



2021/0210(COD)

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

PA_Legam

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 afhankelijkheid.

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 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. Lürssen 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

(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.**

(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 1990¹ bis.** 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, **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

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

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.

²⁰ COM(2020) 562 final.

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.

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 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**

(3) In het kader van de overgang naar **duurzame** hernieuwbare 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. 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.

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

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

Amendement

(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

(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

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.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 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.

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,

(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.**

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 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 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 schepen die niet mechanisch worden voortbewogen, en moet zij gericht zijn op schepen van meer 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

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

betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²² en de brandstof distributie 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).

regelgevingskader al gedeeltelijk betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²² en de brandstof distributie 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).

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**

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**

brandstoffen en alternatieve energiebronnen, zoals wind of elektriciteit, in de zeevaart.

operationele en energie-efficiëntie en het gebruik van hernieuwbare 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 bis) In overeenstemming met het energie-efficiëntie-eerstbeginsel wordt in deze verordening een geïntegreerde aanpak gevolgd met de invoering van streefdoelen voor energie-efficiëntie, 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

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

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.**

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.

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 EU¹ 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

(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.

(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 **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

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 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 29

Voorstel voor een verordening Overweging 18 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

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”.

(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

(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 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.

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 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

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

worden aangepakt.

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**

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

apparatuur mogelijk te maken.

brenge. 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)

(24 quater) Coördinatie tussen exploitanten van havens en schepen is cruciaal om vlotte verbindingsprocedures 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* brandstoffen die naar verwachting in de zeevaart zullen worden ingezet. Die

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 verwachting in de zeevaart zullen worden ingezet. Die certificering moet gebeuren

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

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

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 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. 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 **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 zeevaart op de voet te volgen.**

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 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 de afgifte van dergelijke documenten.

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

(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 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 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

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.

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

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

(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 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

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 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.

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 57

Voorstel voor een verordening Overweging 42 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

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**.

aangewezen beheersgebieden voor zwaremissies (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

Amendement

(43) Het gebruik van hernieuwbare **en koolstofarme** brandstoffen en alternatieve energiebronnen door schepen die aankomen in, zich bevinden in of

(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,

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 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.

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

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 67

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement 68

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement 69

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

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;

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

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;

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, 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.

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 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

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.

Amendement

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

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

Amendement

(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)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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

(g) “emissievrije technologie”: technologie die voldoet aan de eisen van bijlage III, waarbij de volgende broeikasgassen en luchtverontreinigende

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);

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

(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 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

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;

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

(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***, 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 geregistreerde scheepvaartmaatschappij, de lidstaat waar de scheepvaartmaatschappij is geregistreerd; b) in het geval van een niet in een lidstaat geregistreerde 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 geregistreerde 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

(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, **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 ijsklasse 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

– -59 % vanaf 1 januari 2045;

Amendement

– ***[-80 %]*** vanaf 1 januari 2045;

Amendement 96

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 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

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.

Amendement

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)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Schrappen

het schip;

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

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.

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

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.

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

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

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 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

Amendement

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

(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 1 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)

(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

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 127

Voorstel voor een verordening Artikel 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen **op basis van hergebruikte koolstof**

Amendement

Certificering van biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare vloeibare en gasvormige vervoersbrandstoffen van niet-biologische oorsprong en **andere** brandstoffen

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

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 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

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

vastgestelde methoden;

drempels voor broeikasgasemissiereductie, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

Amendement 131

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – punt c

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 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 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

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 regeling die door de Commissie is erkend overeenkomstig artikel 30, leden 5 en 6, van Richtlijn (EU) 2018/2001.

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 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 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 137

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 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

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.

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

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.

motorvermogen. Als er afwijkingen worden gevonden, voert de verificateur nadere analyses uit.

Amendement 141

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 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

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.

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

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig

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.

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 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 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 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

(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) 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 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 is afgegeven, mag de maatschappij het

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.

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 één pool worden opgenomen.

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 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 formule 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, geeft de verificateur een FueEU-conformiteitscertificaat af zodra de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde boetes

3. Niettegenstaande artikel 19, lid 1, geeft de verificateur een FueEU-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.

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 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

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.

artikel vastgestelde vaste boete te wijzigen, rekening houdend met de evolutie van de energiekosten *en ter waarborging van het ontradend 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 ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties te realiseren.***

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 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 beschermd***

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 **oceaanfonds 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 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

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 [*zes maanden na de inwerkingtreding van deze verordening*] in kennis van die bepalingen, en stellen de

wijzigingen.

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 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

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

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 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 gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

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

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

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 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 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

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 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 **termijn**;

Amendement

(a) de in *de artikelen 4 en 4 bis* 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)

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)

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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
<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.
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]
$CO_{2eq, TtWslippage, j}$	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

Amendement

De brandstofmassa [M_i] wordt bepaald aan

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 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 <i>energiebronnen</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>dezelfde vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen als de vermindering die zou worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen</i> .	

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}] =	$(GHGIE_{target} - GHGIE_{actual}) \times [\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_i^l E_i]$
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, Aurélia 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, Dolores 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 Spyraiki
Renew	Pascal Canfin, Catherine Chabaud, Martin Hojsík, Jan Huitema, Frédérique Ries, María Soraya Rodríguez Ramos, Nicolae Ștefănuță, Linea Sogaard-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 Fiocchi, 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 Polfjård, Luisa Regimenti, Pernille Weiss

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding