdatums als vastgesteld in lid 2 bis, teneinde schepen van de noodzakelijke brandstoffen te voorzien;

Amendement 75

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt berekend als de hoeveelheid

3. De broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie wordt berekend als de hoeveelheid

broeikasgasemissies per energie-eenheid volgens de in bijlage I gespecificeerde methodologie.

broeikasgasemissies per energie-eenheid volgens de in bijlage I gespecificeerde methodologie, **met inbegrip van een correctiefactor voor schepen met een ijssklasse, waarbij het hogere brandstofverbruik dat verband houdt met de ijsnavigatie in mindering wordt gebracht. Als uitgangspunt voor de berekening van emissiefactoren zijn er in bijlage II standaardwaarden voorzien.**

Amendement 76

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage I teneinde referentienormen op te nemen of bij te werken ten behoeve van de nauwgezette meting en verantwoording van de bijdrage van de alternatieve energiebronnen in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang.

Amendement 77

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren in verband met nieuwe energiebronnen op te nemen **of** de bestaande emissiefactoren **aan te passen** om te zorgen voor consistentie met toekomstige internationale normen of **de wetgeving** van de Unie op het gebied van

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde **er voor te zorgen dat de emissiefactoren zo representatief mogelijk zijn voor de werkelijke emissies overeenkomstig de best beschikbare wetenschappelijke en technische kennis**, de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren in verband met **zwarte koolstof en** nieuwe

energie.

energiebronnen op te nemen, de bestaande emissiefactoren **van bestaande energiebronnen regelmatig te actualiseren** om te zorgen voor consistentie met **ambitieuze** toekomstige internationale normen of **wetgevingen** van de Unie op het gebied van energie, **milieu en klimaat, alsook om rekening te kunnen houden met de meest recente technologische, wetenschappelijke en commerciële ontwikkelingen.**

Amendement 78

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. ***Vanaf 1 januari 2030 moet*** een schip op een ligplaats in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, aangesloten ***worden*** op een walstroomvoorziening en voor alle energiebehoeften op de ligplaats walstroom ***gebruiken.***

Amendement

1. Een schip op een ligplaats ***binnen een havengebied*** in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, ***wordt*** aangesloten op een walstroomvoorziening en ***gebruikt*** voor alle energiebehoeften op de ligplaats walstroom.

Amendement 79

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. ***Lid 1*** is van toepassing op:

Amendement

2. ***Vanaf 1 januari 2030 is lid 1*** van toepassing op:

Amendement 80

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) bulkschepen;

Amendement 81

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – punt b ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b ter) olietankers;

Amendement 82

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Lid 1 is van toepassing op alle overige schepen die vallen binnen het toepassingsgebied van deze verordening met ingang van 1 januari 2035.

Amendement 83

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c) die een ongeplande havenaanloop moeten uitvoeren met het oog op de veiligheid of wegens de redding van mensenlevens op zee;

(c) die een ongeplande havenaanloop moeten uitvoeren met het oog op de veiligheid of wegens de redding van mensenlevens op zee ***of in noodsituaties of in gevallen van overmacht;***

Amendement 84

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 3 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e) die niet op walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten omdat de

Schrappen

installatie in de haven niet compatibel is met de walstroominstallatie aan boord van het schip;

Amendement 85

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde verwijzingen naar nieuwe technologieën op te nemen in de lijst van toepasselijke emissievrije technologieën of criteria voor het gebruik ervan, als **die nieuwe technologieën** in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang gelijkwaardig worden bevonden **aan** de in die bijlage vermelde technologieën.

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III teneinde verwijzingen naar nieuwe technologieën op te nemen in de lijst van toepasselijke, **op de ligplaats** emissievrije technologieën of criteria voor het gebruik ervan **te wijzigen**, als in het licht van de wetenschappelijke en technische vooruitgang **en de ontwikkelingen in de klimaat-, milieu en energiewetgeving van de Unie die nieuwe technologieën en andere criteria voor gebruik, wat emissievermindering betreft, gelijkwaardig aan of beter** worden bevonden **dan** de in die bijlage vermelde technologieën **en criteria voor gebruik**.

Amendement 86

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De havenbeheerder bepaalt of de in lid 3 genoemde uitzonderingen van toepassing zijn en geeft het certificaat af of weigert dat af te geven overeenkomstig de voorschriften van bijlage IV.

Amendement

5. De havenbeheerder **of, indien van toepassing, de exploitant van de terminal of de bevoegde autoriteit** bepaalt of de in lid 3 genoemde uitzonderingen van toepassing zijn en geeft het certificaat af of weigert dat af te geven overeenkomstig de voorschriften van bijlage IV.

Amendement 87

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Vanaf 1 januari 2035 mogen de in lid 3, punten d) en e), genoemde uitzonderingen gedurende één verslagjaar in totaal niet meer dan vijfmaal op een bepaald schip van toepassing zijn. ***Een aanloophaven wordt niet meegeteld voor de naleving van deze bepaling als de maatschappij aantoont dat zij redelijkerwijs niet kon weten dat het schip om de in lid 3, punten d) en e), genoemde redenen niet kon worden aangesloten.***

Amendement 88

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. Vanaf 1 januari 2035 mogen de in lid 3, punten d) en e), genoemde uitzonderingen gedurende één verslagjaar in totaal niet meer dan vijfmaal op een bepaald schip van toepassing zijn. ***Met ingang van 1 januari 2040 zijn de in lid 3, punt d), genoemde uitzonderingen niet langer van toepassing.***

7 bis. Scheepsexploitanten stellen de havens die zij aandoen in kennis van hun voornemen om walstroom te gebruiken en geven aan hoeveel stroom zij nodig hebben tijdens het desbetreffende bezoek en wat voor een stroominstallatie er aan boord beschikbaar is.

De Commissie biedt alle nodige richtsnoeren om de compatibiliteit tussen de stroominstallaties aan boord en aan wal te verzekeren, met name wat betreft de omzetting van netfrequenties. Uiterlijk 1 januari 2025 stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast waarin de inhoud, het formulier en de uiterste termijnen voor het verstrekken van de in dit lid bedoelde informatie aan de autoriteiten van de aanloophaven door scheepsexploitanten zijn vastgelegd.

Amendement 89

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De maatschappijen gebruiken daartoe dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van door de verificateur beoordeelde wijzigingen. De maatschappijen **zorgen ervoor** dat de integriteit van de te monitoren en rapporteren gegevens op een redelijke manier is gewaarborgd.

Amendement 90

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitsgegevens, op transparante en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie kan bepalen.

Amendement 91

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Bij de uitvoering van de in de

Amendement

3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De maatschappijen gebruiken daartoe dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van door de verificateur beoordeelde wijzigingen. De maatschappijen **zien erop toe** dat de integriteit van de te monitoren en rapporteren gegevens op een redelijke manier is gewaarborgd.

Amendement

4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitsgegevens, op transparante, **volledige** en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, **het aandeel van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en alle andere voor de naleving van deze verordening nodige informatie** kan bepalen.

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse

artikelen 7, 8, 9 en 14 van deze verordening bedoelde monitoring- en rapportageactiviteiten wordt in voorkomend geval gebruikgemaakt van de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens.

versie)

Amendement 92

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) een beschrijving dat het schip uitrusting heeft geïnstalleerd en gecertificeerd om, met een gespecificeerde spanning en frequentie, aansluiting op walstroomvoorzieningen mogelijk te maken, met inbegrip van de in IEC/IEEE 80005-1 (hoogspanning) en IEC/IEEE 80005-3 (laagspanning) gespecificeerde apparatuur, of is uitgerust met alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

Amendement

(d) een beschrijving dat het schip uitrusting heeft geïnstalleerd en gecertificeerd om, met een gespecificeerde spanning en frequentie, aansluiting op walstroomvoorzieningen mogelijk te maken, met inbegrip van de in IEC/IEEE 80005-1 (hoogspanning) en IEC/IEEE 80005-3 (laagspanning) gespecificeerde apparatuur, of is uitgerust met alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III **samen met een beschrijving van de voornaamste technische specificaties ervan, waaronder voor zover relevant het in megajoule (MJ) uitgedrukt vermogen;**

Amendement 93

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

(e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5;

Amendement

(e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5, **met inbegrip van de energiebronnen die bestemd zijn voor het aandrijven van de op de ligplaats emissievrije technologie als**

vermeld in bijlage III, zoals de belangrijkste energiebron die bestemd is voor het opladen van de elektriciteitsopslag aan boord en het voeden van de brandstofcellen;

Amendement 94

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt f

Door de Commissie voorgestelde tekst

(f) een beschrijving van de procedures voor de monitoring van het brandstofverbruik van het schip en van de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

Amendement

(f) een beschrijving van de procedures voor de monitoring **en verantwoording** van het brandstofverbruik van het schip en van de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of **op de ligplaats** emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

Amendement 95

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt k

Door de Commissie voorgestelde tekst

(k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen;

Amendement

(k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het **voorkomen van lacunes en het** vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen, **alsook van methoden voor het opsporen van fouten in de gegevens;**

Amendement 96

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt l

Door de Commissie voorgestelde tekst

(l) een revisiestaat voor het noteren van alle details betreffende verrichte

Amendement

(l) een revisiestaat voor het noteren van alle details betreffende verrichte

revisies.

revisies;

Amendement 97

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) informatie inzake de ijssklasse van het schip, als de bijkomende energie vanwege de ijssklasse van het schip buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie;

Amendement 98

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) een beschrijving van de procedure voor de monitoring van de afgelegde afstand voor de hele reis en wanneer er wordt gevaren in ijs, de datum en tijd wanneer dergelijke omstandigheden zich voordoen, het brandstofverbruik en de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III wanneer er wordt gevaren in ijs, als de bijkomende energie vanwege het varen in ijs buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie.

Amendement 99

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De maatschappijen maken gebruik

4. De maatschappijen maken gebruik

van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. De Commissie stelt **die** modellen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenvormige toepassing ervan, **vast door middel van uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.**

van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. De Commissie stelt **overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast ter aanvulling van deze verordening met de vaststelling van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen**, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenvormige toepassing **en het gebruik** ervan.

Amendement 100

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 2 – punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) wanneer de methoden ter voorkoming van lacunes in de gegevens ongeschikt worden bevonden om solide gegevens en transparantie te verzekeren.

Amendement 101

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. Wijzigingen van het in lid 2, punten b), c) **en** d), van dit artikel bedoelde monitoringplan worden door de verificateur beoordeeld. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform artikel 6 zijn.

4. Wijzigingen van het in lid 2, punten b), c), d) **en e bis**), van dit artikel bedoelde monitoringplan worden door de verificateur beoordeeld. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform artikel 6 zijn.

Amendement 102

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Als biobrandstoffen, biogas,

1. Als biobrandstoffen, biogas,

hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001, in aanmerking moeten worden genomen voor de doeleinden van artikel 4, *lid 1*, van deze verordening, gelden de volgende regels:

Amendement 103

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) de broeikasgasemissiefactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong **en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof** die voldoen aan de in artikel 27, lid 3, van Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde drempels voor broeikasgasemissiereductie, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

Amendement 104

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong **en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof** die niet voldoen aan punt b), worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstoffen.

Amendement 105

hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001, **alsmede andere brandstoffen of gassen** in aanmerking moeten worden genomen voor de doeleinden van artikel 4 van deze verordening, gelden de volgende regels:

Amendement

(b) de broeikasgasemissiefactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die voldoen aan de in artikel 27, lid 3, van Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde drempels voor broeikasgasemissiereductie, **alsook de aanverwante gedelegeerde handelingen inzake additionaliteit en broeikasgasmethodologie**, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

Amendement

(d) hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die niet voldoen aan punt b) **en andere uit waterstof vervaardigde synthetische brandstoffen of soorten waterstof**, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstof;

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige en betrouwbare gegevens over de broeikasgasemissie-intensiteit en de duurzaamheidskenmerken van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, die worden gecontroleerd aan de hand van een regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

Amendement

2. De maatschappijen verstrekken nauwkeurige, **volledige** en betrouwbare gegevens over de broeikasgasemissie-intensiteit en de duurzaamheidskenmerken van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, die worden gecontroleerd aan de hand van een regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

Amendement 106

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen. De Commissie *is* overeenkomstig artikel 26 **bevoegd** om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van laboratoriumtests en directe emissiemetingen.

Amendement

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren **van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen**, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen **overeenkomstig bestaande certificerings- en verificatieregelingen als vastgesteld bij Richtlijn (EU) 2018/2001 en Richtlijn (EU) .../... [Gasrichtlijn (EU) XX/XXXX]. De prestaties van fossiele brandstoffen worden uitsluitend beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor verliezen of vluchtige emissies in de uitstoot van tank tot kielzog van fossiele brandstoffen, mits de Commissie het overeenkomstige certificerings- en verificatiemechanisme**

*in het leven roept door middel van een gedelegeerde handeling. Hiertoe heeft de Commissie overeenkomstig artikel 26 de bevoegdheid om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van **certificeringen van energieomzettingssystemen of brandstofverbruikers, waaronder stationaire proeven of laboratoriumtests en directe emissiemetingen voor fossiele brandstoffen en gasverliezen.***

Amendement 107

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan conform de voorschriften van de artikelen 6 en 9 is. Als bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden vastgesteld, wordt het monitoringplan op die punten door de betrokken maatschappij herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

Amendement

1. De verificateur beoordeelt of het monitoringplan conform de voorschriften van de artikelen 6 en 9 is. Als bij de beoordeling door de verificateur inconsistenties met die voorschriften worden vastgesteld, wordt het monitoringplan op die punten door de betrokken maatschappij **onverwijld** herzien en wordt het herziene plan met het oog op een eindbeoordeling door de verificateur ingediend voordat de verslagperiode aanvangt. De maatschappij komt met de verificateur een termijn voor de indiening van die herzieningen overeen. Die termijn mag in ieder geval niet langer zijn dan **één maand vóór** het tijdstip waarop de verslagperiode aanvangt.

Amendement 108

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Als bij de verificatiebeoordeling

Amendement

3. Als bij de verificatiebeoordeling

onjuiste of niet-conforme verklaringen worden vastgesteld, stelt de verificateur de betrokken maatschappij daarvan tijdig in kennis. Vervolgens wijzigt de maatschappij de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

onjuiste of niet-conforme verklaringen worden vastgesteld, stelt de verificateur de betrokken maatschappij daarvan tijdig in kennis. Vervolgens wijzigt de maatschappij **onverwijld** de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

Amendement 109

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 3 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig en consistent.

Amendement

(d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig, **transparant** en consistent.

Amendement 110

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. De verificateur verstrekt voor elk onder zijn toezicht vallend schip een apart programma voor kwaliteitsbeheer met de maatregelen die genomen moeten worden om lacunes en fouten in de gegevens te voorkomen.

Amendement 111

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008.

Amendement

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008. **De nationale accreditatie-**

instantie stelt de Commissie onverwijld in kennis van de lijst van geaccrediteerde verificateurs, samen met de informatie aan de hand waarvan zij kunnen worden geïdentificeerd, en neemt ze op in de databank.

Amendement 112

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs. De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante internationaal aanvaarde normen.

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs, ***ter waarborging van de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de verificateur, en voor verplichte heraccreditatieprocedures om nieuwe complexiteiten en specifieke kenmerken in verband met de ontwikkelingen op het gebied van nieuwe alternatieve brandstoffen en emissievrije technologieën het hoofd te bieden.*** De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante internationaal aanvaarde normen.

Amendement 113

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) voor elk schip waarop het voorschrift van artikel 5, lid 1, van toepassing is, de aansluiting op en het gebruik van walstroomvoorzieningen of het bestaan van een van de in artikel 5, lid

Amendement

(b) voor elk schip waarop het voorschrift van artikel 5, lid 1, van toepassing is, de aansluiting op en het gebruik van walstroomvoorzieningen of het bestaan van een van de in artikel 5,

3, genoemde uitzonderingen;

lid 3, genoemde uitzonderingen *als gecertificeerd overeenkomstig artikel 5, lid 5*;

Amendement 114

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt e

Door de Commissie voorgestelde tekst

(e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt.

Amendement

(e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt, *waaronder de hoeveelheid van elke energiebron die de op de ligplaats emissievrije technologieën aandrijft*;

Amendement 115

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt e bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) de ijsklasse van het schip, als de bijkomende energie vanwege de ijsklasse van het schip buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie;

Amendement 116

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 1 – punt e ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e ter) de datum en tijd wanneer er wordt gevaren in ijs, de verbruikte hoeveelheid van elk type brandstof wanneer er wordt gevaren in ijs, de verbruikte hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron wanneer er wordt gevaren in ijs, de afgelegde afstand wanneer er wordt

gevaren in ijs, de afgelegde afstand tijdens de reis, de hoeveelheid van elk type brandstof die op zee is verbruikt, de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op zee is verbruikt, als de bijkomende energie vanwege het varen in ijs buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie.

Amendement 117

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens *jaarlijks* op transparante wijze, *zodat* de verificateur *kan nagaan* of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens op transparante wijze *en bundelen deze om* de verificateur *in staat te stellen na te gaan* of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement 118

Voorstel voor een verordening Artikel 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 14 bis

Onbeschikbaarheidsverslag in het kader van FuelEU Zeevaart

1. *Indien een schip, alle inspanningen ten spijt, in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat geen brandstoffen kan verkrijgen waardoor het kan voldoen aan de in artikel 4, lid 2, bedoelde grenswaarden, meldt het schip dit onvermogen door middel van een FuelEU-onbeschikbaarheidsverslag aan de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat en aan de bevoegde autoriteit van de haven van bestemming, als die haven ook onder de jurisdictie valt van een*

lidstaat. In dit verslag worden de redenen voor het niet voorhanden zijn van de brandstoffen vermeld, zoals een tekort aan brandstoffen en een gebrek aan haveninfrastructuur.

2. De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 uitvoeringshandelingen vast te stellen om een model op te stellen voor het in lid 1 van dit artikel bedoelde onbeschikbaarheidsverslag in het kader van FuelEU Zeevaart.

3. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat melden de gevallen waarin er geen brandstof beschikbaar was in de in artikel 16 bedoelde conformiteitsdatabank.

4. De lidstaat van de haven onderzoekt de onbeschikbaarheidsverslagen.

Amendement 119

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt -a (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-a) berekent de verificateur in voorkomend geval het percentage hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in het jaarlijkse gemiddelde energieverbruik aan boord van het betrokken schip;

Amendement 120

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt d

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d) berekent hij het bedrag van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

Schrappen

Amendement 121

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d bis) aggregereert hij jaarlijks de overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten c), d), e) en e bis), gemonitorde en geregistreerde informatie voor elk schip en verstrekt hij deze aan de maatschappijen voor registratie in de databank overeenkomstig artikel 16, lid 3;

Amendement 122

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt d ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d ter) bundelt hij de bovengenoemde informatie en stuurt hij die naar de voor de scheepvaartmaatschappij bevoegde autoriteit.

Amendement 123

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Conformiteitsdatabank en rapportage

FuelEU Zeevaart-databank, rapportage en publicatie van informatie

Amendement 124

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De Commissie ontwikkelt een

1. De Commissie ontwikkelt een

elektronische conformiteitsdatabank voor het *toezicht op de naleving* van de *artikelen 4 en 5*; zij waarborgt de werking *van de databank* en *houdt ze up-to-date*. De conformiteitsdatabank wordt gebruikt om een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen *en* het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18. *Ze is* toegankelijk voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten *en* de Commissie.

centraal beheerde, elektronische *FuelEU Zeevaart-databank* voor het *registreren* van de *overeenkomstig deze verordening ingediende gegevens* en waarborgt de werking *ervan* en *de actualisering, opslag en publicatie van de door maatschappijen, verificateurs en de nationale accreditatie-instantie voorgelegde informatie*. De conformiteitsdatabank *moet de bestaande THETIS-MRV module zoveel mogelijk als uitgangspunt nemen en* wordt gebruikt om *toe te zien op de naleving van de artikelen 4 en 5*, een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen, *het gebruik van de uitzonderingen als bepaald in artikel 5, lid 3*, het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18, *de in artikel 20 bepaalde boetes, de overeenkomstig lid 3 van dit artikel voorgelegde gegevens, de overeenkomstig artikel 23 gemelde boetes en de lijst van bevoegde autoriteiten als bedoeld in artikel 25, lid 1*. De databank wordt in een open dataformaat ter beschikking gesteld van het publiek en wordt op een transparante, downloadbare en gebruikersvriendelijke manier, gratis toegankelijk *gemaakt* voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten, de Commissie *en het algemene publiek*.

Amendement 125

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde informatie als bedoeld in artikel 15, lid 2, samen met informatie aan de hand waarvan de identiteit van het schip, de maatschappij en de verificateur

Amendement

3. Uiterlijk 30 april van elk jaar registreert de maatschappij in de conformiteitsdatabank voor elk van haar schepen de door de verificateur geverifieerde *en berekende informatie* als bedoeld in artikel 15, lid 2, *het gebruik van het in artikelen 17 en 18 bedoelde flexibiliteitsmechanisme, de jaarlijkse uit*

die de beoordeling heeft uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

hoofde van artikel 5, lid 3, toegepaste uitzonderingen, indien van toepassing, samen met informatie aan de hand waarvan de identiteit van het schip, de maatschappij en de verificateur die de beoordeling heeft uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

Amendement 126

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Uiterlijk op 30 juni van elk jaar stelt de Commissie alle voor een gegeven verslagperiode in de databank geregistreerde informatie ter beschikking van het publiek. Informatie met betrekking tot voorgaande verslagperiodes blijft te allen tijde toegankelijk voor het publiek. De informatie moet zonder anonimisering of verdere aggregatie in een open, downloadbaar en ruw formaat worden verstrekt, met uitzondering van gegevens over boetes en sancties, die wel worden geanonimiseerd.

Amendement 127

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. Indien geanonimiseerde openbaarmaking van gegevens over boetes en sancties wegens specifieke omstandigheden een uitzonderlijke ondermijning zou inhouden van de bescherming van commerciële belangen waarvan het legitieme economische belang primeert boven het openbaar belang van openbaarmaking als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1367/2006^{1 bis}, wordt er op verzoek van de maatschappij

een ander aggregatieniveau voor die specifieke gegevens toegepast, om die belangen te beschermen. Indien de toepassing van een ander aggregatieniveau niet mogelijk is, maakt de Commissie die gegevens niet openbaar.

^{1 bis} Verordening (EG) nr. 1367/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 6 september 2006 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Aarhus betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden op de instellingen en organen van de Unie (PB L 264 van 25.9.2006, blz. 13).

Amendement 128

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Als het schip voor de verslagperiode een nalevingstekort heeft, mag de maatschappij vooraf een even groot nalevingsoverschot van de volgende verslagperiode lenen. Het geleende nalevingsoverschot wordt bij de balans van het schip in de verslagperiode opgeteld en van de balans van hetzelfde schip in de volgende verslagperiode afgetrokken. Het bedrag dat in de volgende rapportageperiode in mindering moet worden gebracht, is gelijk aan het geleende nalevingsoverschot vermenigvuldigd met 1,1. Het vooraf geleende nalevingsoverschot:

Amendement

2. Als het schip voor de verslagperiode een nalevingstekort heeft, mag de maatschappij vooraf een even groot nalevingsoverschot van de volgende verslagperiode lenen. Het geleende nalevingsoverschot wordt bij de balans van het schip in de verslagperiode opgeteld en van de balans van hetzelfde schip in de volgende verslagperiode afgetrokken. Het bedrag dat in de volgende rapportageperiode in mindering moet worden gebracht, is gelijk aan het geleende nalevingsoverschot vermenigvuldigd met 1,1. ***Indien de exploitatie van het schip wordt stopgezet voordat het schip heeft voldaan aan het vooraf geleende nalevingsoverschot betaalt de maatschappij een overeenkomstig artikel 20 berekende boete.*** Het vooraf geleende nalevingsoverschot:

Amendement 129

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 2 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) mag niet voor twee opeenvolgende verslagperioden worden geleend.

Amendement

(b) mag niet voor twee opeenvolgende verslagperioden worden geleend;

Amendement 130

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 2 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) of mag niet worden geleend voor een schip in zijn laatste jaar van exploitatie.

Amendement 131

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. Uiterlijk 30 april van het jaar volgend op de verslagperiode registreert de maatschappij het geleende nalevingsoverschot in de **nalevingsdatabank**, na goedkeuring door de verificateur.

3. Uiterlijk 30 april van het jaar volgend op de verslagperiode registreert de maatschappij het geleende nalevingsoverschot in de **databank als bedoeld in artikel 16**, na goedkeuring door de verificateur.

Amendement 132

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, **moet** de maatschappij een boete

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, **betaalt** de maatschappij een

betalen. De ***verificateur*** berekent het bedrag van de boete op basis van de formule in bijlage V.

ontradende boete ***die hoger is dan het bedrag en de kosten van de hernieuwbare brandstoffen die het schip had moeten gebruiken om aan de eisen van deze verordening te voldoen.*** De ***administrerende autoriteit van een scheepvaartmaatschappij*** berekent het bedrag van de boete op basis van de formule in bijlage V.

Amendement 133

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De maatschappij betaalt een boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De ***verificateur*** berekent het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren.

Amendement

2. De maatschappij betaalt een ***ontradende*** boete voor elke niet-conforme havenaanloop. De ***administrerende autoriteit van een scheepvaartmaatschappij*** berekent het bedrag van de boete door het bedrag van 250 EUR te vermenigvuldigen met het aantal megawatt aan geïnstalleerd vermogen aan boord en met het aantal op de ligplaats doorgebrachte uren.

Amendement 134

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Niettegenstaande artikel 19, lid 1, geeft de verificateur een FuelEU-conformiteitscertificaat af ***zodra*** de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde boetes zijn betaald. De in dit artikel bedoelde acties en het bewijs van de financiële betalingen overeenkomstig artikel 21 worden geregistreerd in het FuelEU-conformiteitscertificaat.

Amendement

3. Niettegenstaande artikel 19, lid 1, geeft de verificateur een FuelEU-conformiteitscertificaat af ***nadat*** de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde boetes zijn betaald ***voor een maximum van twee opeenvolgende jaren. Met ingang van het derde opeenvolgende jaar van niet-naleving worden de opgebouwde jaarlijkse nalevingstekorten opgeteld bij de balans van het schip in de volgende rapportageperiode. Voor het vijfde jaar***

van niet-naleving geeft de verificateur geen FuelEU-conformiteitscertificaat af.
De in dit artikel bedoelde acties en het bewijs van de financiële betalingen overeenkomstig artikel 21 worden geregistreerd in het FuelEU-conformiteitscertificaat.

Amendement 135

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Indien de scheepvaartmaatschappij een overeenkomst sluit met een commerciële exploitant waarin wordt bepaald dat deze exploitant verantwoordelijk is voor de aankoop van brandstof en de exploitatie van het schip, bepalen de scheepvaartmaatschappij en die commerciële exploitant aan de hand van een contractuele regeling dat laatstgenoemde aansprakelijk is voor de betaling van de kosten die voortvloeien uit de in dit artikel bedoelde boetes. Voor de toepassing van dit lid wordt onder de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip het bepalen van de vervoerde vracht, het traject, de routing en/of de snelheid van het schip verstaan. De lidstaten treffen de noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat de scheepvaartmaatschappij over passende en doeltreffende middelen beschikt om de kosten van de boetes als bedoeld in dit artikel te verhalen.

Amendement 136

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage V vast te stellen, teneinde de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule aan te passen en om het bedrag van de in lid 2 van dit artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, **rekening houdend met** de evolutie van de energiekosten.

Amendement 137

**Voorstel voor een verordening
Artikel 20 – lid 4 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement 138

**Voorstel voor een verordening
Artikel 21 – lid 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De in artikel 20, **leden 1 en 2**, bedoelde boetes worden toegewezen aan gemeenschappelijke projecten die gericht zijn op de snelle inzet van hernieuwbare **en koolstofarme brandstoffen** in de zeevaart.

Amendement

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage V vast te stellen, teneinde de in lid 1 van dit artikel bedoelde formule aan te passen en om het bedrag van de in lid 2 van dit artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, **zodra** de evolutie van de energiekosten **het ontradend effect van deze boetes ondermijnt**.

Amendement

4 bis. Uiterlijk op 1 januari 2027 neemt de Commissie overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen aan om deze verordening aan te vullen met de vaststelling van een formule voor de berekening van het bedrag van de boete bij niet-naleving van de in artikel 4, lid 2, punt b) vastgestelde verplichting inzake hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, de criteria voor de toepassing ervan en de voorschriften voor de handhaving ervan.

Amendement

1. De in artikel 20 bedoelde boetes worden toegewezen aan gemeenschappelijke projecten die gericht zijn op **het versnellen van de rechtvaardige ecologische transitie van de**

Projecten die worden gefinancierd met uit boetes verkregen middelen, **moeten** de productie van grotere hoeveelheden hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen voor de zeevaart **stimuleren**, de aanleg van **geschikte** bunkervoorzieningen **of** elektrische aansluitpunten in havens **faciliteren** en de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve Europese technologieën in de vloot **ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties** te realiseren.

zeevaart door middel van een snelle verbetering van de energie- en operationele efficiëntie van schepen, de uitrol van emissievrije voortstuwingstechnologieën en de invoering van duurzame hernieuwbare energie in de zeevaart, **alsmede op het bijdragen aan de bescherming, het herstel en een beter beheer van het mariene ecosysteem**. Projecten die worden gefinancierd met uit boetes verkregen middelen **passen het “energie-efficiëntie eerst”-beginsel toe en stimuleren** de productie van grotere hoeveelheden **duurzame** hernieuwbare brandstoffen **en oplossingen voor hernieuwbare energieopwekking aan boord** voor de zeevaart, **faciliteren** de aanleg van **de aanverwante** bunkervoorzieningen **en** elektrische aansluitpunten in havens, **ondersteunen investeringen om de compatibiliteit tussen de stroominstallaties aan boord en aan wal te verzekeren** en **ondersteunen** de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve Europese technologieën in de vloot **en stimuleren vernieuwing van de vloot teneinde zo spoedig mogelijk een emissievrije, zeer energie-efficiënte en een volledig op hernieuwbare bronnen gebaseerde zeevaart** te realiseren. **Projecten die worden gefinancierd met de verkregen middelen verlenen, in overleg met de sociale partners, praktische steun voor de herplaatsing en de om- en bijscholing van de werknemers om te verzekeren dat zij beschikken over de voor de transitie noodzakelijke, milieuvriendelijke en technologische vaardigheden en te zorgen voor veiligheid, opleidingen en beschermende maatregelen met betrekking tot de omgang met nieuwe brandstoffen voor de zeevaart.**

Amendement 139

Voorstel voor een verordening
Artikel 21 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **10 bis, lid 8**, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **innovatiefonds**. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

Amendement

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **[XX]** van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **oceanfondsen en worden geormerkt om programma's te financieren overeenkomstig de beginselen en doelstellingen als bedoeld in lid 1**. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

Amendement 140

Voorstel voor een verordening
Artikel 21 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot de modaliteiten voor de betaling van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot de modaliteiten voor de betaling van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes **en de modaliteiten voor het ter beschikking stellen van de informatie over de ondersteunde projecten aan het publiek**.

Amendement 141

Voorstel voor een verordening
Artikel 23 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten stellen regels vast betreffende de sancties die van toepassing

Amendement

1. De lidstaten stellen regels vast betreffende de sancties die van toepassing

zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat die sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk *[dd/mm/20xx]* in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.

zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat die sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk *op 31 juli 2024* in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen. ***De Commissie brengt uiterlijk op 1 januari 2025 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad met een overzicht van de nationale maatregelen die de lidstaten hebben vastgesteld en meldt onverwijld elke wijziging van die maatregelen.***

Amendement 142

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Als een schip gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitscertificaat heeft overgelegd en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen is afgedwongen, ***kan*** de bevoegde instantie van de lidstaat van de aanloophaven, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen kenbaar te maken, een verwijderingsbevel ***uitvaardigen***. De bevoegde autoriteit van de lidstaat stelt de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis van dat verwijderingsbevel. Iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, weigert het schip waarop het verwijderingsbevel betrekking heeft, toegang tot al zijn havens totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt. Als het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de desbetreffende lidstaat, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, een aanhouding

Amendement

3. Als een schip gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitscertificaat heeft overgelegd en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen is afgedwongen, ***vaardigt*** de bevoegde instantie van de lidstaat van de aanloophaven, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen kenbaar te maken, een verwijderingsbevel ***uit***. De bevoegde autoriteit van de lidstaat stelt de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis van dat verwijderingsbevel. Iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, weigert het schip waarop het verwijderingsbevel betrekking heeft, toegang tot al zijn havens totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt. Als het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de desbetreffende lidstaat, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar

totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt.

opmerkingen in te dienen, een aanhouding totdat de maatschappij haar verplichtingen **overeenkomstig deze verordening** nakomt.

Amendement 143

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Sancties die door een lidstaat tegen een nader omschreven schip zijn ingesteld, worden gemeld aan de Commissie, de overige lidstaten en de desbetreffende vlaggenstaat.

Amendement

5. Sancties die door een lidstaat tegen een nader omschreven schip zijn ingesteld, worden gemeld aan de Commissie, de overige lidstaten en de desbetreffende vlaggenstaat. ***De Commissie registreert elke gemelde sanctie in de databank.***

Amendement 144

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. Elke lidstaat die geen zeehaven op zijn grondgebied heeft of die zijn nationale scheepsregister heeft afgesloten of waarvan geen van de schepen die de vlag van die lidstaat voeren binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, en zolang geen binnen het toepassingsgebied vallende schepen de vlag van die lidstaat voeren, en die geen geaccrediteerde verificateurs heeft, kan afwijken van de bepalingen van dit artikel. Elke lidstaat die gebruik wenst te maken van die afwijking, stelt de Commissie daarvan ten laatste op 1 juli 2024 in kennis. Elke latere wijziging wordt eveneens aan de Commissie meegedeeld, die de informatie registreert in de databank.

Amendement 145

Voorstel voor een verordening

Artikel 25 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten duiden een of meer bevoegde autoriteiten aan als verantwoordelijke voor de toepassing en handhaving van deze verordening (“bevoegde autoriteiten”). Zij delen hun naam en contactgegevens mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van bevoegde autoriteiten op haar website.

Amendement

De lidstaten duiden een of meer bevoegde autoriteiten aan als verantwoordelijke voor de toepassing en handhaving van deze verordening (“bevoegde autoriteiten”). Zij delen hun naam en contactgegevens mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van bevoegde autoriteiten op haar website **en in de databank**.

Amendement 146

Voorstel voor een verordening

Artikel 26 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de **artikel 4, lid 3 bis**, artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, **artikel 7, lid 4**, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, **artikel 20, lid 4 bis**, en artikel 21, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement 147

Voorstel voor een verordening

Artikel 26 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De in artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot

Amendement

3. De in **artikel 4, lid 3 bis**, artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, **artikel 20, lid 4 bis**, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad

intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement 148

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

6. Een overeenkomstig artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.

Amendement 149

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari **2030** verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten

worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement

6. Een overeenkomstig **artikel 4, lid 3 bis**, artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, **artikel 7, lid 4**, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, **artikel 20, lid 4 bis**, en artikel 21, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.

Amendement

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari **2027 en vervolgens om de 5 jaar** verslag uit aan het Europees Parlement en

van een evaluatie van de werking van deze verordening, de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie. De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen *van*:

de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening. ***In het evaluatieverslag moet met name:***

- a) de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor ***emissievrije technologieën en duurzame*** hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie ***worden beoordeeld, met inbegrip van het concurrentievermogen en de potentiële koolstoflekkage ervan, waarbij het accent ligt op havens in de EU die concurrentie van havens buiten de EU ondervinden;***
- b) ***aandacht worden besteed aan de ambitie en de algehele milieu-integriteit van de verordening met betrekking tot de streefdoelen van de Overeenkomst van Parijs, het economiebrede reductiestreefdoel voor broeikasgasemissies in de Unie tot 2030 en het doel inzake klimaatneutraliteit als bepaald in de Europese klimaatwetgeving alsook met betrekking tot de streefdoelen voor hernieuwbare energie en energie-efficiëntie;*** c) ***de verbetering van de energie- en operationele efficiëntie als gevolg van de maatregelen in verband met de zeevaart in de naar aanleiding van de in het kader van het pakket “Fit for 55” ingediende voorstellen en het onbenutte potentieel daarin worden beoordeeld en gekwantificeerd;***
- d) ***worden beoordeeld wat het effect van de verordening is op de vermindering van de uitstoot van zwarte koolstof, met name in en nabij het noordpoolgebied;***
- e) ***de effectbeoordeling ten aanzien van de werking van de verordening worden geactualiseerd, waarbij het accent ligt op de economische gevolgen van de bijbehorende maatregelen.***

De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen *om*:

Amendement 150

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt -a (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-a) de minimale brutotonnage tot 400 en het aandeel van de energie dat schepen gebruiken voor hun reizen van en naar derde landen als bedoeld in artikel 2;

Amendement 151

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) de in artikel 4, lid 2, genoemde termijn;

(a) de in artikel 4, lid 2, genoemde termijn ***aan te scherpen***;

Amendement 152

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) een streefdoel voor operationele en energie-efficiëntie in te voeren;

Amendement 153

Voorstel voor een verordening Artikel 28 – lid 1 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b) de scheepstypen waarop ***artikel 5, lid 1***, van toepassing is;

(b) de scheepstypen waarop ***deze verordening*** van toepassing is, ***uit te***

breiden;

Amendement 154

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 – lid 1 – punt c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen.

Amendement

(c) de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen **te beperken**.

Amendement 155

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 – lid 1 – punt c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) het gebruik van palmvetzuurdistillaten, dierlijke vetten van categorie III, afgewerkte bak- en braadolie, melasse, soapstocks en derivaten als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder c), te beperken.

Amendement 156

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 – lid 1 – punt c ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c ter) de niet-gestorte nalevingsoverschotten te annuleren wanneer deze na drie verslagperiodes nog steeds niet zijn gebruikt overeenkomstig artikel 17;

Amendement 157

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 – lid 1 – punt c quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c quater) de toepassing van pooling van naleving als bedoeld in artikel 18 te beperken tot schepen die worden aangedreven door emissievrije brandstoffen en emissievrije technologieën;

Amendement 158

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 – lid 1 – punt c quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c quinquies) speciale bepalingen vast te stellen om de uitstoot van zwarte koolstof voor reizen in het noordpoolgebied aan te pakken.

Amendement 159

Voorstel voor een verordening

Artikel 28 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De Commissie beraadt zich, als onderdeel van haar evaluatie, op mogelijke wijzigingen van deze verordening met het oog op vereenvoudiging van de regelgeving. De Commissie en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten streven er voortdurend naar om de beste praktijken op het gebied van administratieve procedures over te nemen, en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de handhaving van deze verordening te vereenvoudigen en de administratieve lasten voor de betrokken actoren tot een minimum te beperken.

Amendement 160

Voorstel voor een verordening
Artikel 28 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Het Europees Parlement kan via zijn bevoegde commissies advies uitbrengen over het verslag van de Commissie en over de voorstellen tot wijziging van deze verordening.

Amendement 161

Voorstel voor een verordening
Artikel 28 – lid 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 quater. De Commissie verschaft binnen vijf weken na ontvangst schriftelijk antwoord op het door het Europees Parlement uitgebrachte advies en reageert op elke oproep tot actie met betrekking tot de diverse bepalingen van de verordening, met inbegrip van het verstrekken van motiveringen voor gepland niet-optreden, en op alle vragen die het Europees Parlement of de Raad bij haar indienen.

Amendement 162

Voorstel voor een verordening
Artikel 29 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Het volgende punt wordt toegevoegd aan de lijst in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG: “51. Het FuelEU-conformiteitscertificaat, afgegeven krachtens Verordening (EU) xxxx betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart”.

Het volgende punt wordt toegevoegd aan de lijst in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG: “51. Het FuelEU-conformiteitscertificaat, afgegeven krachtens Verordening (EU) xxxx betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen ***alsmede hernieuwbare energiebronnen*** in de

zeevaart”.

Amendement 163

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I**

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE I

METHODOLOGIE VOOR HET VASTSTELLEN VAN DE GRENSWAARDE VOOR DE BROEIKASGASINTENSITEIT VAN DE AAN BOORD VAN EEN SCHIP GEBRUIKTE ENERGIE

Voor de berekening van de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, wordt de volgende formule toegepast, vergelijking (1) genoemd:
Vergelijking (1)

Broeikasgas-intensiteitsindex	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^{m_{engine}} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq, TtW,i}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW, slippage, j}\right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

De volgende formule wordt vergelijking (2) genoemd:

$CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$ Vergelijking (2)

Begrip	Toelichting
l	Index van de in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen
l	Index van de brandstofverbrandingseenheden aan boord van het schip. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder eenheden verstaan: de hoofdmotor(en), hulpmotor(en) en met olie gestookte ketels.
k	Index van de aansluitpunten (c) waar elektriciteit wordt geleverd per aansluitpunt.
c	Index van het aantal elektrische laadpunten
m	Index van het aantal energieverbruikers
$M_{i,j}$	Massa van de specifieke brandstof i geoxideerd in verbruiker j [gFuel]
E_k	Aan het schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt k , indien meer dan één [MJ]
$CO_{2eq\ WtT, i}$	WtT broeikasgasemissiefactor van brandstof i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity, k}$	WtT broeikasgasemissiefactor voor de aan het aangemeerde schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Calorische onderwaarde van brandstof i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Brandstofverliescoëfficiënt van de motor (niet-verbrande brandstof) als percentage van de massa van brandstof i gebruikt door verbrandingseenheid j [%]
$C_{f\ CO_2, j}, C_{f\ CH_4, j}, C_{f\ N_2O, j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door verbrande brandstof in verbrandingseenheid j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW, j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verbrande brandstof i in verbrandingseenheid j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2, j}, C_{sf\ CH_4, j}, C_{sf\ N_2O, j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door brandstofverlies in verbrandingseenheid j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verloren gegane brandstof i naar verbrandingseenheid j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O, j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Aardopwarmingsvermogen van CO ₂ , CH ₄ en N ₂ O over 100 jaar

Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt.

Voor de toepassing van deze verordening wordt de term $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul.

Methode voor het bepalen van [M_i]

De brandstofmassa [M_i] wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek.

Methode voor het bepalen van WtT broeikasgasfactoren

Voor niet-fossiele brandstoffen worden, wanneer waarden worden gebruikt die afwijken van de standaardwaarden in bijlage II, die factoren gebaseerd op relevante bunkerafleveringsbonnen voor de brandstoffen die in de referentieperiode aan het schip zijn geleverd, voor ten minste gelijke hoeveelheden brandstoffen als die waarvan is vastgesteld dat ze worden verbruikt in het kader van onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen.

De WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT, i}$) van de brandstoffen (die geen fossiele brandstoffen zijn) is vastgelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001. De werkelijke waarden, die zijn opgenomen in de richtlijn die voor de toepassing van deze verordening overeenkomstig de methodologie moet worden gebruikt, zijn die zonder verbranding¹⁴. Voor brandstoffen waarvoor geen trajecten zijn opgenomen in de richtlijn en voor fossiele brandstoffen zijn de standaardwaarden voor de WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT, i}$) opgenomen in bijlage II.

Bunkerafleveringsbonnen

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen van brandstoffen die aan boord worden gebruikt, ten minste de volgende informatie:

- productidentificatie
- brandstofmassa [t]
- brandstofvolume [m³]
- brandstofdichtheid [kg/km³]
- WtT broeikasgasemissiefactor voor CO₂ (koolstoffactor) [gCO₂/gFuel] en voor CO_{2eq} [CO_{2eq}/gFuel] en bijbehorend certificaat¹⁵
- Calorische onderwaarde [MJ/g]

Bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit die aan het schip is geleverd, ten minste de volgende informatie:

- leverancier: naam, adres, telefoonnummer, e-mailadres, vertegenwoordiger
- ontvangend schip: IMO-nummer (MMSI), naam van het schip, scheepstype, vlag, scheepsvertegenwoordiger
- haven: naam, locatie (LOCODE), terminal/aanlegplaats
- aansluitpunt: OPS-SSE-aansluitpunt, details aansluitpunt
- aansluittijd: datum/tijdstip van begin/einde

¹⁴ Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_u : “emissies van de gebruikte brandstof”.

¹⁵ Deze waarde is niet vereist in het geval van de in bijlage II vermelde fossiele brandstoffen. Voor alle andere brandstoffen, met inbegrip van mengsels van fossiele brandstoffen, moet deze waarde beschikbaar worden gesteld samen met een afzonderlijk certificaat ter identificatie van het brandstofproductietraject.

- geleverde energie: aan het leveringspunt toegewezen vermogensfractie (indien van toepassing) [kW], elektriciteitsverbruik (kWh) voor de facturatieperiode, informatie over piekvermogen (indien beschikbaar)
- meteropneming

Methode voor het bepalen van TtW broeikasgasfactoren

De TtW-emissies worden bepaald op basis van de in deze bijlage opgenomen methodologie zoals vermeld in vergelijking (1) en vergelijking (2).

Voor de toepassing van deze verordening zijn de TtW-broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq, TtW, i}$) die moeten worden gebruikt om de broeikasgasemissies te bepalen, opgenomen in bijlage II. De CO_2 C_F -factoren zijn die welke zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2015/757 en zijn gemakshalve in de tabel vermeld. Voor brandstoffen waarvan de factoren niet in de genoemde verordening zijn opgenomen, worden de standaardfactoren in bijlage II gebruikt.

Overeenkomstig het in artikel 7 bedoelde monitoringplan en na beoordeling door de verificateur, mogen andere methoden zoals directe CO_{2eq} -meting en laboratoriumtests worden gebruikt als die de algehele nauwkeurigheid van de berekening verhogen.

Methode voor het bepalen van TtW vluchtige emissies

Vluchtige emissies worden veroorzaakt door de hoeveelheid brandstof die de verbrandingskamer van de verbrandingseenheid niet bereikt of die niet door de energieomzetter wordt verbruikt omdat zij niet worden verbrand of afgeblazen, of uit het systeem lekken. Voor de toepassing van dit reglement worden vluchtige emissies verrekend als percentage van de massa van de door de motor gebruikte brandstof. De standaardwaarden zijn opgenomen in bijlage II.

Methoden voor het bepalen van de compensatiefactoren voor alternatieve energiebronnen

Als aan boord alternatieve energiebronnen geïnstalleerd zijn, kan een compensatiefactor voor alternatieve energiebronnen worden toegepast. Voor windenergie wordt die compensatiefactor als volgt bepaald:

<i>Compensatiefactor voor alternatieve energiebronnen – WIND (f_{wind})</i>	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
<i>0,99</i>	<i>0,1</i>
<i>0,97</i>	<i>0,2</i>
<i>0,95</i>	<i>$\geq 0,3$</i>

De broeikasgasintensiteitsindex van het schip wordt vervolgens berekend door het resultaat van vergelijking (1) te vermenigvuldigen met de compensatiefactor.

Amendement

BIJLAGE I

Voor de berekening van de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, wordt de volgende formule toegepast, vergelijking (1) genoemd:

Broeikasgas-intensiteitsindex	WtT	TtW
-------------------------------	-----	-----

$$\text{GHG intensity index} \left[\frac{\text{gCO}_2\text{eq}}{\text{MJ}} \right] = \frac{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{CO}_{2\text{eq WtT}, i} \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity}, k}}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w} + \frac{\sum_i^n \text{fuel} \sum_j^m \text{engine} M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{\text{engine slip } j} \right) \times (\text{CO}_{2\text{eq, TtW}, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{\text{engine slip } j} \right) \times C_{\text{CO}_2, j} \right]}{\sum_i^n \text{fuel} M_i \times \text{LCV}_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$$

Vergelijking (1)

De volgende formule wordt vergelijking (2) genoemd:

$$\text{CO}_{2\text{eq, TtW}, j} = (C_{f \text{CO}_2, j} \times \text{GWP}_{\text{CO}_2} + C_{f \text{CH}_4, j} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4} + C_{f \text{N}_2\text{O}, j} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}})_i \quad \text{Vergelijking (2)}$$

Begrip	Toelichting
<i>l</i>	Index van de in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen
<i>l</i>	Index van de brandstofverbrandingseenheden (<i>m engine</i>) aan boord van het schip. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder eenheden verstaan: de hoofdmotor(en), hulpmotor(en) en met olie gestookte ketels.
<i>k</i>	Index van de aansluitpunten (<i>c</i>) waar elektriciteit wordt geleverd per aansluitpunt.
<i>w</i>	Index van de windinstallatie (n) waar energie wordt geleverd per windinstallatie.
<i>s</i>	Index van de zonne-energie-installatie (p) waar energie wordt geleverd per zonne-energie-installatie.
<i>c</i>	Aantal elektrische laadpunten
<i>m</i>	Aantal energieverbruikers
<i>n</i>	Aantal in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen
<i>M_{i,j}</i>	Massa van de specifieke brandstof <i>i</i> geoxideerd in verbruiker <i>j</i> [gFuel]
<i>E_k</i>	Aan het schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt <i>k</i> , indien meer dan één [MJ]
<i>E_w</i>	Aan het schip geleverde energie per windinstallatie (w), indien meer dan één [MJ]
<i>E_s</i>	Aan het schip geleverde elektriciteit per zonne-energie-installatie (s), indien meer dan één [MJ]
<i>CO_{2eq WtT, i}</i>	WtT broeikasgasemissiefactor van brandstof <i>i</i> [gCO _{2eq} /MJ]
<i>CO_{2eq electricity, k}</i>	WtT broeikasgasemissiefactor voor de aan het aangemeerde schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt <i>k</i> [gCO _{2eq} /MJ]
<i>LCV_i</i>	Calorische onderwaarde van brandstof <i>i</i> [MJ/gFuel]
<i>C_{engine slip j}</i>	Brandstofverliescoëfficiënt van de motor (niet-verbrande brandstof) als percentage van de massa van brandstof <i>i</i> gebruikt door verbrandingseenheid <i>j</i> [%]
<i>C_{f CO_{2, j}}</i> , <i>C_{f CH_{4, j}}</i> , <i>C_{f N_{2O, j}}</i>	TtW broeikasgasemissiefactoren door verbrande brandstof in verbrandingseenheid <i>j</i> [gGHG/gFuel]
<i>CO_{2eq, TtW, j}</i>	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verbrande brandstof <i>i</i> in verbrandingseenheid <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $\text{CO}_{2\text{eq, TtW}, j} = (C_{f \text{CO}_2, j} \times \text{GWP}_{\text{CO}_2} + C_{f \text{CH}_4, j} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4} + C_{f \text{N}_2\text{O}, j} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}})_i$
<i>C_{sf CO_{2, j}}</i> , <i>C_{sf CH_{4, j}}</i> , <i>C_{sf N_{2O, j}}</i>	TtW broeikasgasemissiefactoren door brandstofverlies in verbrandingseenheid <i>j</i> [gGHG/gFuel]
<i>CO_{2eq, TtW slippage, j}</i>	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verloren gegane brandstof <i>i</i> naar verbrandingseenheid <i>j</i> [gCO _{2eq} /gFuel] $\text{CO}_{2\text{eq, TtW slippage}, j} = (C_{sf \text{CO}_2, j} \times \text{GWP}_{\text{CO}_2} + C_{sf \text{CH}_4, j} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4} + C_{sf \text{N}_2\text{O}, j} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}})_i$
<i>GWP_{CO₂}</i> , <i>GWP_{CH₄}</i> , <i>GWP_{N_{2O}}</i>	Aardopwarmingsvermogen van CO ₂ , CH ₄ en N ₂ O over 100 jaar
<i>MULT_i</i>	Multiplicator <i>i</i> toegepast op hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong
<i>M_{i,j A}</i>	Aangepaste massa van de specifieke brandstof <i>i</i> geoxideerd in verbruiker <i>j</i> [gFuel] als gevolg van het varen in ijsomstandigheden van een schip van de ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse¹⁶, en als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van de ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse. In voorkomend geval wordt in vergelijking (1) de aangepaste massa <i>M_{i,j A}</i> gebruikt in plaats van de massa <i>M_{i,j}</i>.

Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt.

Voor de toepassing van deze verordening wordt de term $\sum_k^c E_k \times \text{CO}_{2\text{eq electricity}, k}$ in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul.

De term *MULT_i* in de noemer van de vergelijking (1) wordt vastgesteld op vijf voor de hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong boven de percentages van de gemiddelde hoeveelheid energie die het schip jaarlijks aan boord gebruikt gedurende de verslagperiode, als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt b).

Methode voor het bepalen van [*M_i*]

De brandstofmassa [*M_i*] wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek. **De aangepaste brandstofmassa [*M_{i A}*] kan**

¹⁶ Zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op <http://www.helcom.fi> voor aanvullende informatie over overeenkomsten tussen ijsklassen.

worden gebruikt in plaats van de brandstofmassa $[M_i]$ voor een schip van de ijssklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijssklasse. De aangepaste massa $[M_{iA}]$ wordt gedefinieerd in bijlage V bis.

Methode voor het bepalen van WtT broeikasgasfactoren

Voor niet-fossiele brandstoffen worden, wanneer waarden worden gebruikt die afwijken van de standaardwaarden in bijlage II, die factoren gebaseerd op relevante bunkerafleveringsbonnen voor de brandstoffen die in de referentieperiode aan het schip zijn geleverd, voor ten minste gelijke hoeveelheden brandstoffen als die waarvan is vastgesteld dat ze worden verbruikt in het kader van onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen.

De WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT, i}$) van de brandstoffen (die geen fossiele brandstoffen zijn) is vastgelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001. De werkelijke waarden, die zijn opgenomen in de richtlijn die voor de toepassing van deze verordening overeenkomstig de methodologie moet worden gebruikt, zijn die zonder verbranding¹⁷. Voor brandstoffen waarvoor geen trajecten zijn opgenomen in de richtlijn en voor fossiele brandstoffen zijn de standaardwaarden voor de WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT, i}$) opgenomen in bijlage II.

Bunkerafleveringsbonnen

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen van brandstoffen die aan boord worden gebruikt, ten minste de volgende informatie:

- productidentificatie
- brandstofmassa [t]
- brandstofvolume [m³]
- brandstofdichtheid [kg/km³]
- WtT broeikasgasemissiefactor voor CO₂ (koolstoffactor) [gCO₂/gFuel] en voor CO_{2eq} [CO_{2eq}/gFuel] en bijbehorend certificaat¹⁸
- Calorische onderwaarde [MJ/g]

Bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit die aan het schip is geleverd, ten minste de volgende informatie:

- leverancier: naam, adres, telefoonnummer, e-mailadres, vertegenwoordiger
- ontvangend schip: IMO-nummer (MMSI), naam van het schip, scheepstype, vlag, scheepsvertegenwoordiger
- haven: naam, locatie (LOCODE), terminal/aanlegplaats
- aansluitpunt: OPS-SSE-aansluitpunt, details aansluitpunt

¹⁷ Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_u : “emissies van de gebruikte brandstof”.

¹⁸ Deze waarde is niet vereist in het geval van de in bijlage II vermelde fossiele brandstoffen. Voor alle andere brandstoffen, met inbegrip van mengsels van fossiele brandstoffen, moet deze waarde beschikbaar worden gesteld samen met een afzonderlijk certificaat ter identificatie van het brandstofproductietraject.

- aansluittijd: datum/tijdstip van begin/einde
- geleverde energie: aan het leveringspunt toegewezen vermogensfractie (indien van toepassing) [kW], elektriciteitsverbruik (kWh) voor de facturatieperiode, informatie over piekvermogen (indien beschikbaar)
- meteropneming

Methode voor het bepalen van TtW broeikasgasfactoren

De TtW-emissies worden bepaald op basis van de in deze bijlage opgenomen methodologie zoals vermeld in vergelijking (1) en vergelijking (2).

Voor de toepassing van deze verordening zijn de TtW-broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq, TtW, i}$) die moeten worden gebruikt om de broeikasgasemissies te bepalen, opgenomen in bijlage II. De CO₂ C_F-factoren zijn die welke zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2015/757 en zijn gemakshalve in de tabel vermeld. Voor brandstoffen waarvan de factoren niet in de genoemde verordening zijn opgenomen, worden de standaardfactoren in bijlage II gebruikt.

Overeenkomstig het in artikel 7 bedoelde monitoringplan en na beoordeling door de verificateur, mogen andere methoden zoals directe CO_{2eq}-meting en laboratoriumtests worden gebruikt als die de algehele nauwkeurigheid van de berekening verhogen.

Methode voor het bepalen van TtW vluchtige emissies

Vluchtige emissies worden veroorzaakt door de hoeveelheid brandstof die de verbrandingskamer van de verbrandingseenheid niet bereikt of die niet door de energieomzetter wordt verbruikt omdat zij niet worden verbrand of afgeblazen, of uit het systeem lekken. Voor de toepassing van dit reglement worden vluchtige emissies verrekend als percentage van de massa van de door de motor gebruikte brandstof. De standaardwaarden zijn opgenomen in bijlage II.

Amendement 164

Bijlage I – Verificatie en certificering

Door de Commissie voorgestelde tekst

Verificatie en certificering

Brandstofklasse	WtT	TtW
Fossiele brandstoffen	Er wordt gebruikgemaakt van de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening.	De CO ₂ -koolstoffactoren van de MRV-verordening worden gebruikt voor brandstoffen waarvoor een dergelijke factor is opgegeven. Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening

		<p>worden gebruikt.</p> <p>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden</p>
<p>Duurzame hernieuwbare brandstoffen (Vloeibare biomassa, biogas, e-brandstoffen)</p>	<p>Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO_{2eq}-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.</p>	<p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden</p>
<p>Andere (waaronder elektriciteit)</p>	<p>Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO_{2eq}-waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.</p>	<p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p><i>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden</i></p>

Verificatie en certificering

Brandstofklasse	WtT	TtW
Fossiele brandstoffen	Er wordt gebruikgemaakt van de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening.	<p>De CO₂-koolstoffactoren van de MRV-verordening worden gebruikt voor brandstoffen waarvoor een dergelijke factor is opgegeven.</p> <p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden met betrekking tot de waarden voor verliezen en vluchtige emissies overeenkomstig de certificerings- en verificatieregelingen als neergelegd in de overeenkomstig artikel 9, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling.</p>
Duurzame hernieuwbare brandstoffen (Vloeibare biomassa, biogas, e-brandstoffen)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO _{2eq} -waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	<p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden overeenkomstig de certificerings- en verificatieregelingen als neergelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001.</p>
Andere (waaronder elektriciteit)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO _{2eq} -waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.

	gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	
--	--	--

Amendement 165

Voorstel voor een verordening Bijlage II

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE II

[...]

Tabel 1 — Standaardfactoren

1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	WtT			TtW						
Klasse/ Basismateriaal	Trajectnaam	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	Klasse van energieomzetter	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{stip} Als percentage van de massa van de door de motor verbruikte brandstof		
Vloeibare biobrandstoffen	Ethanol E100	0,0268	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,913 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	TM	TM	-		
	Biodiesel Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,0372	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	2,834	0,00005 TM	0,00018 TM	-		
	Waterstofbehandelde plantaardige olie Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,044	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	3,115	0,00005	0,00018	-		
	Bio-LNG Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental) LNG Otto (dualfuel laag toerental) LNG Diesel (dualfuel) LBSI	2,755 MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1 1,7 0,2 NB		
Gasvormige biobrandstoffen	Bio-H2 Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,12	NB	Brandstofcellen	0			0	0	-
				Interne verbrandingsmotoren	0			0	TM	
Hernieuwbare	e-diesel	0,0427	Verwijzing	ALLE interne	3,206			0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	WtT			TtW				
brandstoffen van niet-biologische oorsprong - (e-brandstoffen)			naar Richtlijn (EU) 2018/2001	verbrandingsmotoren	MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757			
	e-methanol	0,0199	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,375 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-LNG	0,0491	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7
				LNG Diesel (dualfuel)				0,2
				LBSI				NB
	e-H2	0,12	3,6	Brandstofcellen	0	0	0	-
Interne verbrandingsmotoren				0	0	TM	-	
e-NH3	0,0186	0	Geen motor	0	NB	TM	NB	
Andere	Elektriciteit	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Walstroomvoorzieningen	-	-	-	-

Amendement

Vloeibare biobrandstoffen	Ethanol E100	0,0268	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,913 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	TM	TM	-
	Biodiesel Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,0372	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	2,834	0,00005 TM	0,00018 TM	-
	Waterstof behandelde plantaardige olie Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,044	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	3,115	0,00005	0,00018	-
	Bio-LNG Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7				

				LNG Diesel (dualfuel)				0.2
				LBSI				NB
Gas-vormige biobrandstoffen	Bio-H2 Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,12	NB	Brandstofcellen	0	0	0	-
				Interne verbrandingsmotoren	0	0	TM	
Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong	e-diesel	0,0427	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	3,206 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-methanol	0,0199	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,375 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-LNG	0,0491	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0	0,00011	3.1
				LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7
				LNG Diesel (dualfuel)				0.2
				LBSI				NB
e-H2	0,12	3,6	Brandstofcellen	0	0	0	-	
			Interne verbrandingsmotoren	0	0	TM		
e-NH3	0,0186	0	Geen motor	0	NB	TM	NB	
Andere	Elektriciteit	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Walstroomvoorzieningen	-	-	-	-

Amendement 166

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kolom 7 bevat de emissiefactor C_f voor methaan in $[gCH_4/gfuel]$. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van

Amendement

Kolom 7 bevat de emissiefactor C_f voor methaan in $[gCH_4/gfuel]$. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van

tests gecertificeerde waarden worden gebruikt. Voor LNG-brandstoffen wordt de C_f voor methaan op nul ingesteld.

tests gecertificeerde waarden worden gebruikt (*overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van Richtlijn (EU) 2018/2001*). Voor LNG-brandstoffen wordt de C_f voor methaan op nul ingesteld.

Amendement 167

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kolom 8 bevat de emissiefactor C_f voor distikstofoxide in [gN₂O/gfuel]. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt.

Amendement

Kolom 8 bevat de emissiefactor C_f voor distikstofoxide in [gN₂O/gfuel]. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt (*overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van Richtlijn (EU) 2018/2001*).

Amendement 168

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kolom 9 geeft het deel van de brandstof aan dat verloren gaat als vluchtige emissie (C_{slip}), gemeten als percentage van de massa van de door de specifieke energieomzetter gebruikte brandstof. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt. Voor brandstoffen waarbij vluchtige emissies (brandstofverlies) optreden, zoals LNG, wordt de hoeveelheid vluchtige emissies zoals weergegeven in tabel 1 uitgedrukt als percentage van de gebruikte brandstofmassa (kolom 9). De waarden in kolom 9 worden gebruikt

Amendement

Kolom 9 geeft het deel van de brandstof aan dat verloren gaat als vluchtige emissie (C_{slip}), gemeten als percentage van de massa van de door de specifieke energieomzetter gebruikte brandstof. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt (*overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van Richtlijn (EU) 2018/2001*). *Voor fossiele brandstoffen kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden alleen in plaats van de standaardwaarden worden gebruikt nadat in de desbetreffende*

overeenkomstig vergelijking (1). De waarden voor C_{slip} in tabel 1 worden berekend bij 50 % van de maximale motorbelasting.

gedelegeerde handeling de regels zijn vastgesteld voor certificerings- en verificatieregelingen met betrekking tot het uitvoeren van de certificering van energieomzettingssystemen of brandstofverbruikers, met inbegrip van proefbanktests of laboratoriumtests. Voor brandstoffen waarbij vluchtige emissies (brandstofverlies) optreden, zoals LNG, wordt de hoeveelheid vluchtige emissies zoals weergegeven in tabel 1 uitgedrukt als percentage van de gebruikte brandstofmassa (kolom 9). De waarden in kolom 9 worden gebruikt overeenkomstig vergelijking (1). De waarden voor C_{slip} in tabel 1 worden berekend bij 50 % van de maximale motorbelasting.

Amendement 169

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

CRITERIA VOOR HET GEBRUIK VAN EMISSIEVRIJE TECHNOLOGIE ALS BEDOELD IN **DE** ARTIKEL 5, lid 3, punt b), en artikel 7, lid 3, punten d) en f).

Amendement

CRITERIA VOOR HET GEBRUIK VAN **OP DE LIGPLAATS** EMISSIEVRIJE TECHNOLOGIE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 5, lid 3, punt b), en ARTIKEL 7, lid 3, punten d) en f).

Amendement 170

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De volgende tabel bevat een lijst van emissievrije technologieën als bedoeld in artikel 5, lid 3, punt b), en specifieke criteria voor het gebruik ervan, voor zover van toepassing.

Amendement

De volgende tabel bevat een lijst van **op de ligplaats** emissievrije technologieën als bedoeld in artikel 5, lid 3, punt b), en specifieke criteria voor het gebruik ervan, voor zover van toepassing.

Amendement 171

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage III – Emissievrije technologie

Door de Commissie voorgestelde tekst

Emissievrije technologie	Criteria voor het gebruik
Brandstofcellen	Brandstofcellen die aan boord worden gebruikt voor energieopwekking op de ligplaats, moeten volledig worden aangedreven door hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen .
Elektriciteitsopslag aan boord	Het gebruik van elektriciteitsopslag aan boord is toegestaan ongeacht de energiebron waarmee het opgeslagen vermogen wordt opgewekt (opwekking aan boord of aan wal in geval van accuwissel).
Elektriciteitsproductie aan boord met wind- en zonne-energie	Elk schip dat in staat is te voorzien in zijn energiebehoefte op de ligplaats door gebruik te maken van wind- en zonne-energie.

Amendement

Emissievrije technologie	Criteria voor het gebruik
Brandstofcellen	Brandstofcellen die aan boord worden gebruikt voor energieopwekking op de ligplaats, moeten volledig worden aangedreven door hernieuwbare en koolstofarme energiebronnen .
Elektriciteitsopslag aan boord	Het gebruik van elektriciteitsopslag aan boord is toegestaan ongeacht de energiebron waarmee het opgeslagen vermogen wordt opgewekt (opwekking aan boord of aan wal in geval van accuwissel).
Elektriciteitsproductie aan boord met wind- en zonne-energie	Elk schip dat in staat is te voorzien in zijn energiebehoefte op de ligplaats door gebruik te maken van wind- en zonne-energie.

Amendement 172

**Voorstel voor een verordening
Bijlage III – punt 3**

Het gebruik van die emissievrije technologieën moet continu leiden tot emissies die gelijkwaardig zijn aan de emissiereducties die zouden worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen.

Het gebruik van die ***op de ligplaats*** emissievrije technologieën moet continu leiden tot ***dezelfde reducties van emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen op de ligplaats*** die gelijkwaardig zijn aan de emissiereducties die zouden worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen ***voor de energiebehoeften tijdens het verblijf op de ligplaats***.

Amendement 173

Voorstel voor een verordening Bijlage IV

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN
WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN
VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET
CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer
 - (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
- (3) Naam van de locatie/terminal
- (4) Datum en tijdstip van aankomst
- (5) Datum en tijdstip van vertrek

Bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),
 - het schip kon niet op walstroom worden aangesloten omdat er in de haven geen aansluitpunten beschikbaar waren (artikel 5, lid 2, punt d)),
 - **de walstroominstallatie aan boord bleek incompatibel te zijn met de installatie in de haven (artikel 5, lid 2, punt e)),**
 - het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).
- (6) Gegevens van de havenbeheerder
- (a) Naam
 - (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)
- (7) Datum van afgifte

Amendement

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN
WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN
VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET
CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer
 - (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
- (3) Naam van de locatie/terminal
- (4) Datum en tijdstip van aankomst
- (5) Datum en tijdstip van vertrek

De ***aan de hand van redelijk bewijs aangetoonde*** bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),

- het schip kon niet op walstroom worden aangesloten omdat er in de haven geen aansluitpunten beschikbaar waren (artikel 5, lid 2, punt d)),
- het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).

Gegevens van de havenbeheerder

- (a) Naam
- (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)

Datum van afgifte

Amendement 174

Voorstel voor een verordening Bijlage V

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE V

FORMULES VOOR DE BEREKENING VAN DE NALEVINGSBALANS EN BOETES in artikel 20, lid 1

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule toegepast:

Nalevingsbalans [$\text{gCO}_{2\text{eq}}/\text{MJ}$] =	$(GHGIE_{\text{target}} - GHGIE_{\text{actual}}) \times [\sum_i^n M_i^{\text{fuel}} \times LCV_i + \sum_i^t E_i]$
---	---

Waarbij:

$gCO_{2\text{eq}}$	Gram CO_2 -equivalent
$GHGIE_{\text{target}}$	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
$GHGIE_{\text{actual}}$	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode

Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	$(\text{Nalevingsbalans} / GHGIE_{\text{actual}}) \times \text{omzettingfactor van MJ naar ton VLSFO (41,0 MJ / kg)} \times 2\,400 \text{ EUR}$
---------	---

Amendement

BIJLAGE V

FORMULES VOOR DE BEREKENING VAN DE NALEVINGSBALANS EN BOETES in artikel 20, lid 1

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

Voor de berekening van de nalevingsbalans van een schip wordt de volgende formule toegepast:

Nalevingsbalans [gCO ₂ eq] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^n fuel M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
---	--

Waarbij:

gCO_{2eq}	Gram CO ₂ -equivalent
$GHGIE_{target}$	Grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, overeenkomstig artikel 4, lid 2, van deze verordening
$GHGIE_{actual}$	Jaarlijks gemiddelde van de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, berekend voor de desbetreffende verslagperiode

Formule voor de berekening van de boete in artikel 20, lid 1

Het bedrag van de in artikel 20, lid 1, vastgestelde boete wordt als volgt berekend:

Boete =	$(- Nalevingsbalans / GHGIE_{actual}) \times omzettingfactor \text{ van MJ naar ton VLSFO } (41,0 \text{ MJ / kg}) \times 3\,000 \text{ EUR}$
---------	---

Amendement 175

Voorstel voor een verordening

Bijlage IV

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer
 - (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
- (3) Naam van de locatie/terminal
- (4) Datum en tijdstip van aankomst
- (5) Datum en tijdstip van vertrek

Bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),
 - het schip kon niet op walstroom worden aangesloten omdat er in de haven geen aansluitpunten beschikbaar waren (artikel 5, lid 2, punt d)),
 - ***de walstroominstallatie aan boord bleek incompatibel te zijn met de installatie in de haven (artikel 5, lid 2, punt e)),***
 - het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).
- (6) Gegevens van de havenbeheerder
 - (a) Naam
 - (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)
 - (7) Datum van afgifte

Amendement

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer

- (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
 - (3) Naam van de locatie/terminal
 - (4) Datum en tijdstip van aankomst
 - (5) Datum en tijdstip van vertrek

De ***aan de hand van redelijk bewijs aangetoonde*** bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),
- het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).

- (6) Gegevens van de havenbeheerder
 - (a) Naam
 - (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)

Datum van afgifte

Motivering

Deze wijzigingen weerspiegelen amendementen op artikel 5.

Amendement 176

Voorstel voor een verordening Bijlage V bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***BIJLAGE V bis: Toepassing van
berekening van aangepaste
brandstofmassa***

***Ten eerste wordt in deze bijlage
beschreven hoe de aangepaste
brandstofmassa moet worden berekend
met gebruikmaking van de aanvullende
energie als gevolg van de technische
eigenschappen van een schip van de
ijsklasse IA of IA Super of een***

gelijkwaardige ijsklasse I, en de aanvullende energie die wordt gebruikt door een schip van de ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse als gevolg van het varen in ijsomstandigheden. Ten tweede wordt beschreven hoe de aanvullende energie moet worden berekend.

Aangepaste massa $[M_{j,A}]$

De aangepaste brandstofmassa $[M_{i,A}]$ wordt berekend op basis van de aanvullende energie die wordt gebruikt voor het varen in ijsomstandigheden en de aanvullende energie die wordt gebruikt als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van de ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse. De maatschappij mag kiezen aan welke brandstof i de aanvullende energie wordt toegewezen. De gekozen brandstof i moet een van de brandstoffen zijn die het schip gedurende de verslagperiode heeft gebruikt. De hoeveelheid energie die overeenkomt met de verbruikte hoeveelheid energie van brandstof i mag lager zijn dan de hoeveelheid aanvullende energie.

De aangepaste brandstofmassa i $[M_{i,A}]$ wordt als volgt berekend:

$$M_{i \text{ additional due to ice class}} M_{i,A} = M_{i \text{ total}} - M_{i \text{ additional due to ice conditions}} \quad (Ax.1)$$

waarbij $M_{i \text{ totaal}}$ de totale brandstofmassa i vertegenwoordigt, $M_{i \text{ aanvullend}}$ als gevolg van ijsklasse de brandstofmassa als gevolg van aanvullend energieverbruik van een schip van de ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse, en $M_{i \text{ aanvullend}}$ als gevolg van ijsomstandigheden de brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.

De brandstofmassa i die het aanvullende

¹ Zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op <http://www.helcom.fi> voor aanvullende informatie over overeenkomsten tussen ijsklassen.

energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, wordt berekend met

$$M_i \text{ additional due to ice class} = \frac{E_{\text{additional due to ice class}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.2})$$

waarbij $E_{\text{aanvullend}}$ als gevolg van de ijsklasse het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, en LCV_i de calorische onderwaarde van de brandstof i .

De brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden wordt berekend met

$$M_i \text{ additional due to ice conditions} = \frac{E_{\text{additional due to ice conditions}}}{LCV_i}, \quad (\text{Ax.3})$$

waarbij $E_{\text{aanvullend}}$ als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden vertegenwoordigt.

Aanvullende energie als gevolg van ijsklasse en als gevolg van het varen in ijsomstandigheden

Het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse wordt als volgt berekend

$$E_{\text{additional due to ice class}} = 0.05 \times (E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{additional due to ice conditions}}), \quad (\text{Ax.4})$$

waarbij $E_{\text{reizen, totaal}}$ de totale hoeveelheid energie voor alle reizen vertegenwoordigt, en $E_{\text{aanvullend}}$ als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.

De totale hoeveelheid verbruikte energie

voor alle reizen wordt berekend met

$$E_{\text{voyages, total}} = \sum_{i=1}^n M_{i, \text{voyages, total}} \times LCV_i + E_{\text{elect., voyages, total}} \quad (\text{Ax.5})$$

waarbij $M_{i, \text{reizen, totaal}}$ de brandstofmassa i vertegenwoordigt die voor alle onder het toepassingsgebied van de verordening vallende reizen wordt gebruikt, LCV_i de calorische onderwaarde van brandstof i , en $E_{\text{elect., reizen, totaal}}$ de hoeveelheid aan het schip geleverde elektriciteit voor alle reizen.

De brandstofmassa i $M_{i, \text{reizen, totaal}}$ die voor alle onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen wordt gebruikt, wordt berekend met

$$M_{i, \text{voyages, total}} = M_{i, \text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS}} + M_{i, \text{voyages to MS}}), \quad (\text{Ax.6})$$

waarbij $M_{i, \text{reizen tussen lidstaten}}$ de geaggregeerde brandstofmassa vertegenwoordigt die wordt verbruikt voor alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, $M_{i, \text{reizen van lidstaten}}$ de geaggregeerde brandstofmassa die wordt verbruikt voor alle reizen die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en $M_{i, \text{reizen naar lidstaten}}$ de geaggregeerde brandstofmassa die wordt verbruikt voor alle reizen die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. De verbruikte hoeveelheid elektriciteit die aan het schip wordt geleverd $E_{\text{elect., reizen totaal}}$ kan op dezelfde manier worden berekend.

Het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden wordt als volgt berekend

$$E_{\text{additional due to ice conditions}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, open water}} - E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} \quad (\text{Ax.7})$$

waarbij $E_{\text{reizen, open water}}$ de tijdens reizen in open water verbruikte energie vertegenwoordigt, en $E_{\text{reizen, ijsomstandigheden, aangepast}}$ het aangepaste energieverbruik in ijsomstandigheden.

Het energieverbruik voor reizen waarbij uitsluitend in open water wordt gevaren, wordt als volgt berekend

$$E_{\text{voyages, open water}} = E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}} \quad (\text{Ax.8})$$

waarbij $E_{\text{reizen, ijsomstandigheden}}$ het energieverbruik vertegenwoordigt voor het varen in ijsomstandigheden, hetgeen als volgt wordt berekend:

$$E_{\text{voyages, ice conditions}} = \sum_{i=1}^{n \text{ fuel}} M_{i, \text{voyages, ice conditions}} \times LCV_i + E_{\text{el}} \quad (\text{Ax.9})$$

waarbij $M_{i, \text{reizen, ijsomstandigheden}}$ de brandstofmassa i vertegenwoordigt die wordt verbruikt voor het varen in ijsomstandigheden, en $E_{\text{elekt., reizen, totaal}}$ de hoeveelheid aan het schip geleverde verbruikte elektriciteit voor reizen in ijsomstandigheden.

De brandstofmassa i die voor reizen in ijsomstandigheden wordt verbruikt, wordt als volgt bepaald

$$M_{i, \text{voyages, ice cond.}} = M_{i, \text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (M_{i, \text{voyages from MS, ice cond.}} + M_{i, \text{voyages to M}}) \quad (\text{Ax.10})$$

waarbij $M_{i, \text{reizen tussen lidstaten, ijsomstandigheden}}$ de geaggregeerde brandstofmassa vertegenwoordigt die door een schip van een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, $M_{i, \text{reizen van lidstaten}}$ de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip van een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die vertrekken uit een

haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en M_i , reizen naar lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip van een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. De verbruikte hoeveelheid elektriciteit die aan het schip wordt geleverd $E_{ijsomstandigheden}$ kan op dezelfde manier worden berekend.

Het aangepaste energieverbruik onder ijsomstandigheden wordt berekend met

$$E_{\text{voyages, ice conditions, adjusted}} = D_{\text{ice conditions}} \times \left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$$

(Ax.11)

met de afgelegen afstand voor reizen in ijsomstandigheden $D_{ijsomstandigheden}$ en het energieverbruik per in open water afgelegde afstand $\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}}$.

De afgelegen afstand voor reizen in ijsomstandigheden $D_{ijsomstandigheden}$ wordt als volgt berekend:

$$D_{\text{ice cond.}} = D_{\text{voyages between MS, ice cond.}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS, ice cond.}} + D_{\text{voyages to MS, i}})$$

(Ax.12)

waarbij D_{reizen} tussen lidstaten, ijsomstandigheden de geaggregeerde afgelegde afstand vertegenwoordigt voor reizen in ijsomstandigheden tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, D_{reizen} van lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen in ijsomstandigheden die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en D_{reizen} naar lidstaten de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen onder ijsomstandigheden die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

Deze laatste wordt als volgt berekend:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} =$$

$$\frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}},$$

(Ax.13)

waarbij $E_{\text{reizen, ijsomstandigheden}}$ het energieverbruik voor reizen onder ijsomstandigheden vertegenwoordigt, en D_{totaal} de totale jaarlijkse afgelegde afstand.

De totale jaarlijkse afgelegde afstand wordt als volgt berekend

$$D_{\text{total}} = D_{\text{voyages between MS}} + 0.5 \cdot (D_{\text{voyages from MS}} + D_{i, \text{voyages to MS}}),$$

(Ax.14)

waarbij $D_{\text{reizen tussen lidstaten}}$ de geaggregeerde afgelegde afstand vertegenwoordigt voor reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, $D_{\text{reizen van lidstaten}}$ de geaggregeerde afgelegde afstand voor alle reizen die vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en $D_{\text{reizen naar lidstaten}}$ de geaggregeerde afgelegde afstand voor reizen die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

**BIJLAGE: LIJST VAN ENTITEITEN OF PERSONEN
WAARVAN / VAN WIE DE RAPPORTEUR INFORMATIE HEEFT ONTVANGEN**

De volgende lijst is op zuiver vrijwillige basis en onder exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur opgesteld. De rapporteur heeft bij het voorbereiden van dit ontwerpadvies input ontvangen van de volgende entiteiten of personen, tot aan de goedkeuring ervan in de commissie:

Entiteit en/of persoon
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPOR (FEPOR) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en wijziging van Richtlijn 2009/16/EG
Document- en procedurenummers	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2021
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ITRE 13.9.2021
Medeverantwoordelijke commissies – datum bekendmaking	11.11.2021
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Rasmus Andresen 30.9.2021
Behandeling in de commissie	2.2.2022
Datum goedkeuring	2.6.2022
Uitslag eindstemming	+ : 59 – : 9 0 : 6
Bij de eindstemming aanwezige leden	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyraki, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

9	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

6	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Giorgos Georgiou, Sandra Pereira

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding

PROCEDURE VAN DE BEVOEGDE COMMISSIE

Titel	Het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en wijziging van Richtlijn 2009/16/EG			
Document- en procedurenummers	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)			
Datum indiening bij EP	15.7.2021			
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2021			
Adviserende commissies Datum bekendmaking	ENVI 13.9.2021	ITRE 13.9.2021		
Medeverantwoordelijke commissies Datum bekendmaking	ENVI 11.11.2021	ITRE 11.11.2021		
Rapporteurs Datum benoeming	Jörgen Warborn 29.10.2021			
Behandeling in de commissie	1.12.2021	2.2.2022	20.4.2022	17.5.2022
Datum goedkeuring	3.10.2022			
Uitslag eindstemming	+: -: 0:	36 6 2		
Bij de eindstemming aanwezige leden	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Carlo Fidanza, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Roberts Zīle			
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Leila Chaibi, Nicola Danti, Mario Furore, Roman Haider, Ljudmila Novak, Jutta Paulus, Dorien Rookmaker, Annalisa Tardino, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind, Jörgen Warborn			
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervangers (art. 209, lid 7)	Iuliu Winkler			
Datum indiening	4.10.2022			

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE BEVOEGDE COMMISSIE

36	+
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Dorien Rookmaker, Roberts Zīle
ID	Paolo Borchia, Roman Haider, Annalisa Tardino
PPE	Karolin Braunsberger-Reinhold, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Lucia Vuolo, Jörgen Warborn, Iuliu Winkler
RENEW	Izaskun Bilbao Barandica, Nicola Danti, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, Kathleen Van Brempt, Marianne Vind

6	-
THE LEFT	Leila Chaibi, Elena Kountoura
VERTS/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Anna Deparnay-Grunenberg, Jutta Paulus

2	0
ID	Philippe Olivier
NI	Mario Furore

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding