



2021/0210(COD)

28.6.2022

ADVIES

van de Commissie industrie, onderzoek en energie

aan de Commissie vervoer en toerisme

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

Rapporteur voor advies: Rasmus Andresen

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

De bevindingen van het laatste IPCC-verslag zijn ondubbelzinnig: onder invloed van de mens warmen de lucht, de zee en het land steeds verder op en deze door de mens veroorzaakte klimaatverandering heeft ook in Europa steeds vaker extreme weers- en klimaatomstandigheden tot gevolg¹. Om te voorkomen dat de aarde nog verder opwarmt met meer dan 1,5 graad ten opzichte van het pre-industriële niveau, is het absoluut noodzakelijk om op zowel internationaal als Europees vlak snelle en ambitieuze milieumaatregelen te treffen in alle economische sectoren.

De ambitie die tot uiting komt met het streefdoel van de EU voor klimaatneutraliteit tot 2050, alsook met het streefdoel voor de vermindering van de broeikasgasuitstoot tot 2030 en de voorstellen in het pakket “Fit for 55”, is slechts een timide begin: om de opwarming van de aarde te beperken tot 1,5 graad en aan de verplichtingen van de klimaatovereenkomst van Parijs te voldoen, moet de EU uiterlijk in 2040 een zeer energie-efficiënte, volledig op hernieuwbare energiebronnen gebaseerde, emissievrije economie zijn geworden. Uit studies is gebleken dat een dergelijk systeem technologisch gezien niet alleen mogelijk is maar in economisch en sociaal opzicht zelfs voordelig is voor de EU².

De scheepvaart is verantwoordelijk voor niet minder dan 11 % van de totale CO₂-emissies door vervoer in de EU en voor 3 tot 4 % van de totale emissies in de EU en daarom is het stimuleren van een snelle overgang naar een milieuvriendelijke maritieme sector van bijzonder belang. Als er namelijk geen verdere actie wordt ondernomen zullen de emissies door het zeevervoer binnen Europa tot 2050³ naar verwachting verder toenemen met 86 % ten opzichte van het niveau van 1990 en zal de invoering van maatregelen voor energie-efficiëntie en hernieuwbare energiebronnen waarschijnlijk beperkt blijven.

Het FuelEU Zeevaart-voorstel van de Commissie begint met goede intenties maar schiet in diverse opzichten ambitie tekort. De rapporteur zal proberen dit recht te zetten en een sterkere impuls te geven aan de ecologische overgang van de hele waardeketen en beroepsbevolking in de maritieme sector.

De Europese scheepvaartindustrie zal het voortouw nemen in de overgang van het mondiale zeevervoer. De rapporteur wil de inspanningen van de industrie in de richting van de energietransitie ondersteunen en aanmoedigen en zorgen voor een duurzaam concurrentievermogen op de mondiale markt. Met een helder Europees rechtskader en meer inspanningen ter bevordering van Europese innovatie in de zeevaart kunnen wij ons bedrijfsleven versterken.

Maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie bevorderen

¹ IPCC, 2021: Samenvatting voor beleidsmakers. In: Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Bijdrage van werkgroep I aan het zesde evaluatierapport van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering [Masson-Delmotte, V., P. Zhai, A. Pirani, S.L. Connors, C. Péan, S. Berger, N. Caud, Y. Chen, L. Goldfarb, M.I. Gomis, M. Huang, K. Leitzell, E. Lonnoy, J.B.R. Matthews, T.K. Maycock, T. Waterfield, O. Yelekçi, R. Yu, en B. Zhou (reds.)]. In druk.

² Zie bv.i) CAN Europe: “Building a Paris Agreement Compatible (PAC) energy scenario”: <https://caneurope.org/work-areas/energy-transition/>; ii) Mark Z. Jacobson (2020): 100% Clean, Renewable Energy and Storage for Everything <https://web.stanford.edu/group/efmh/jacobson/WWSSBook/WWSSBook.html>; iii) LUT University for SolarPower Europe: [100% Renewable Europe – SolarPower Europe](#).

³ Vierde studie van de IMO over broeikasgassen.

Het verminderen van de energiebehoeften en het verbeteren van de energie-efficiëntie zijn voorwaarden voor het bereiken van klimaatneutraliteit tegen zo gering mogelijk kosten⁴. Helaas worden met de huidige Europese wetgeving geen effectieve stimulansen geboden voor energie-efficiëntie maatregelen in de maritieme sector. Daardoor bestaat het grote risico dat de sector niet in staat zal zijn om in de nabije toekomst emissievrij te worden.

Daarom volgt de rapporteur de richtsnoeren voor de toepassing van het beginsel “energie-efficiëntie eerst”⁵ en kiest hij voor een geïntegreerde benadering waarmee een streefdoel wordt vastgesteld voor de snelle invoering van maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie door scheepvaartmaatschappijen, zodat om te beginnen voor de diverse maritieme activiteiten slechts minimale energie is vereist. Hij haakt in op hetgeen het Europees Parlement reeds heeft aangenomen in het kader van de MRV-verordening (COM(2019)0038)⁶, waarover de onderhandelingen momenteel in de Raad vastzitten, en vult dit aan. De rapporteur is van mening dat een dergelijk streefdoel zeer goed past binnen deze verordening, daar deze zich uitdrukkelijk bezighoudt met het koolstofvrij maken van de sector.

Een streefdoel voor emissiereductie per transportwerk zal scheepseigenaren en exploitanten er waarschijnlijk toe aanmoedigen beschikbare operationele en energie-efficiëntie maatregelen uit te voeren die volgens hen beter tegemoet komen aan hun behoeften, zoals lage snelheid (slow steaming), optimalisering van snelheid en planning, windvoortstuwning, behandeling met aangroeiwerende middelen, elektriciteitsvoorziening door hernieuwbare energiebronnen en energieopslag, maar ook digitalisering en optimalisering van de logistiek.

De rapporteur stelt verder voor te zorgen voor een nauwgezetere en evenredigere compensatie en dus stimulering van energie-efficiëntere energiebronnen of voortstuwingstechnologieën voor energiegebruik aan boord en op de ligplaats teneinde te voldoen aan de bepalingen van deze verordening.

De streefdoelen voor vermindering van broeikasgasemissies aanscherpen

Afgezien van de maatregelen voor operationele en energie-efficiëntie is het nodig een streefdoel voor de intensiteit van broeikasgasemissies vast te stellen en in de loop der tijd aan te scherpen om de overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame hernieuwbare alternatieve brandstoffen te bevorderen. De aanvankelijk door de Commissie vastgestelde niveaus zijn echter niet alleen totaal ongeschikt om emissievrij te worden en staan daarom haaks op de verplichtingen van de sector op grond van de Overeenkomst van Parijs⁷ maar

⁴ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's – De Europese Green Deal (COM(2019) 640 final).

⁵ Aanbeveling van de Commissie van 28.9.2021 C (2021)7014 getiteld “Over “energie-efficiëntie eerst”: van beginselen tot praktijk. Richtsnoeren en voorbeelden voor de toepassing ervan in de besluitvorming in de energiesector en daarbuiten”.

⁶ Op 16 september 2020 door het Europees Parlement aangenomen amendementen op het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD)).

⁷ Juridisch advies: Inclusion of emissions from international aviation and shipping in nationally determined contributions, 2021, E. Dehon, jurist, gepubliceerd door Transport and Environment (T&E).

zorgen er bovendien niet voor dat alleen hernieuwbare energiebronnen voor het bereiken van het streefdoel worden ingezet.

Voor de rapporteur is het van groot belang dat er met de regelgeving een krachtig signaal wordt gegeven om groene innovatie te bevorderen en baanbrekers aan te moedigen⁸. Daarom stelt hij een emissiereductietraject voor broeikasgassen voor dat verenigbaar is met de totstandbrenging van een zeer energie-efficiënte en volledig op hernieuwbare energie gebaseerde Europese economie tot 2040 en gebruik maakt van het best beschikbaar onderzoek. De Lappeenranta-Lahti technische universiteit (LUT, Finland) legt momenteel de laatste hand aan een dergelijke modellering en geeft als eerste een traject aan voor het emissievrij maken van maritieme sector tot 2040⁹. Ook maatschappijen met activiteiten op mondiaal vlak en toonaangevende economische belanghebbenden hebben vastgesteld dat het algemene streefdoel niet alleen haalbaar is maar zelfs wenselijk daar aldus met regelgeving beslissende steun wordt gegeven aan de overgang van de bedrijfstak¹⁰.

Teneinde de ambitie op te voeren en te verzekeren dat iedereen een billijke bijdrage levert stelt de rapporteur voor het toepassingsgebied van de verordening uit te breiden en daaronder een brede reeks categorieën schepen met een brutotonnage van meer dan 400 op te nemen. De aanvankelijk voorgestelde drempel betekent dat 45 % van de schepen niet gereguleerd zal zijn en berekeningen aan de hand van de gegevens van Marine Benchmark lijken erop te wijzen dat de emissies die zich aan de regelgeving zouden onttrekken eerder 15 % en niet 10 % zouden bedragen. Praktisch gesproken zou dit betekenen dat continu in totaal tot 25,8 Mt zou worden uitgestoten, hetgeen vergelijkbaar is met de totale CO₂-emissies van Denemarken in 2020, en er zou ook geen duidelijk traject zijn voor het stimuleren van emissiereducties in de toekomst¹¹. Aangezien er nu al voor kleinere schepen technologie beschikbaar is voor het emissievrij maken (met name groene waterstofcellen en elektrische batterijen) is het van cruciaal belang dat de inzet hiervan verder wordt aangemoedigd, de ontwikkeling van de markt voor dergelijke technologieën wordt ondersteund en er aldus voor wordt gezorgd dat deze technologie uiteindelijk ook gemakkelijker beschikbaar wordt voor grotere schepen.

De invoering van duurzame hernieuwbare energiebronnen stimuleren

Dit ITRE-verslag zou de ambitie moeten hebben een duidelijk traject aan te geven voor de manier waarop ervoor kan worden gezorgd dat alleen de energiebronnen en alternatieven voor brandstof worden aangemoedigd die werkelijk duurzaam, hernieuwbaar en schaalbaar zijn.

Hiervoor is een alomvattende aanpak nodig die nauwgezet de methaanemissies van bijvoorbeeld LNG in ogenschouw neemt, aangezien methaan op korte termijn een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan de opwarming van de aarde. LNG is een fossiele brandstof die gedurende zijn gehele levenscyclus grote hoeveelheden methaan uitstoot en bij gebruik als scheepsbrandstof het klimaat veel meer schade berokkent dan de fossiele diesel

⁸ Het is vermeldenswaardig dat baanbrekers toezeggen tot 2040 emissievrij te worden (<https://www.bbc.com/news/business-58970877> - <https://www.ft.com/content/850eee4b-2c2d-4186-99d7-fdbe8131ddd0>).

⁹ De Groenen/Vrije Europese Alliantie & LUT, 2022, eerste resultaten voor interne analyse; de volledige studie zal begin voorjaar worden gepubliceerd.

¹⁰ https://www.cozev.org/img/FINAL-coZEV-2040-Ambition-Statement_2021-10-18-145014_wfcp.pdf

¹¹ Transport & Environment; (2022); Climate Impacts of Exemptions to EU's Shipping Proposals; (https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/01/Climate_Impacts_of_Shipping_Exemptions_Report-1.pdf)

die het vervangt. Daarom mag LNG niet in aanmerking komen voor beleidssteun, zoals onlangs ook door de Wereldbank werd aanbevolen¹². De analyse van de Wereldbank komt ook tot de bevinding dat een omschakeling in twee fasen (eerst van olie naar LNG en dan van LNG naar geen enkele emissie) gevolgen voor de totale investeringen kan hebben en de extra investeringskosten ervan kunnen oplopen tot 186 miljard dollar in vergelijking met de kosten van een omschakeling in één fase van de uit olie verkregen bunkerbrandstof rechtstreeks naar koolstofvrije bunkerbrandstof.

Om duurzame bedrijfsmodellen te verzekeren, moet een dergelijke alomvattende aanpak ook gepaard gaan met een volledige levenscyclusbeoordeling van de verschillende technologieën, met inbegrip van biobrandstoffen. Dit betekent onder meer dat ook rekening moet worden gehouden met de beperkte beschikbaarheid van geavanceerde biobrandstoffen, met de vraag daarnaar in andere sectoren waarin emissievermindering moeilijk is, zoals de luchtvaart, alsook met de algehele beperkingen van de planeet waardoor een te grote afhankelijkheid van biobrandstof uit gewassen kan leiden tot hogere voedselprijzen en aanzienlijke broeikasgasemissies wegens uitbreiding van de akkerbouw¹³.

De rapporteur stelt daarom voor om de instrumenten van het steunbeleid toe te spitsen op de hernieuwbare alternatieve brandstoffen die daadwerkelijk duurzaam en schaalbaar zijn. Hij stelt tevens voor een verplicht minimumaandeel van hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong vast te stellen alsmede te zorgen voor een multiplicator waarmee vooral investeringen in hernieuwbare brandstof van niet-biologische oorsprong worden gecompenseerd bij de berekening van de naleving van de streefdoelen voor broeikasgasintensiteit. Deze maatregelen zullen er samen met de beperking van het poolingmechanisme tot emissievrije brandstoffen en emissievrije technologieën voor zorgen dat er sterke economische argumenten zijn voor investeringen. Deze maatregelen zullen daardoor concurrentiekrachtiger kunnen worden en de invoering ervan kan worden bevorderd.

Europees leiderschap en concurrentievermogen verzekeren

Net als de Commissie industrie is ook de rapporteur er vast van overtuigd dat het ITRE-standpunt het Europees leiderschap op het gebied van groene technologie kan stimuleren en dus het Europees concurrentievermogen in de mondiale zeevaart kan versterken. Het is de bedoeling dat dit verslag wordt opgevat als een krachtig mandaat aan het adres van de EU en haar lidstaten om te pleiten voor en steun te geven aan aanvullende oplossingen met eenzelfde of zelfs hoger ambitieniveau binnen de IMO. Als de EU als eerste met regelgeving op dit gebied komt, krijgt zij de mogelijkheid om niet alleen proactieve invloed uit te oefenen op de vaststelling van mondiale normen maar ook het Europees technologisch leiderschap in stand te houden en goed betaalde banen in de hele maritieme waardeketen in Europa te creëren en te behouden.

De rapporteur erkent niettemin dat de overgang gepaard zal gaan met belangrijke uitdagingen voor het Europese bedrijfsleven en geeft daarom krachtige steun aan het voorstel om de uit boetes verkregen middelen via een specifiek oceaanfonds door te sluizen en in te zetten voor

¹² Englert, Dominik; Losos, Andrew; Raucci, Carlo; Smith, Tristan. 2021. The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping. World Bank, Washington, DC. © World Bank. (<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>) Licentie: CC BY 3.0 IGO.

¹³ Transportation Carbon Intensity Targets for the European Union – Road and Aviation Sectors; 2021; A. Christensen; (<https://theicct.org/publications/transport-carbon-intensity-targets-eu-aug2021>)

de overgang van de bedrijfstak. Om ervoor te zorgen dat optimaal gebruik wordt gemaakt van deze middelen stelt de rapporteur voor om in deze verordening nader in te gaan op de toewijzing en het beoogde doel van deze middelen, zodat ze daar terecht komen waar ze het hardst nodig zijn. Hiertoe behoort ook de snelle verbetering van energie- en operationele efficiëntie van schepen, de uitrol van emissievrije voortstuwingstechnologie waarin hernieuwbare energiebronnen worden gebruikt en de invoering van hernieuwbare brandstoffen alsmede om- en bijscholing. Bovendien moet 20 % van de jaarlijks geïnde boetes worden gebruikt om bij te dragen aan het beschermen, herstellen en beter beheren van de mariene ecosystemen. Deze aanpak sluit rechtstreeks aan bij het vaste standpunt van het Europees Parlement inzake de MRV-verordening (COM(2019)0038).

De transparantie en de verzameling en publicatie van gegevens verbeteren

Om te kunnen zorgen voor succesvolle en doeltreffende handhaving stelt de rapporteur voor te zorgen voor een grotere betrokkenheid van de overheden en meer transparantie naar de burgers toe. De rol van de overheid en dus het openbare toezicht kunnen worden versterkt door de verantwoordelijkheid voor het toekennen en het innen van boetes neer te leggen bij de administrerende autoriteit. Als dan ook nog de verzameling van gegevens en de publicatie ervan in een openbare, open en transparante gegevensbank worden verbeterd, wordt ook het publiek, waaronder het Parlement, onderzoekers en maatschappelijke organisaties, beter in staat gesteld om de naleving te toetsen.

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie verzoekt de bevoegde Commissie vervoer en toerisme onderstaande amendementen in aanmerking te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een verordening

Titel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voorstel voor een
VERORDENING VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD
betreffende het gebruik van hernieuwbare
en koolstofarme brandstoffen in de
zeevaart en tot wijziging van Richtlijn
2009/16/EG
(Voor de EER relevante tekst)

Voorstel voor een
VERORDENING VAN HET EUROPEES
PARLEMENT EN DE RAAD
betreffende het gebruik van hernieuwbare
en koolstofarme brandstoffen **en**
energiebronnen in de zeevaart en tot
wijziging van Richtlijn 2009/16/EG
(Voor de EER relevante tekst)

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(1) De zeevaart is goed voor ongeveer 75 % van het externe en 31 % van het interne handelsvolume van de EU. Tegelijk is de scheepvaart vanuit en naar havens in de Europese Economische Ruimte verantwoordelijk voor ongeveer 11 % van de CO₂-uitstoot door het vervoer in de EU en 3 à 4 % van de totale CO₂-uitstoot in de EU. ***De CO₂-uitstoot van het zeevervoer op mondiaal en Europees niveau zal naar verwachting tussen nu en 2050 met 86 % ten opzichte van 1990 toenemen wanneer er geen verdere maatregelen worden getroffen.*** Jaarlijks in- of ontschepen 400 miljoen passagiers in de havens van de lidstaten, van wie er ongeveer 14 miljoen meevaren met cruiseschepen. De zeevaart is derhalve een essentieel onderdeel van het Europese vervoerssysteem en van cruciaal belang voor de Europese economie, ***en de milieu- en klimaat effecten daarvan moeten snel worden aangepakt.*** De zeevaartmarkt is onderhevig aan sterke concurrentie tussen economische actoren in de Unie en daarbuiten, en een gelijk speelveld is onontbeerlijk ***mede met inachtneming van de specifieke nationale omstandigheden die voortvloeien uit externe factoren, zoals het klimaat, het weer en de geomorfologie.*** De stabiliteit en de welvaart van de zeevaartmarkt en zijn economische actoren zijn afhankelijk van een duidelijk, ***voorspelbaar*** en geharmoniseerd beleidskader waarin zeevervoerders, havens en andere actoren in de sector kunnen functioneren op basis van gelijke kansen. Marktverstoringen kunnen scheepsexploitanten of havens benadelen ten opzichte van concurrenten in de zeevaart of in andere vervoerssectoren. Dat kan op zijn beurt leiden tot minder

concurrentievermogen voor de zeevaart, **minder banen** en minder connectiviteit voor burgers en bedrijven. **Daarom is het van groot belang dat de Unie een ambitieus traject vaststelt voor een snelle ecologische overgang van de maritieme sector om haar mondiaal leiderschap en haar concurrentievoordeel op het gebied van groene technologie en groene diensten en oplossingen in de sector te behouden en verder te versterken alsook de werkgelegenheid en transformatie in de aanverwante waardeketens te stimuleren.**

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De zeevaart biedt werk aan 2 miljoen Europeanen en levert een bijdrage van 149 miljard EUR aan de economie. Voor elk miljoen EUR dat de scheepvaart oplevert, wordt er elders in de economie van de Unie 1,8 miljoen EUR gegenereerd. Daarnaast is de zeevaart een belangrijke troef om eilanden en perifere gebieden van het continent te verbinden.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het

(2) Om de klimaatverbintenis van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs te versterken en de stappen te bepalen om tegen 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, en om de politieke verbintenis om te zetten in een wettelijke verplichting, heeft de Commissie het (gewijzigd) voorstel voor een Verordening van het

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

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)¹⁹ aangenomen, evenals de mededeling “Een ambitieuzere klimaatdoelstelling voor Europa voor 2030”²⁰. Daarin is ook het streefcijfer opgenomen om de uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55 % te verminderen ten opzichte van 1990. **Om te verzekeren dat de maritieme sector tegen 2050 emissievrij is** zijn verschillende aanvullende beleidsinstrumenten nodig om **eerst de energie- en operationele efficiëntie van de sector te verbeteren en een snelle invoering van en productie van duurzame hernieuwbare energie te bevorderen. De noodzakelijke veranderingen moeten zo spoedig mogelijk plaatsvinden en de nodige technologie moet zo spoedig mogelijk worden ontwikkeld en uitgerold om ervoor te zorgen dat de Unie op schema ligt om haar klimaat- en energiestreefdoel tot 2030 alsmede klimaatneutraliteit tegen 2050 te bereiken.**

¹⁹ COM(2020) 563 final

²⁰ COM(2020) 562 final

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 bis) Op dit ogenblik bevat de brandstofmix van de zeevaart alleen fossiele brandstoffen. In termen van gewicht bestaat bijna 40 % van de zeehandel zelf uit fossiele brandstoffen. De bijna volledige afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en de trage uitvoering van maatregelen voor energie-efficiëntie en emissievermindering in de

sector houden een groot risico in voor het klimaat en het vermogen van de sector om in de nabije toekomst emissievrij te worden. Daarbij zij erop gewezen dat de combinatie van CO₂- en methaanlekage/-verlies gedurende de gehele levenscyclus van de brandstof, van productie tot verbranding (van bron tot kielzog), kan leiden tot zeer schadelijke klimaateffecten.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(2 ter) Methaan is een krachtig broeikasgas dat over een periode van 20 jaar 80 keer zo krachtig is als CO₂ en daardoor het op een na belangrijkste broeikasgas is, alsook een precursorpolluent voor ozon (O₃) op leefniveau en bijdraagt aan ongeveer een kwart van de huidige opwarming van de aarde. De in het speciaal verslag van de Intergouvernementele Werkgroep inzake 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. Aangezien meer transparantie over de kortetermijngevolgen van methaanemissies voor de opwarming van de aarde zou helpen het klimaatbeleid van de Unie beter te onderbouwen, doet de Commissie er in haar verslagen goed aan ook stil te staan bij de mogelijke gevolgen van het gebruik van een tijdshorizon van 20 jaar voor het

aardopwarmingspotentieel, in aanvulling op het tijdbestek van 100 jaar dat momenteel gehanteerd wordt overeenkomstig de huidige UNFCCC-richtsnoeren voor broeikasgasinventarissen.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.

deze verordening moeten maatregelen worden vastgesteld om te waarborgen dat hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen op de markt voor scheepsbrandstoffen komen onder de eerlijke concurrentievoorwaarden van Europese zeevaartmarkt.

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) De zeevaart wordt gekenmerkt door hevige internationale concurrentie, en de grote verschillen in regelgevingskaders tussen vlaggenstaten hebben ongewenste praktijken zoals het omvlaggen van vaartuigen verergerd. Door het wereldwijde karakter dat inherent is aan de sector wordt het belang benadrukt van een gunstig regelgevingsklimaat, dat een allereerste voorwaarde is om nieuwe investeringen aan te trekken en het concurrentievermogen van Europese havens, scheepseigenaren en -exploitanten te waarborgen.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 ter) Andere wetgevingsvoorstellen, die deel uitmaken van het pakket “Fit for 55”, dat is aangenomen in het kader van de Europese Green Deal, hebben gevolgen voor de zeevaart, waaronder bepalingen in de verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, de herziene richtlijn hernieuwbare energie, de opname van de

zeevaart in het EU-ETS en de herziening van de energiebelastingrichtlijn. Het is van belang de samenhang tussen deze dossiers te waarborgen voor de vaststelling van een ambitieus, stabiel en voorspelbaar wetgevingskader voor de ecologische transitie van het ecosysteem van de scheepvaart, met name ten behoeve van de noodzakelijke exponentiële ontwikkeling, productie en invoering van duurzame hernieuwbare technologieën en alternatieve brandstoffen voor de zeevaart alsook ten behoeve van de ontwikkeling van de overeenkomstige infrastructuur. Het is belangrijk de industriële waardeketen te interesseren en te ontwikkelen voor deze duurzame hernieuwbare technologieën en alternatieve brandstoffen voor de zeevaart binnen de Unie, industriële, arbeids- en onderzoeksmogelijkheden te scheppen in alle lidstaten en het leiderschap en concurrentievoordeel van de Unie op het wereldtoneel te waarborgen. De oprichting van een EU-onderzoekscentrum voor duurzame hernieuwbare technologieën en alternatieve brandstoffen voor de zeevaart kan helpen om de belanghebbenden, onderzoekers en het maatschappelijk middenveld te coördineren en de medefinanciering van projecten in goede banen te leiden.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 5 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(5 bis) Teneinde te zorgen voor een gelijk speelveld voor schepen die gebouwd zijn voor gebruik in met ijs bedekte wateren en op weg zijn van, tussen of naar havens van de lidstaten, moet er bij de berekening van de vermindering van broeikasgasemissies op vaartuibasis,

alsook bij de gemonitorde en gerapporteerde gegevens krachtens Verordening (EU) 2015/757^{1 bis} rekening worden gehouden met specifieke informatie inzake de ijsklasse van een schip en de ijsgang.

^{1 bis} Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

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

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

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

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

2016 door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is opgezet. Overeenkomstig het beginsel dat de vervuiler betaalt, kan de scheepvaartmaatschappij door een contractuele regeling de entiteit die rechtstreeks verantwoordelijk is voor de beslissingen die van invloed zijn op de broeikasgasintensiteit van de door het schip gebruikte energie, aansprakelijk stellen voor de nalevingskosten uit hoofde van deze verordening. Die entiteit is normaliter de entiteit die verantwoordelijk is voor de keuze aangaande de brandstof, de route en de snelheid van het schip.

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

Amendement

(8) De ontwikkeling en toepassing van nieuwe brandstoffen en energieoplossingen vereist een gecoördineerde aanpak om de vraag, het aanbod en de passende distributie-infrastructuur op elkaar af te stemmen. ***Passende prikkels en schaalvoordelen aan de aanbodzijde moeten verdere ontwikkelingen van deze nieuwe brandstoffen bevorderen.*** Hoewel het huidige Europese regelgevingskader al gedeeltelijk betrekking heeft op de brandstofproductie door Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad²² en de brandstofdistributie door Richtlijn 2014/94/EU van het Europees

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).

Parlement en de Raad²³, is er ook behoefte aan een instrument waarmee de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart **en andere hernieuwbare energiebronnen** kan worden verhoogd.

²² Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

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

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 9 bis (nieuw)

Amendement

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

(9 bis) Overeenkomstig de aanbeveling van de Commissie van 28 september 2021 getiteld “Over “energie-efficiëntie eerst”: van beginselen tot praktijk. Richtsnoeren en voorbeelden voor de toepassing ervan in de besluitvorming in de energiesector en daarbuiten”, dient ervoor te worden gezorgd dat de diverse zeevaartactiviteiten zo weinig mogelijk energie verbruiken, in aanvulling op het bevorderen van de overstap naar duurzame hernieuwbare brandstof. In haar eerste verslag over de werking van deze verordening moet de Commissie de operationele en energie-efficiëntie beoordelen en kwantificeren die in de zeevaart wordt bereikt als gevolg van de desbetreffende voorstellen in het kader van “Fit for 55” en in het geval van ontoereikend optreden moet zij mogelijke wijzigingen van deze verordening overwegen speciale bepalingen toe te voegen om scheepseigenaren en exploitanten aan te moedigen de beschikbare operationele en energie-efficiëntiemaatregelen uit te voeren die tegemoetkomen aan hun behoeften, zoals lage snelheid (slow steaming), optimalisering van snelheid en planning, windvoortstuwing, behandeling met aangroeiwerende middelen, elektriciteitsvoorziening door hernieuwbare energiebronnen en energieopslag, maar ook digitalisering en optimalisering van de logistiek. Het belonen en daarmee stimuleren van energie-efficiëntere energiebronnen of voortstuwingstechnologieën voor energiegebruik aan boord en op de ligplaats teneinde te voldoen aan de bepalingen van deze verordening is even belangrijk als een correcte toepassing van de richtsnoeren “energie-efficiëntie eerst”.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(10) **Aangezien emissievrije technologieën op zeer korte termijn mogelijk niet onmiddellijk beschikbaar zijn, moeten** beleidsmaatregelen om de vraag naar hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart te stimuleren, doelgericht zijn en **de beginselen inzake “energie-efficiëntie eerst”** eerbiedigen. Daarom moeten **er** grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, **en moeten deze grenswaarden tevens verzekeren dat de energie-efficiëntie en duurzaamheid** van een bepaalde brandstof of technologie **naar behoren worden onderkend. Bovendien kunnen met behulp van specifieke prikkels de opschaling en de invoering van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong worden aangemoedigd die een doorslaggevende rol moeten gaan spelen in het koolstofvrij maken van de toepassingen in de zeevaart waarvoor geen energie-efficiënter en duurzamer alternatief op basis van hernieuwbare energie bestaat, zoals rechtstreekse elektriciteitsvoorziening uit hernieuwbare energie.**

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen met een groot potentieel voor **duurzaamheid en marktrijpheid en** voor innovatie en groei om aan **toekomstige** behoeften **te voldoen**, moeten worden

Amendement

(11) De ontwikkeling en toepassing van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen met een groot potentieel voor **energie-efficiëntie alsook** voor innovatie en groei om **te voldoen** aan **de behoeften van de toepassingen in de scheepvaart waar**

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.

uitstootvermindering het moeilijkst is, moeten **met voorrang** worden gestimuleerd. Dit zal de totstandbrenging van innovatieve en concurrerende brandstofmarkten ondersteunen en voldoende aanvoer van duurzame **hernieuwbare** brandstoffen **en hernieuwbare voortstuwingstechnologieën** voor de zeevaart op korte en lange termijn waarborgen, teneinde bij te dragen tot de ambities van de Unie **op het gebied van klimaat, energie en het koolstofvrij maken van** het vervoer; tegelijk zullen de inspanningen van de Unie voor een hoog niveau van milieubescherming worden versterkt. Daartoe moeten duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit in de delen A en B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen in aanmerking worden genomen, evenals synthetische brandstoffen voor de zeevaart. Met name duurzame brandstoffen voor de zeevaart die worden geproduceerd uit de in deel B van bijlage IX bij Richtlijn (EU) 2018/2001 vermelde grondstoffen, zijn van essentieel belang aangezien het momenteel de meest marktrijpe technologie is om al op korte termijn **te beginnen met het** koolstofvrij maken **van de zeevaart**.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

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

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 14

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

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 **fossiele** traject.

Amendement

(14) Aangezien de ontwikkeling en toepassing van **hernieuwbare** brandstoffen en energieoplossingen voor de zeevaart veel tijd vergt **en schepen een lange gemiddelde levensduur hebben van 25 tot 30 jaar**, moet er snel worden opgetreden en moet er, **in samenspraak met de belanghebbenden en het maatschappelijk middenveld**, een duidelijk en voorspelbaar regelgevingskader voor de lange termijn worden opgesteld dat de planning en de investeringen van alle betrokken belanghebbenden vereenvoudigt. **De in een stroomversnelling geraakte klimaatcrisis**

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.

maakt het belang van de nu in de sector getroffen maatregelen nog groter. Een duidelijk, ***ambitieu***s en stabiel regelgevingskader voor de lange termijn zal de ontwikkeling en toepassing van ***alternatieve*** brandstoffen en ***hernieuwbare*** energieoplossingen voor de zeevaart vergemakkelijken en belanghebbenden aanmoedigen om te investeren. In een dergelijk kader moeten tot 2050 grenswaarden worden vastgesteld voor de broeikasgasintensiteit van aan boord van schepen gebruikte energie ***totdat de uitstoot koolstofvrij is geworden.*** Die grenswaarden moeten geleidelijk ambitieuzer worden naarmate de technologie zich ontwikkelt en de productie van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart toeneemt.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 17

(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.

(17) De “van bron tot kielzog”-prestaties van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen voor de zeevaart moeten worden vastgesteld aan de hand van standaardwaarden of van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op de uitstoot van bron tot tank en van tank tot kielzog. De prestaties van **vloeibare en gasvormige** fossiele brandstoffen mogen echter alleen worden beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening, **die geregeld moeten worden geactualiseerd op basis van de meest recente technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen. In de toekomst zou het gebruik van werkelijke en gecertificeerde emissiefactoren die betrekking hebben op het aandeel verliesemissies voor de uitstoot van tank tot kielzog kunnen worden toegestaan mits de Commissie door middel van een gedelegeerde handeling het overeenkomstige certificerings- en verificatiemechanisme in het leven roept.**

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 18

(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”.

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

referentiewaarde uiterlijk in december 2022 bepalen en deze moet overeenkomen met de voor de vloot gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in de bijlagen I en II bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 19

Door de Commissie voorgestelde tekst

(19) Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwingsbronnen *zoals* wind- en 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.

Amendement

(19) Het gebruik van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwingsbronnen, ***met inbegrip van, maar niet beperkt tot,*** wind- en zonne-energie, vermindert aanzienlijk de broeikasgasintensiteit van het totale energieverbruik van schepen. ***Er komen steeds meer oplossingen beschikbaar*** om die energiebronnen nauwkeurig te meten en te kwantificeren, ***zoals sensoren en software aan boord voor de beoordeling van de omstandigheden onderweg. Daarom moet de bijdrage van hernieuwbare energiebronnen en alternatieve voortstuwing aan de totale energiebalans van het schip zo nauwkeurig mogelijk worden geregistreerd en verantwoord met de tot op dat moment best beschikbare middelen voor meting, of wanneer is aangetoond dat meting technisch onmogelijk is, met de best beschikbare benaderingen. De IMO voorziet in richtsnoeren voor de behandeling van innovatieve energie-efficiëntietechnologie^{1 bis}, ook voor het ramen van energie uit met wind ondersteunde voortstuwing, en er zijn andere beoordelingsmethoden in ontwikkeling.***

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 20

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(20) ***Volgens ramingen is*** luchtverontreiniging (zwaveloxide, stikstofoxide en stofdeeltjes) door schepen ***in de Unie verantwoordelijk voor 50 000 sterfgevallen per jaar en daarmee*** een belangrijk punt van zorg voor kustgebieden en havensteden. Derhalve moeten specifieke en strenge verplichtingen worden opgelegd om de uitstoot op de ligplaats te verminderen van schepen die tijdens hun verblijf in de haven hun motoren laten draaien om energie op te wekken. Volgens gegevens die in 2018 zijn verzameld in het kader van Verordening (EU) 2015/757, werd de hoogste uitstoot per schip op de ligplaats geproduceerd door passagiers- en containerschepen. De uitstoot van die scheepscategorieën moet dan ook prioritair worden aangepakt, ***waarna de uitstoot van alle resterende schepen moet worden aangepakt om de luchtkwaliteit in de kustgebieden zo spoedig mogelijk te verbeteren.***

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 20 bis (nieuw)

(20 bis) Aangezien zwarte koolstof de op een na grootste bijdrage levert aan de door de scheepvaart veroorzaakte opwarming van het klimaat, kunnen maatregelen om het gebruik ervan te verminderen helpen om zowel luchtverontreiniging als klimaatverandering te bestrijden. De vaststelling van strenge streefdoelen voor broeikasgasintensiteit, stimulansen voor operationele en energie-efficiëntie alsook de opname van BC in de boekhouding voor de streefdoelen voor broeikasgasintensiteit kunnen de uitstoot van zowel CO₂ als BC helpen verminderen. De Commissie moet in haar verslagen beoordelen of er verdere maatregelen nodig zijn om de uitstoot van BC dicht bij of in het noordpoolgebied aan te pakken.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 21

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(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

(21) Het gebruik van walstroom vermindert de luchtverontreiniging door schepen **op de ligplaats** en beperkt de uitstoot van broeikasgassen door schepen **op de ligplaats**. Walstroom **is** een steeds **nuttigere** energiebron voor schepen op de ligplaats **en zal verhoudingsgewijs net zo schoon zijn als het aandeel van hernieuwbare energiebronnen in de elektriciteitsmix van de EU**. Hoewel alleen de bepaling inzake walstroomaansluitpunten onder Richtlijn 2014/94/EU valt (richtlijn infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, AFID), is de vraag naar en bijgevolg de uitrol van deze technologie beperkt gebleven. Er moeten derhalve specifieke regels worden

verplicht te stellen.

vastgesteld om het gebruik van walstroom door **alle onder deze verordening vallende** schepen verplicht te stellen.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(21 bis) Coördinatie tussen havens, scheepsexploitanten en alle relevante belanghebbenden is van het allergrootste belang om ervoor te zorgen dat walstroom optimaal wordt ingezet. Met name scheepsexploitanten moeten passende en tijdige informatie verstrekken aan de aanloophaven over hun voornemen om walstroomvoorzieningen te gebruiken en over hun geschatte stroombehoefte, met name wanneer die de voor deze scheepscategorie geschatte behoefte overschrijdt, mede om een voorspelbaar gebruik van het elektriciteitsnet te waarborgen. Lidstaten moeten nauw samenwerken met de belanghebbenden om ervoor te zorgen dat de noodzakelijke investeringen worden gedaan en voldoende netcapaciteit en stabiliteit verzekerd zijn. De verplichting voor havens om walstroomvoorzieningen aan te bieden moet worden aangevuld met een overeenkomstige verplichting voor schepen om op de ligplaats een verbinding met dergelijke laadinfrastructuur tot stand te brengen, teneinde de doeltreffendheid te waarborgen en gestrande activa te voorkomen.

Teneinde incompatibiliteit tussen walstroominstallaties aan boord en in havens te vermijden, moet de Commissie de nodige ondersteuning bieden om ervoor te zorgen dat vaartuigen en havens alle bestaande en toekomstige normalisatie-eisen toepassen, met name met betrekking tot de omzetting van

netfrequenties, indien dat nodig is.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Overweging 22

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(24) Nadat scheeps- en havenexploitanten voldoende tijd hebben gekregen om de nodige investeringen te doen, moeten uitzonderingen op grond van de onbeschikbaarheid of incompatibiliteit van walstroomvoorzieningen worden beperkt, teneinde dergelijke investeringen te stimuleren en oneerlijke concurrentie te voorkomen. Vanaf 2035 moeten scheepsexploitanten hun havenaanlopen zorgvuldig plannen zodat zij hun activiteiten kunnen uitvoeren zonder op hun ligplaats luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen uit te stoten en het milieu in kustgebieden en havensteden in gevaar te brengen. **Tot 2040 moet er** een beperkt aantal uitzonderingen op grond van onbeschikbaarheid van walstroomvoorzieningen **worden** gehandhaafd om incidentele last minute wijzigingen in een geplande havenaanloop en aanlopen in havens met incompatibele apparatuur mogelijk te maken. **Om het gebruik van walstroom verder te stimuleren moeten de lidstaten de bepalingen van artikel 14 van Richtlijn (EU) .../... [energiebelastingsrichtlijn] uitvoeren op grond waarvan geheel of gedeeltelijk vrijstelling wordt verleend voor elektriciteit die rechtstreeks wordt geleverd aan vaartuigen op de ligplaats in een haven of voor het opladen van de mobiele accu's van vaartuigen op de ligplaats.**

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 31

**Voorstel voor een verordening
Overweging 26**

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement

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

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.

rapportageverplichtingen en het verificatieproces door de verificateurs te vergemakkelijken, moeten de maatschappijen, net als in het kader van Verordening (EU) 2015/757, de geplande monitoringmethode documenteren en nadere bijzonderheden over de toepassing van de regels van deze verordening verstrekken in een monitoringplan. Het monitoringplan en eventuele latere wijzigingen moeten aan de verificateur worden voorgelegd. ***Teneinde de specifieke in de bijlagen vastgestelde methode toe te passen, moet er informatie over ijsnavigatie alsmede andere relevante informatie over vaartuigen met een ijssklasse worden verstrekt.***

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Overweging 26 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(26 bis) Het gebruik van gedeeldgrootboektechnologieën moet worden aangemoedigd om de veiligheid en de nauwkeurigheid van de overeenkomstig deze verordening vastgestelde toezichts- en rapportageprocessen te vergroten en de traceerbaarheid ervan uit het oogpunt van de verificatie te verbeteren.

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

(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.

aan boord van een schip gebruikte energie en de balans van het schip met betrekking tot de grenswaarde berekenen en vaststellen, met inbegrip van eventuele nalevingsoverschotten of -tekorten, alsmede de naleving van de voorschriften voor het gebruik van walstroom op de ligplaats ***en de quota voor hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong. De verificateur moet bovendien jaarlijks elk soort op de ligplaats of op zee gebruikte brandstof of energie, met inbegrip van elke gebruikte vervangende energiebron zoals elektriciteit, wind- of zonne-energie, afzonderlijk aggregeren.*** De verificateur moet de betrokken maatschappij in kennis stellen van deze informatie. Als de verificateur dezelfde entiteit is als de verificateur voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757, kan die kennisgeving samen met het verificatieverslag uit hoofde van die verordening worden gedaan. Die informatie moet vervolgens door de betrokken maatschappij aan de Commissie worden meegedeeld.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Overweging 30

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(30) De Commissie moet een ***centraal beheerde*** elektronische databank opzetten om de prestaties van elk schip te registreren, ***gegevens te verzamelen over energiegebruik, boetes, flexibiliteit en uitzonderingen en alle andere relevante informatie***, en de naleving van deze verordening te waarborgen; zij moet de werking van deze databank garanderen. Om de rapportage te vergemakkelijken en de administratieve lasten voor maatschappijen, verificateurs en andere gebruikers te beperken, moet die

(EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens te hergebruiken.

elektronische databank voortbouwen op de bestaande THETIS-MRV-module en rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens te hergebruiken. ***Om de transparantie te verbeteren en tegelijkertijd de administratieve lasten voor rederijen en exploitanten te verminderen, moeten verificateurs voor elk schip de door rederijen en exploitanten geregistreerde nalevingsgegevens aggregeren. De in de databank opgenomen gegevens moeten vergelijkbaar zijn en in een open formaat openbaar beschikbaar worden gemaakt opdat het algemene publiek en met name het maatschappelijk middenveld en de wetenschappelijke gemeenschap in staat zijn de ecologische overgang van de zeevaart op de voet te volgen.***

Amendement 35

Voorstel voor een verordening Overweging 31

Door de Commissie voorgestelde tekst

(31) De naleving van deze verordening zou afhangen van elementen die buiten de macht van de maatschappij zouden kunnen vallen, zoals kwesties in verband met de beschikbaarheid of kwaliteit van brandstof. Daarom moeten de maatschappijen de ruimte krijgen om een nalevingsoverschot van het ene jaar naar het andere over te boeken of om binnen bepaalde grenzen vooraf een nalevingsoverschot te lenen van het volgende jaar. Het gebruik van walstroom op aanlegplaatsen is van groot belang voor de luchtkwaliteit in havensteden en kustgebieden, en mag derhalve niet voor soortgelijke flexibiliteitsbepalingen in aanmerking komen.

Amendement

(31) De naleving van deze verordening zou afhangen van elementen die buiten de macht van de maatschappij zouden kunnen vallen, zoals kwesties in verband met de beschikbaarheid of kwaliteit van brandstof. Daarom moeten de maatschappijen de ruimte krijgen om een nalevingsoverschot van het ene jaar naar het andere over te boeken of om binnen bepaalde grenzen vooraf een ***door hernieuwbare energie gegenereerd*** nalevingsoverschot te lenen van het volgende jaar. Het gebruik van walstroom ***of een andere emissievrije technologie*** op aanlegplaatsen is van groot belang voor de luchtkwaliteit in havensteden en kustgebieden, en mag derhalve niet voor soortgelijke flexibiliteitsbepalingen in aanmerking komen.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Overweging 32

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Overweging 33

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Overweging 35

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Overweging 36

Door de Commissie voorgestelde tekst

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de

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 **groter** zijn **dan** de hoeveelheid en de kosten van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen die de schepen hadden moeten gebruiken om aan de voorschriften van de verordening te voldoen.

Amendement

(36) De boete die voor elke niet-conforme havenaanloop wordt opgelegd, moet in verhouding staan tot de kosten van het elektriciteitsgebruik en moet voldoende hoog zijn om een afschrikkend effect te hebben op het gebruik van meer vervuilende energiebronnen. De boete moet worden gebaseerd op het aan boord van het vaartuig geïnstalleerde vermogen, uitgedrukt in megawatt, vermenigvuldigd met een vaste boete in EUR per op de

ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de 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.

ligplaats verbleven uur. Bij gebrek aan nauwkeurige cijfers over de kosten van het aanbieden van walstroom in de Unie moet dat percentage worden gebaseerd op de **geactualiseerde** gemiddelde elektriciteitsprijs voor niet-huishoudelijke verbruikers in de EU, vermenigvuldigd met een factor twee om rekening te houden met andere kosten in verband met de levering van de dienst, onder meer aansluitkosten en elementen voor het terugverdienen van investeringen.

Amendement 40

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 **in hun geheel** worden **geherinvesteerd** in de zeevaart en **gebruikt om de ecologisch rechtvaardige transitie ervan te bevorderen door middel van een snelle verbetering van de energie- en operationele efficiëntie van schepen, ook in de korte vaart en in havens, van de uitrol van emissievrije voortstuwingstechnologieën en de invoering van een duurzaam gebruik van hernieuwbare energie, waaronder wind, alsmede de aanleg van de aanverwante bunkervoorzieningen en elektrische aansluitpunten in havens te faciliteren teneinde** zeevervoerders te helpen hun klimaat- en milieudoelstellingen te verwezenlijken **Tegelijkertijd moeten de inkomsten ook worden gebruikt om steun te geven aan herplaatsing, opleiding, om- en bijscholing van werknemers in de hele waardeketen van de zeevaart, inclusief scheepswerven, om ervoor te zorgen dat zij over de voor de transitie noodzakelijke milieubeschermdende vaardigheden en technologieën beschikken. Bij de opleiding van scheepsnavigatoren en in het bijzonder kapiteins moet tevens de**

*klemtoon worden gelegd op de voordelen en efficiëntiewinst van lage snelheid (slow steaming), routeoptimalisatie en vrachtlogistiek alsook op bewustmaking op het gebied van mariene ecosystemen en het probleem van zwerfafval. Daartoe moeten die inkomsten worden toegewezen aan het in artikel [XX] van Richtlijn 2003/87/EG vermelde **oceanfonds en geoormerkt voor projecten in de zeevaart in overeenstemming met de in deze verordening vastgestelde doelstellingen. 20 % van de jaarlijks ontvangen inkomsten van het oceanfonds moet worden gebruikt om bij te dragen aan de bescherming, het herstel en een beter beheer van mariene ecosystemen die gevolgen ondervinden van de opwarming van de aarde, zoals beschermde mariene gebieden, en om een horizontale, duurzame blauwe economie, zoals hernieuwbare mariene energie, te bevorderen.***

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Overweging 39

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(39) Gezien het belang van de gevolgen die de door verificateurs uit hoofde van deze verordening getroffen maatregelen kunnen hebben voor de betrokken maatschappijen, met name wat betreft de vaststelling van niet-conforme havenaanlopen, **de bundeling van informatie voor** de berekening van de boetebedragen en de weigering om een FuelEU-conformiteitscertificaat af te geven, moeten die maatschappijen het recht hebben om bij de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de verificateur is geaccrediteerd, een verzoek tot herziening van die maatregelen in te dienen. In het licht van het grondrecht op een doeltreffende voorziening in rechte, dat is

van de grondrechten van de Europese Unie, moeten de krachtens deze verordening door de bevoegde instanties en havenbeheerders genomen besluiten aan rechterlijke toetsing worden onderworpen, overeenkomstig het nationale recht van de desbetreffende lidstaat.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Overweging 40

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 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

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, ***vaststelling of actualisering van de normen voor het meten en verantwoorden van vervangende energiebronnen, de wijziging*** van de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren, ***de berekening van CO₂-equivalente emissies, met inbegrip van BC***, de wijziging van de lijst van de toepasselijke ***op de ligplaats*** emissievrije technologieën of de criteria voor het gebruik ervan ***of de meting van hun bijdrage aan de energiebalans van de schepen, de vaststelling van de modellen voor monitoringplannen***, de vaststelling van de regels voor het uitvoeren van laboratoriumtests en directe emissiemetingen, de aanpassing van de boete ***en de boeteformules***, de accreditatie van verificateurs en de modaliteiten voor de betaling van boetes. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in

hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Overweging 40 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(40 bis) Het onderzoek en de ontwikkeling op het gebied van klimaatneutrale technologieën in de zeevaart staan niet stil. Uiterlijk ... [twee jaar na de inwerkingtreding van deze verordening] moet de Commissie een verslag opstellen waarin de ontwikkelingen worden geanalyseerd, zowel op het gebied van onderzoek en innovatie als op de markt, met betrekking tot op de ligplaats emissievrije technologieën en emissievrije brandstoftechnologieën.

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Overweging 41

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(41) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden

(41) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden

toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁷. ***Bij de vaststelling, door middel van uitvoeringshandelingen, van de modellen voor gestandaardiseerde monitoringplannen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenduidige toepassing ervan, moet de Commissie rekening houden met de mogelijkheid om de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens opnieuw te gebruiken.***

²⁷ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Amendement 45

Voorstel voor een verordening Overweging 42

Door de Commissie voorgestelde tekst

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart ***verdient*** een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur, aangezien die vanwege het bredere toepassingsgebied als doeltreffender kan worden beschouwd. In dat verband, en teneinde de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er ***relevante*** voorstellen

toegekend. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁷.

²⁷ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

Amendement

(42) Gezien de internationale dimensie van de zeevaart ***kan*** een algemene aanpak van de beperking van de broeikasgasintensiteit van door schepen gebruikte energie de voorkeur ***verdiene***, aangezien die vanwege het bredere toepassingsgebied als doeltreffender kan worden beschouwd. ***Dit mag geen belemmering zijn voor het vermogen van de Unie om ambitieuzer te zijn dan de internationale normen.*** In dat verband, en teneinde ***de ambitie te versterken*** en de ontwikkeling van internationale regels binnen de IMO te faciliteren, moet de

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.

Commissie relevante informatie over de uitvoering van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er voorstellen bij de IMO worden ingediend ***om de mondiale aanpassing aan de in deze verordening opgenomen maatregelen te bevorderen. De Unie zet haar inspanningen voort om binnen de IMO ambitieuzere decarbonisatiestreefcijfers voor de zeevaart te steunen.*** Als overeenstemming over een mondiale aanpak wordt bereikt ***en deze doelmatiger en ambitieuzer blijkt te zijn*** inzake aangelegenheden die voor deze verordening van belang zijn, moet de Commissie deze verordening herzien om ze waar nodig in overeenstemming te brengen met de internationale regels.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Overweging 42 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(42 bis) Naast de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid moet ook het “one in, one out”-beginsel deel uitmaken van de herzieningsprocedure. Het “one in, one out” -beginsel is een belangrijk instrument dat bedoeld is om administratieve en regelgevingslasten aan te pakken en moet worden aangevuld met kwalitatieve maatregelen om te zorgen voor toekomstbestendige en doeltreffende wetgeving die in overeenstemming is met de langetermijndoelstellingen van de Unie.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Overweging 43 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 48

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) *de verplichting om een deel van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong te gebruiken aan boord van een schip dat aankomt in, zich bevindt in of vertrekt uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen en de verplichting om zich door leveranciers van scheepsbrandstoffen te laten bevoorraden; alsmede*

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

om **energie-efficiëntere scheepvaartactiviteiten te stimuleren en** het consistente **aanbod en** gebruik van koolstofarme **en duurzame hernieuwbare energie** en alternatieve energiebronnen **in de zeevaart** in de hele Unie te bevorderen, **de sector uiterlijk in 2050 emissievrij te**

vermijden.

maken in overeenstemming met de doelstelling inzake klimaatneutraliteit van de Unie en de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs, en tegelijk de vlotte werking ervan te waarborgen en verstoringen van de interne markt, ook door exploitanten van buiten de EU, te vermijden.

Amendement 50

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Deze verordening is van toepassing op alle brandstofleveranciers met betrekking tot de hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die worden geleverd aan schepen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen.

Amendement 51

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lidstaten mogen tot 31 december 2029 passagiersschepen en ro-ro-passagiersschepen die havens aandoen van eilanden binnen dezelfde lidstaat met minder dan 50 000 permanente bewoners, volgens de meest recente officiële nationale volkstelling, vrijstellen van de toepassing van punt b) van de eerste alinea. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de vrijgestelde routes, schepen en eilanden alsook van eventuele wijzigingen daarvan.

Amendement 52

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(a) “broeikasgasemissies”: het vrijkomen van kooldioxide (CO₂), methaan (CH₄) en distikstofoxide (N₂O) in de atmosfeer **en de directe stralingsforcering door de uitstoot van zwarte koolstof (BC)**;

Amendement 53

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(f bis) “koolstofarme brandstoffen”:
koolstofarme brandstoffen in de zin van artikel ... van Richtlijn (EU) .../...
[Richtlijn betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markten voor hernieuwbare gassen, aardgas en waterstof (COM(2021) 803)];

Amendement 54

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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);

Amendement

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

Amendement 55

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(i) “aanloophaven”: *de haven waar een schip aanlegt om een aanzienlijk deel van zijn vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen; daaronder vallen dus niet stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het tanken, het inslaan van voorraden, het aflossen van de bemanning, het indokken of het verrichten van herstellingen aan het schip en/of de uitrusting ervan, stops in een haven omdat het schip bijstand nodig heeft of in nood is, buiten een haven verrichte schip-tot-schiptransfers, en stops die uitsluitend bedoeld zijn voor het schuilen bij noodweer of die noodzakelijk zijn voor opsporings- en reddingsactiviteiten;*

Amendement 56

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i bis) “havengebied”: *een havengebied in de zin van artikel 2, punt r), van Richtlijn 2009/45;*

Amendement 57

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i ter) “leverancier van brandstoffen voor de zeevaart”: *een brandstofleverancier in de zin van punt 38 van artikel 2, lid 2), van Richtlijn (EU) 2018/2001, die brandstof voor de zeevaart levert aan een*

zeehaven onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement 58

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 59

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(n) “energiegebruik aan boord”: de hoeveelheid energie, uitgedrukt in megajoule (MJ), die door een schip wordt gebruikt voor de voortstuwing en de bediening van boordapparatuur, op zee of op een ligplaats *zonder de bijkomende energie die wordt gebruikt vanwege de technische kenmerken van een schip van 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 60

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 61

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 62

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 63

Amendement

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

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

Amendement

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

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ee bis) “administrerende autoriteit” ten aanzien van een scheepvaartmaatschappij”:

i) in het geval van een in een lidstaat geregistreeerde scheepvaartmaatschappij, de lidstaat waar de maatschappij is geregistreeerd;

ii) in het geval van een niet in een lidstaat geregistreeerde maatschappij, de lidstaat waar schepen van die maatschappij in de laatste twee monitoringjaren het vaakst havens hebben aangedaan, tijdens reizen die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 vallen;

iii) in het geval van een niet in een lidstaat geregistreeerde maatschappij die in de laatste twee monitoringjaren geen enkele reis heeft uitgevoerd die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, is de administrerende autoriteit de lidstaat van waaruit de maatschappij haar eerste reis die binnen het toepassingsgebied van artikel 2 valt, is begonnen;

Amendement 64

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 65

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ee quater) “varen in ijs”: de vaart van een schip met een ijsklasse in een zeegebied binnen de ijsrand;

Amendement 66

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 67

Voorstel voor een verordening
Artikel 4 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

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

Amendement 68

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– *-13 %* vanaf 1 januari 2035;

– *-25 %* vanaf 1 januari 2035;

Amendement 69

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

– -26 % vanaf 1 januari 2040;

Amendement

– -50 % vanaf 1 januari 2040;

Amendement 70

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

– -59 % vanaf 1 januari 2045;

Amendement

– -75 % vanaf 1 januari 2045;

Amendement 71

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

– -75 % vanaf 1 januari 2050;

Amendement

– -100 % vanaf 1 januari 2050;

Amendement 72

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

[*: De referentiewaarde zal **tegen 31 december** worden berekend **en** komt overeen met de voor de vloot gemiddelde broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie in 2020, bepaald op basis van de in het kader van Verordening (EU) 2015/757 gemonitorde en gerapporteerde gegevens en met gebruikmaking van de in **de bijlagen I en II** bij die verordening vastgestelde methodologie en standaardwaarden.]

standaardwaarden.]

Amendement 73

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. Het jaarlijkse aandeel van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in het energiegebruik aan boord van een schip tijdens een verslagperiode bedraagt ten minste het volgende:

- 2 % vanaf 1 januari 2030;**
- 6 % vanaf 1 januari 2035.**

Amendement 74

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 ter. Leveranciers van brandstoffen voor de zeevaart zorgen ervoor dat het totaal van de hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die in de loop van een jaar worden verkocht aan schepen in in de Unie gelegen havens voldoet aan de waarden en toepassingsdatums als vastgesteld in lid 2 bis, teneinde schepen van de noodzakelijke brandstoffen te voorzien;

Amendement 75

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie

3. De broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie

wordt berekend als de hoeveelheid broeikasgasemissies per energie-eenheid volgens de in bijlage I gespecificeerde methodologie.

wordt berekend als de hoeveelheid broeikasgasemissies per energie-eenheid volgens de in bijlage I gespecificeerde methodologie, **met inbegrip van een correctiefactor voor schepen met een ijssklasse, waarbij het hogere brandstofverbruik dat verband houdt met de ijsnavigatie in mindering wordt gebracht. Als uitgangspunt voor de berekening van emissiefactoren zijn er in bijlage II standaardwaarden voorzien.**

Amendement 76

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Amendement 77

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

4. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage II, teneinde **ervoor te zorgen dat de emissiefactoren zo representatief mogelijk zijn voor de werkelijke emissies overeenkomstig de best beschikbare wetenschappelijke en technische kennis**, de “van bron tot kielzog”-emissiefactoren in verband met **zwarte koolstof en** nieuwe

energie.

energiebronnen op te nemen, de bestaande emissiefactoren **van bestaande energiebronnen regelmatig te actualiseren** om te zorgen voor consistentie met **ambitieuze** toekomstige internationale normen of **wetgevingen** van de Unie op het gebied van energie, **milieu en klimaat, alsook om rekening te kunnen houden met de meest recente technologische, wetenschappelijke en commerciële ontwikkelingen.**

Amendement 78

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1. Een schip op een ligplaats **binnen een havengebied** in een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, **wordt** aangesloten op een walstroomvoorziening en **gebruikt** voor alle energiebehoeften op de ligplaats walstroom.

Amendement 79

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. **Lid 1** is van toepassing op:

Amendement

2. **Vanaf 1 januari 2030** is **lid 1** van toepassing op:

Amendement 80

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) bulkschepen;

Amendement 81

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b ter) olietankers;

Amendement 82

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 2 – alinea 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Lid 1 is van toepassing op alle overige schepen die vallen binnen het toepassingsgebied van deze verordening met ingang van 1 januari 2035.

Amendement 83

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c) die een ongeplande havenaanloop moeten uitvoeren met het oog op de veiligheid of wegens de redding van mensenlevens op zee;

(c) die een ongeplande havenaanloop moeten uitvoeren met het oog op de veiligheid of wegens de redding van mensenlevens op zee ***of in noodsituaties of in gevallen van overmacht;***

Amendement 84

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e) die niet op walstroomvoorziening kunnen worden aangesloten omdat de installatie in de haven niet compatibel is

Schrappen

met de walstroominstallatie aan boord van het schip;

Amendement 85

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 86

Voorstel voor een verordening Artikel 5 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 87

Voorstel voor een verordening
Artikel 5 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 88

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6. Vanaf 1 januari 2035 mogen de in lid 3, punten d) en e), genoemde uitzonderingen gedurende één verslagjaar in totaal niet meer dan vijfmaal op een bepaald schip van toepassing zijn. ***Met ingang van 1 januari 2040 zijn de in lid 3, punt d), genoemde uitzonderingen niet langer van toepassing.***

7 bis. Scheepsexploitanten stellen de havens die zij aandoen in kennis van hun voornemen om walstroom te gebruiken en geven aan hoeveel stroom zij nodig hebben tijdens het desbetreffende bezoek en wat voor een stroominstallatie er aan boord beschikbaar is.

De Commissie biedt alle nodige richtsnoeren om de compatibiliteit tussen de stroominstallaties aan boord en aan wal te verzekeren, met name wat betreft de omzetting van netfrequenties. Uiterlijk 1 januari 2025 stelt de Commissie een uitvoeringshandeling vast waarin de inhoud, het formulier en de uiterste termijnen voor het verstrekken van de in dit lid bedoelde informatie aan de autoriteiten van de aanloophaven door scheepsexploitanten zijn vastgelegd.

Amendement 89

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement 90

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitsgegevens, op transparante en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie kan bepalen.

Amendement 91

Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Bij de uitvoering van de in de artikelen 7, 8, 9 en 14 van deze verordening bedoelde monitoring- en

Amendement

3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De maatschappijen gebruiken daartoe dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van door de verificateur beoordeelde wijzigingen. De maatschappijen **zien erop toe** dat de integriteit van de te monitoren en rapporteren gegevens op een redelijke manier is gewaarborgd.

Amendement

4. De maatschappijen verkrijgen, registreren, verzamelen, analyseren en documenteren de monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitsgegevens, op transparante, **volledige** en nauwkeurige wijze zodat de verificateur de broeikasgasintensiteit van de aan boord van schepen gebruikte energie, **het aandeel van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en alle andere voor de naleving van deze verordening nodige informatie** kan bepalen.

Amendement

(Niet van toepassing op de Nederlandse versie)

rapportageactiviteiten wordt in voorkomend geval gebruikgemaakt van de voor de toepassing van Verordening (EU) 2015/757 verzamelde informatie en gegevens.

Amendement 92

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) een beschrijving dat het schip uitrusting heeft geïnstalleerd en gecertificeerd om, met een gespecificeerde spanning en frequentie, aansluiting op walstroomvoorzieningen mogelijk te maken, met inbegrip van de in IEC/IEEE 80005-1 (hoogspanning) en IEC/IEEE 80005-3 (laagspanning) gespecificeerde apparatuur, of is uitgerust met alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

Amendement

(d) een beschrijving dat het schip uitrusting heeft geïnstalleerd en gecertificeerd om, met een gespecificeerde spanning en frequentie, aansluiting op walstroomvoorzieningen mogelijk te maken, met inbegrip van de in IEC/IEEE 80005-1 (hoogspanning) en IEC/IEEE 80005-3 (laagspanning) gespecificeerde apparatuur, of is uitgerust met alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III **samen met een beschrijving van de voornaamste technische specificaties ervan, waaronder voor zover relevant het in megajoule (MJ) uitgedrukt vermogen;**

Amendement 93

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(e) een beschrijving van de energiebron(nen) die aan boord moet(en) worden gebruikt tijdens de vaart en op een ligplaats, teneinde te voldoen aan de voorschriften van de artikelen 4 en 5, **met inbegrip van de energiebronnen die bestemd zijn voor het aandrijven van de op de ligplaats emissievrije technologie als vermeld in bijlage III, zoals de belangrijkste energiebron die bestemd is voor het opladen van de**

elektriciteitsopslag aan boord en het voeden van de brandstofcellen;

Amendement 94

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(f) een beschrijving van de procedures voor de monitoring van het brandstofverbruik van het schip en van de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

Amendement

(f) een beschrijving van de procedures voor de monitoring **en verantwoording** van het brandstofverbruik van het schip en van de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of **op de ligplaats** emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III;

Amendement 95

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(k) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het **voorkomen van lacunes en het** vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen, **alsook van methoden voor het opsporen van fouten in de gegevens;**

Amendement 96

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(l) een revisiestaat voor het noteren van alle details betreffende verrichte revisies.

Amendement

(l) een revisiestaat voor het noteren van alle details betreffende verrichte revisies;

Amendement 97

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) informatie inzake de 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 98

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 3 – punt 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) een beschrijving van de procedure voor de monitoring van de afgelegde afstand voor de hele reis en wanneer er wordt gevaren in ijs, de datum en tijd wanneer dergelijke omstandigheden zich voordoen, het brandstofverbruik en de energie die wordt geleverd door alternatieve energiebronnen of emissievrije technologie zoals gespecificeerd in bijlage III wanneer er wordt gevaren in ijs, als de bijkomende energie vanwege het varen in ijs buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie.

Amendement 99

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. De maatschappijen maken gebruik van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. De Commissie stelt **die** modellen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de

4. De maatschappijen maken gebruik van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen. De Commissie stelt **overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen vast ter**

eenvormige toepassing ervan, **vast door middel van uitvoeringshandelingen. Die uitvoeringshandelingen worden volgens de in artikel 27, lid 3, bedoelde onderzoeksprocedure vastgesteld.**

aanvulling van deze verordening met de vaststelling van op modellen gebaseerde gestandaardiseerde monitoringplannen, met inbegrip van de technische voorschriften voor de eenvormige toepassing **en het gebruik** ervan.

Amendement 100

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) wanneer de methoden ter voorkoming van lacunes in de gegevens ongeschikt worden bevonden om solide gegevens en transparantie te verzekeren.

Amendement 101

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. Wijzigingen van het in lid 2, punten b), c) **en** d), van dit artikel bedoelde monitoringplan worden door de verificateur beoordeeld. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform artikel 6 zijn.

4. Wijzigingen van het in lid 2, punten b), c), d) **en e bis**, van dit artikel bedoelde monitoringplan worden door de verificateur beoordeeld. Na de beoordeling deelt de verificateur de maatschappij mee of die wijzigingen conform artikel 6 zijn.

Amendement 102

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Als biobrandstoffen, biogas, 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

1. Als biobrandstoffen, biogas, hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof, zoals gedefinieerd in Richtlijn (EU) 2018/2001, **alsmede andere brandstoffen of gassen** in

voor de doeleinden van artikel 4, **lid 1**, van deze verordening, gelden de volgende regels:

aanmerking moeten worden genomen voor de doeleinden van artikel 4 van deze verordening, gelden de volgende regels:

Amendement 103

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) de broeikasgasemissiefactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong **en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof** die voldoen aan de in artikel 27, lid 3, van Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde drempels voor broeikasgasemissiereductie, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

Amendement

(b) de broeikasgasemissiefactoren van hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die voldoen aan de in artikel 27, lid 3, van Richtlijn (EU) 2018/2001 vastgestelde drempels voor broeikasgasemissiereductie, **alook de aanverwante gedelegeerde handelingen inzake additionaliteit en broeikasgasmethodologie**, worden bepaald volgens de in die richtlijn vastgestelde methoden;

Amendement 104

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong **en brandstoffen op basis van hergebruikte koolstof** die niet voldoen aan punt b), worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstoffen.

Amendement

(d) hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong die niet voldoen aan punt b) **en andere uit waterstof vervaardigde synthetische brandstoffen of soorten waterstof**, worden geacht dezelfde emissiefactoren te hebben als het minst gunstige traject van fossiele brandstoffen voor dit type brandstof;

Amendement 105

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 2

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 106

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 3

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.

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

3. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor de “van tank tot kielzog”-emissiefactoren ***van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen***, mits de werkelijke waarden worden gecertificeerd door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen ***overeenkomstig bestaande certificerings- en verificatieregelingen als vastgesteld bij Richtlijn (EU) 2018/2001 en Richtlijn (EU) .../... [Gasrichtlijn (EU) XX/XXXX]. De prestaties van fossiele brandstoffen worden uitsluitend beoordeeld aan de hand van de standaardemissiefactoren in deze verordening. De maatschappijen mogen afwijken van de vastgestelde standaardwaarden voor verliezen of vluchtige emissies in de uitstoot van tank tot kielzog van fossiele brandstoffen, mits de Commissie het overeenkomstige certificerings- en verificatiemechanisme in het leven roept door middel van een gedelegeerde handeling. Hiertoe heeft de Commissie overeenkomstig artikel 26 de***

bevoegdheid om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door voorschriften vast te stellen voor het uitvoeren van **certificeringen van energieomzettingssystemen of brandstofverbruikers, waaronder stationaire proeven of** laboratoriumtests en directe emissiemetingen **voor fossiele brandstoffen en gasverliezen.**

Amendement 107

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 108

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

onverwijld de onjuiste of niet-conforme verklaringen zodat het verificatieproces tijdig kan worden afgerond.

Amendement 109

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 110

Voorstel voor een verordening Artikel 12 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. De verificateur verstrekt voor elk onder zijn toezicht vallend schip een apart programma voor kwaliteitsbeheer met de maatregelen die genomen moeten worden om lacunes en fouten in de gegevens te voorkomen.

Amendement 111

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

1. Verificateurs worden voor activiteiten die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008. **De nationale accreditatie-instantie stelt de Commissie onverwijld in kennis van de lijst van geaccrediteerde verificateurs, samen met de informatie aan de hand waarvan zij kunnen worden geïdentificeerd, en neemt ze op in de**

Amendement 112

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om ter aanvulling van deze verordening gedelegeerde handelingen aan te nemen door nadere methoden en criteria vast te stellen voor de accreditatie van verificateurs, ***ter waarborging van de onafhankelijkheid en onpartijdigheid van de verificateur, en voor verplichte heraccreditatieprocedures om nieuwe complexiteiten en specifieke kenmerken in verband met de ontwikkelingen op het gebied van nieuwe alternatieve brandstoffen en emissievrije technologieën het hoofd te bieden.*** De in de gedelegeerde handelingen gespecificeerde methoden zijn gebaseerd op de in de artikelen 10 en 11 bedoelde verificatiebeginselen en op relevante internationaal aanvaarde normen.

Amendement 113

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) voor elk schip waarop het voorschrift van artikel 5, lid 1, van toepassing is, de aansluiting op en het gebruik van walstroomvoorzieningen of het bestaan van een van de in artikel 5, lid 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 114

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(e) de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op ligplaatsen en op zee is verbruikt, **waaronder de hoeveelheid van elke energiebron die de op de ligplaats emissievrije technologieën aandrijft;**

Amendement 115

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e bis) de ijsklasse van het schip, als de bijkomende energie vanwege de ijsklasse van het schip buiten beschouwing moet worden gelaten voor de aan boord gebruikte energie;

Amendement 116

Voorstel voor een verordening
Artikel 14 – lid 1 – punt e ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e ter) de datum en tijd wanneer er wordt gevaren in ijs, de verbruikte hoeveelheid van elk type brandstof wanneer er wordt gevaren in ijs, de verbruikte hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron wanneer er wordt gevaren in ijs, de afgelegde afstand wanneer er wordt gevaren in ijs, de afgelegde afstand tijdens de reis, de hoeveelheid van elk type brandstof die op zee is verbruikt, de hoeveelheid van elk type alternatieve energiebron die op zee is verbruikt, als de bijkomende energie vanwege het varen in ijs buiten beschouwing moet worden

gelaten voor de aan boord gebruikte energie.

Amendement 117

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

2. De maatschappijen registreren de in lid 1 genoemde informatie en gegevens op transparante wijze **en bundelen deze om** de verificateur **in staat te stellen na te gaan** of deze verordening wordt nageleefd.

Amendement 118

Voorstel voor een verordening Artikel 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 14 bis

Onbeschikbaarheidsverslag in het kader van FuelEU Zeevaart

1. **Indien een schip, alle inspanningen ten spijt, in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat geen brandstoffen kan verkrijgen waardoor het kan voldoen aan de in artikel 4, lid 2, bedoelde grenswaarden, meldt het schip dit onvermogen door middel van een FuelEU-onbeschikbaarheidsverslag aan de bevoegde autoriteit van de betrokken lidstaat en aan de bevoegde autoriteit van de haven van bestemming, als die haven ook onder de jurisdictie valt van een lidstaat. In dit verslag worden de redenen voor het niet voorhanden zijn van de brandstoffen vermeld, zoals een tekort aan brandstoffen en een gebrek aan haveninfrastructuur.**

2. **De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 26 uitvoeringshandelingen vast te stellen om**

een model op te stellen voor het in lid 1 van dit artikel bedoelde onbeschikbaarheidsverslag in het kader van FuelEU Zeevaart.

3. De bevoegde autoriteiten van de lidstaat melden de gevallen waarin er geen brandstof beschikbaar was in de in artikel 16 bedoelde conformiteitsdatabank.

4. De lidstaat van de haven onderzoekt de onbeschikbaarheidsverslagen.

Amendement 119

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt -a (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-a) berekent de verificateur in voorkomend geval het percentage hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong in het jaarlijkse gemiddelde energieverbruik aan boord van het betrokken schip;

Amendement 120

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

Schrappen

Amendement 121

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d bis) aggregereert hij jaarlijks de overeenkomstig artikel 14, lid 1, punten c), d), e) en e bis), gemonitorde en geregistreerde informatie voor elk schip en verstrekt hij deze aan de maatschappijen voor registratie in de databank overeenkomstig artikel 16, lid 3;

Amendement 122

Voorstel voor een verordening Artikel 15 – lid 2 – punt d ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d ter) bundelt hij de bovengenoemde informatie en stuurt hij die naar de voor de scheepvaartmaatschappij bevoegde autoriteit.

Amendement 123

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Conformiteitsdatabank en rapportage

FuelEU Zeevaart-databank, rapportage en publicatie van informatie

Amendement 124

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De Commissie ontwikkelt een 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

1. De Commissie ontwikkelt een ***centraal beheerde***, elektronische ***FuelEU Zeevaart-databank*** voor het ***registreren*** van de ***overeenkomstig deze verordening ingediende gegevens*** en waarborgt de werking ***ervan*** en ***de***

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.

actualisering, opslag en publicatie van de door maatschappijen, verificateurs en de nationale accreditatie instantie voorgelegde informatie. De conformiteitsdatabank **moet de bestaande THETIS-MRV module zoveel mogelijk als uitgangspunt nemen en** wordt gebruikt om **toe te zien op de naleving van de artikelen 4 en 5, een register bij te houden van de nalevingsbalans van de schepen, het gebruik van de uitzonderingen als bepaald in artikel 5, lid 3, het gebruik van de flexibiliteitsmechanismen van de artikelen 17 en 18, de in artikel 20 bepaalde boetes, de overeenkomstig lid 3 van dit artikel voorgelegde gegevens, de overeenkomstig artikel 23 gemelde boetes en de lijst van bevoegde autoriteiten als bedoeld in artikel 25, lid 1. De databank wordt in een open dataformaat ter beschikking gesteld van het publiek en wordt op een transparante, downloadbare en gebruikersvriendelijke manier, gratis** toegankelijk **gemaakt** voor de maatschappijen, de verificateurs, de bevoegde autoriteiten, de Commissie **en het algemene publiek.**

Amendement 125

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

uitgevoerd, kan worden vastgesteld.

Amendement 126

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Uiterlijk op 30 juni van elk jaar stelt de Commissie alle voor een gegeven verslagperiode in de databank geregistreeerde informatie ter beschikking van het publiek. Informatie met betrekking tot voorgaande verslagperiodes blijft te allen tijde toegankelijk voor het publiek. De informatie moet zonder anonimisering of verdere aggregatie in een open, downloadbaar en ruw formaat worden verstrekt, met uitzondering van gegevens over boetes en sancties, die wel worden geanonimiseerd.

Amendement 127

Voorstel voor een verordening Artikel 16 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 ter. Indien geanonimiseerde openbaarmaking van gegevens over boetes en sancties wegens specifieke omstandigheden een uitzonderlijke ondermijning zou inhouden van de bescherming van commerciële belangen waarvan het legitieme economische belang primeert boven het openbaar belang van openbaarmaking als bedoeld in Verordening (EG) nr. 1367/2006¹ bis, wordt er op verzoek van de maatschappij een ander aggregatieniveau voor die specifieke gegevens toegepast, om die belangen te beschermen. Indien de toepassing van een ander aggregatieniveau niet mogelijk is, maakt

de Commissie die gegevens niet openbaar.

^{1 bis} Verordening (EG) nr. 1367/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 6 september 2006 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Aarhus betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden op de instellingen en organen van de Unie (PB L 264 van 25.9.2006, blz. 13).

Amendement 128

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Als het schip voor de verslagperiode een nalevingstekort heeft, mag de maatschappij vooraf een even groot nalevingsoverschot van de volgende verslagperiode lenen. Het geleende nalevingsoverschot wordt bij de balans van het schip in de verslagperiode opgeteld en van de balans van hetzelfde schip in de volgende verslagperiode afgetrokken. Het bedrag dat in de volgende rapportageperiode in mindering moet worden gebracht, is gelijk aan het geleende nalevingsoverschot vermenigvuldigd met 1,1. Het vooraf geleende nalevingsoverschot:

Amendement

2. Als het schip voor de verslagperiode een nalevingstekort heeft, mag de maatschappij vooraf een even groot nalevingsoverschot van de volgende verslagperiode lenen. Het geleende nalevingsoverschot wordt bij de balans van het schip in de verslagperiode opgeteld en van de balans van hetzelfde schip in de volgende verslagperiode afgetrokken. Het bedrag dat in de volgende rapportageperiode in mindering moet worden gebracht, is gelijk aan het geleende nalevingsoverschot vermenigvuldigd met 1,1. ***Indien de exploitatie van het schip wordt stopgezet voordat het schip heeft voldaan aan het vooraf geleende nalevingsoverschot betaalt de maatschappij een overeenkomstig artikel 20 berekende boete.*** Het vooraf geleende nalevingsoverschot:

Amendement 129

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 2 – punt b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) mag niet voor twee opeenvolgende verslagperioden worden geleend.

Amendement

(b) mag niet voor twee opeenvolgende verslagperioden worden geleend;

Amendement 130

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 2 – punt b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) of mag niet worden geleend voor een schip in zijn laatste jaar van exploitatie.

Amendement 131

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. Uiterlijk 30 april van het jaar volgend op de verslagperiode registreert de maatschappij het geleende nalevingsoverschot in de ***nalevingsdatabank***, na goedkeuring door de verificateur.

3. Uiterlijk 30 april van het jaar volgend op de verslagperiode registreert de maatschappij het geleende nalevingsoverschot in de ***databank als bedoeld in artikel 16***, na goedkeuring door de verificateur.

Amendement 132

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, ***moet*** de maatschappij een boete ***betalen***. De ***verificateur*** berekent het bedrag van de boete op basis van de formule in bijlage V.

1. Als het schip op 1 mei van het jaar na de verslagperiode een nalevingstekort heeft, ***betaalt*** de maatschappij een ***ontradende boete die hoger is dan het bedrag en de kosten van de hernieuwbare brandstoffen die het schip had moeten gebruiken om aan de eisen van deze verordening te voldoen***. De

administrerende autoriteit van een scheepvaartmaatschappij berekent het bedrag van de boete op basis van de formule in bijlage V.

Amendement 133

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 134

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

3. Niettegenstaande artikel 19, lid 1, geeft de verificateur een FueEU-conformiteitscertificaat af *nadat* de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde boetes zijn betaald *voor een maximum van twee opeenvolgende jaren. Met ingang van het derde opeenvolgende jaar van niet-naleving worden de opgebouwde jaarlijkse nalevingstekorten opgeteld bij de balans van het schip in de volgende rapportageperiode. Voor het vijfde jaar van niet-naleving geeft de verificateur geen FueEU-conformiteitscertificaat af.* De in dit artikel bedoelde acties en het bewijs van de financiële betalingen overeenkomstig artikel 21 worden geregistreerd in het FueEU-

Amendement 135

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Indien de scheepvaartmaatschappij een overeenkomst sluit met een commerciële exploitant waarin wordt bepaald dat deze exploitant verantwoordelijk is voor de aankoop van brandstof en de exploitatie van het schip, bepalen de scheepvaartmaatschappij en die commerciële exploitant aan de hand van een contractuele regeling dat laatstgenoemde aansprakelijk is voor de betaling van de kosten die voortvloeien uit de in dit artikel bedoelde boetes. Voor de toepassing van dit lid wordt onder de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip het bepalen van de vervoerde vracht, het traject, de routing en/of de snelheid van het schip verstaan. De lidstaten treffen de noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat de scheepvaartmaatschappij over passende en doeltreffende middelen beschikt om de kosten van de boetes als bedoeld in dit artikel te verhalen.

Amendement 136

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

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, **zodra** de evolutie van de energiekosten **het ontradend effect van deze boetes ondermijnt**.

Amendement 137

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. Uiterlijk op 1 januari 2027 neemt de Commissie overeenkomstig artikel 26 gedelegeerde handelingen aan om deze verordening aan te vullen met de vaststelling van een formule voor de berekening van het bedrag van de boete bij niet-naleving van de in artikel 4, lid 2, punt b) vastgestelde verplichting inzake hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, de criteria voor de toepassing ervan en de voorschriften voor de handhaving ervan.

Amendement 138

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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

1. De in artikel 20 bedoelde boetes worden toegewezen aan gemeenschappelijke projecten die gericht zijn op **het versnellen van de rechtvaardige ecologische transitie van de zeevaart door middel van een snelle verbetering van de energie- en operationele efficiëntie van schepen, de uitrol van emissievrije voortstuwingstechnologieën en de invoering van duurzame hernieuwbare energie** in de zeevaart, **alsmede op het bijdragen aan de bescherming, het herstel en een beter beheer van het mariene ecosysteem**. Projecten die worden

technologieën in de vloot *ondersteunen om aanzienlijke emissiereducties* te realiseren.

gefinancierd met uit boetes verkregen middelen *passen het “energie-efficiëntie eerst”-beginsel toe en stimuleren* de productie van grotere hoeveelheden *duurzame* hernieuwbare brandstoffen *en oplossingen voor hernieuwbare energieopwekking aan boord* voor de zeevaart, *faciliteren* de aanleg van *de aanverwante* bunkervoorzieningen *en* elektrische aansluitpunten in havens, *ondersteunen investeringen om de compatibiliteit tussen de stroominstallaties aan boord en aan wal te verzekeren* en *ondersteunen* de ontwikkeling, beproeving en toepassing van de meest innovatieve Europese technologieën in de vloot *en stimuleren vernieuwing van de vloot teneinde zo spoedig mogelijk een emissievrije, zeer energie-efficiënte en een volledig op hernieuwbare bronnen gebaseerde zeevaart* te realiseren. *Projecten die worden gefinancierd met de verkregen middelen verlenen, in overleg met de sociale partners, praktische steun voor de herplaatsing en de om- en bijscholing van de werknemers om te verzekeren dat zij beschikken over de voor de transitie noodzakelijke, milieuvriendelijke en technologische vaardigheden en te zorgen voor veiligheid, opleidingen en beschermende maatregelen met betrekking tot de omgang met nieuwe brandstoffen voor de zeevaart.*

Amendement 139

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **10 bis, lid 8**, van Richtlijn 2003/87/EG vermelde *innovatiefonds*. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het

Amendement

2. De in lid 1 genoemde inkomsten worden toegewezen aan het in artikel **[XX]** van Richtlijn 2003/87/EG vermelde *oceanfondsen en worden geormerkt om programma's te financieren overeenkomstig de beginselen en*

Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

doelstellingen als bedoeld in lid 1. Die ontvangsten vormen externe bestemmingsontvangsten overeenkomstig artikel 21, lid 5, van het Financieel Reglement en worden ingevoerd overeenkomstig de regels die van toepassing zijn op het innovatiefonds.

Amendement 140

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot de modaliteiten voor de betaling van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes.

Amendement

3. De Commissie is overeenkomstig artikel 26 bevoegd om gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde deze verordening aan te vullen met betrekking tot de modaliteiten voor de betaling van de in artikel 20, leden 1 en 2, bedoelde boetes ***en de modaliteiten voor het ter beschikking stellen van de informatie over de ondersteunde projecten aan het publiek.***

Amendement 141

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten stellen regels vast betreffende de sancties die van toepassing zijn op inbreuken op deze verordening en nemen alle nodige maatregelen om te waarborgen dat die sancties worden uitgevoerd. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk *[dd/mm/20xx]* in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen.

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 ***op 31 juli 2024*** in kennis van die bepalingen, en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen. ***De Commissie brengt uiterlijk op 1 januari 2025 verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad met***

een overzicht van de nationale maatregelen die de lidstaten hebben vastgesteld en meldt onverwijld elke wijziging van die maatregelen.

Amendement 142

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Als een schip gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitscertificaat heeft overgelegd en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen is afgedwongen, **kan** de bevoegde instantie van de lidstaat van de aanloophaven, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen kenbaar te maken, een verwijderingsbevel **uitvaardigen**. De bevoegde autoriteit van de lidstaat stelt de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis van dat verwijderingsbevel. Iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, weigert het schip waarop het verwijderingsbevel betrekking heeft, toegang tot al zijn havens totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt. Als het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de desbetreffende lidstaat, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, een aanhouding totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt.

Amendement 143

Voorstel voor een verordening Artikel 23 – lid 5

Amendement

3. Als een schip gedurende twee of meer opeenvolgende verslagperioden geen geldig FuelEU-conformiteitscertificaat heeft overgelegd en de naleving niet door andere handhavingsmaatregelen is afgedwongen, **vaardigt** de bevoegde instantie van de lidstaat van de aanloophaven, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen kenbaar te maken, een verwijderingsbevel **uit**. De bevoegde autoriteit van de lidstaat stelt de Commissie, de andere lidstaten en de betrokken vlaggenstaat in kennis van dat verwijderingsbevel. Iedere lidstaat, met uitzondering van de lidstaat waarvan het schip de vlag voert, weigert het schip waarop het verwijderingsbevel betrekking heeft, toegang tot al zijn havens totdat de maatschappij haar verplichtingen nakomt. Als het schip onder de vlag van een lidstaat vaart, gelast de desbetreffende lidstaat, na de betrokken maatschappij in de gelegenheid te hebben gesteld haar opmerkingen in te dienen, een aanhouding totdat de maatschappij haar verplichtingen **overeenkomstig deze verordening** nakomt.

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. Sancties die door een lidstaat tegen een nader omschreven schip zijn ingesteld, worden gemeld aan de Commissie, de overige lidstaten en de desbetreffende vlaggenstaat.

Amendement

5. Sancties die door een lidstaat tegen een nader omschreven schip zijn ingesteld, worden gemeld aan de Commissie, de overige lidstaten en de desbetreffende vlaggenstaat. ***De Commissie registreert elke gemelde sanctie in de databank.***

Amendement 144

**Voorstel voor een verordening
Artikel 23 – lid 5 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis. Elke lidstaat die geen zeehaven op zijn grondgebied heeft of die zijn nationale scheepsregister heeft afgesloten of waarvan geen van de schepen die de vlag van die lidstaat voeren binnen het toepassingsgebied van deze verordening valt, en zolang geen binnen het toepassingsgebied vallende schepen de vlag van die lidstaat voeren, en die geen geaccrediteerde verificateurs heeft, kan afwijken van de bepalingen van dit artikel. Elke lidstaat die gebruik wenst te maken van die afwijking, stelt de Commissie daarvan ten laatste op 1 juli 2024 in kennis. Elke latere wijziging wordt eveneens aan de Commissie meegedeeld, die de informatie registreert in de databank.

Amendement 145

**Voorstel voor een verordening
Artikel 25 – alinea 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

De lidstaten duiden een of meer bevoegde autoriteiten aan als verantwoordelijke voor de toepassing en handhaving van deze verordening (“bevoegde autoriteiten”). Zij

Amendement

De lidstaten duiden een of meer bevoegde autoriteiten aan als verantwoordelijke voor de toepassing en handhaving van deze verordening (“bevoegde autoriteiten”). Zij

delen hun naam en contactgegevens mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van bevoegde autoriteiten op haar website.

delen hun naam en contactgegevens mee aan de Commissie. De Commissie publiceert de lijst van bevoegde autoriteiten op haar website **en in de databank**.

Amendement 146

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

2. De bevoegdheid tot vaststelling van de in de **artikel 4, lid 3 bis**, artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, **artikel 7, lid 4**, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, **artikel 20, lid 4 bis**, en artikel 21, lid 3, bedoelde gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie toegekend voor onbepaalde tijd met ingang van [datum van inwerkingtreding van deze verordening].

Amendement 147

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De in artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Het besluit tot 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 bis**, artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, **artikel 20, lid 4 bis**, en artikel 21, lid 3, bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk moment door het Europees Parlement of de Raad 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 148

Voorstel voor een verordening Artikel 26 – lid 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

6. Een overeenkomstig **artikel 4, lid 3 bis**, artikel 4, lid 4, artikel 5, lid 4, **artikel 7, lid 4**, artikel 9, lid 3, artikel 13, lid 3, artikel 20, lid 4, **artikel 20, lid 4 bis**, en artikel 21, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of als zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of van de Raad met twee maanden verlengd.

Amendement 149

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie brengt uiterlijk 1 januari **2030** verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten 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 5 jaar** verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad over de resultaten van een evaluatie van de werking van deze verordening. **In het evaluatieverslag moet met name:**

a) de ontwikkeling van de technologieën en de markt voor **emissievrije technologieën en duurzame** hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen

in de zeevaart en de gevolgen ervan voor de maritieme sector in de Unie **worden beoordeeld, met inbegrip van het concurrentievermogen en de potentiële koolstoflekkage ervan, waarbij het accent ligt op havens in de EU die concurrentie van havens buiten de EU ondervinden;**

b) aandacht worden besteed aan de ambitie en de algehele milieu-integriteit van de verordening met betrekking tot de streefdoelen van de Overeenkomst van Parijs, het economiebrede reductiestreefdoel voor broeikasgasemissies in de Unie tot 2030 en het doel inzake klimaatneutraliteit als bepaald in de Europese klimaatwetgeving alsook met betrekking tot de streefdoelen voor hernieuwbare energie en energie-efficiëntie; c) de verbetering van de energie- en operationele efficiëntie als gevolg van de maatregelen in verband met de zeevaart in de naar aanleiding van de in het kader van het pakket “Fit for 55” ingediende voorstellen en het onbenutte potentieel daarin worden beoordeeld en gekwantificeerd;

d) worden beoordeeld wat het effect van de verordening is op de vermindering van de uitstoot van zwarte koolstof, met name in en nabij het noordpoolgebied;

e) de effectbeoordeling ten aanzien van de werking van de verordening worden geactualiseerd, waarbij het accent ligt op de economische gevolgen van de bijbehorende maatregelen.

De Commissie beraadt zich op mogelijke wijzigingen **om:**

Amendement 150

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-a) de minimale brutotonnage tot 400

en het aandeel van de energie dat schepen gebruiken voor hun reizen van en naar derde landen als bedoeld in artikel 2;

Amendement 151

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(a) de in artikel 4, lid 2, genoemde termijn;

Amendement

(a) de in artikel 4, lid 2, genoemde termijn ***aan te scherpen***;

Amendement 152

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a bis) een streefdoel voor operationele en energie-efficiëntie in te voeren;

Amendement 153

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

(b) de scheepstypen waarop ***deze verordening*** van toepassing is, ***uit te breiden***;

Amendement 154

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen.

Amendement

(c) de in artikel 5, lid 3, genoemde uitzonderingen ***te beperken***.

Amendement 155

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) het gebruik van palmvetzuurdistillaten, dierlijke vetten van categorie III, afgewerkte bak- en braadolie, melasse, soapstocks en derivaten als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder c), te beperken.

Amendement 156

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c ter) de niet-gestorte nalevingsoverschotten te annuleren wanneer deze na drie verslagperiodes nog steeds niet zijn gebruikt overeenkomstig artikel 17;

Amendement 157

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c quater) de toepassing van pooling van naleving als bedoeld in artikel 18 te beperken tot schepen die worden aangedreven door emissievrije brandstoffen en emissievrije technologieën;

Amendement 158

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c quinquies) speciale bepalingen vast te stellen om de uitstoot van zwarte koolstof voor reizen in het noordpoolgebied aan te pakken.

Amendement 159

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 bis. De Commissie beraadt zich, als onderdeel van haar evaluatie, op mogelijke wijzigingen van deze verordening met het oog op vereenvoudiging van de regelgeving. De Commissie en de bevoegde autoriteiten in de lidstaten streven er voortdurend naar om de beste praktijken op het gebied van administratieve procedures over te nemen, en treffen alle maatregelen die nodig zijn om de handhaving van deze verordening te vereenvoudigen en de administratieve lasten voor de betrokken actoren tot een minimum te beperken.

Amendement 160

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter. Het Europees Parlement kan via zijn bevoegde commissies advies uitbrengen over het verslag van de Commissie en over de voorstellen tot wijziging van deze verordening.

Amendement 161

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 quater. *De Commissie verschaft binnen vijf weken na ontvangst schriftelijk antwoord op het door het Europees Parlement uitgebrachte advies en reageert op elke oproep tot actie met betrekking tot de diverse bepalingen van de verordening, met inbegrip van het verstrekken van motiveringen voor gepland niet-optreden, en op alle vragen die het Europees Parlement of de Raad bij haar indienen.*

Amendement 162

Voorstel voor een verordening
Artikel 29 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Het volgende punt wordt toegevoegd aan de lijst in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG: “51. Het FuelEU-conformiteitscertificaat, afgegeven krachtens Verordening (EU) xxxx betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart”.

Het volgende punt wordt toegevoegd aan de lijst in bijlage IV bij Richtlijn 2009/16/EG: “51. Het FuelEU-conformiteitscertificaat, afgegeven krachtens Verordening (EU) xxxx betreffende het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen **alsmede hernieuwbare energiebronnen** in de zeevaart”.

Amendement 163

Voorstel voor een verordening
Bijlage I

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE I

METHODOLOGIE VOOR HET VASTSTELLEN VAN DE GRENSWAARDE VOOR DE BROEIKASGASINTENSITEIT VAN DE AAN BOORD VAN EEN SCHIP GEBRUIKTE ENERGIE

Voor de berekening van de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, wordt de volgende formule toegepast, vergelijking (1) genoemd:

Vergelijking (1)

Broeikasgas-intensiteitsindex	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times CO_{2eq\ WtT,i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$	$\frac{\sum_i^{n_{fuel}} \sum_j^m M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j}\right) \times (CO_{2eq\ TtW,j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip\ j} \times CO_{2eq\ TtW,slippage,j}\right) \right]}{\sum_i^{n_{fuel}} M_i \times LCV_i + \sum_k^c E_k}$

De volgende formule wordt vergelijking (2) genoemd:

$$CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i \quad \text{Vergelijking (2)}$$

Begrip	Toelichting
l	Index van de in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen
l	Index van de brandstofverbrandingseenheden aan boord van het schip. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder eenheden verstaan: de hoofdmotor(en), hulpmotor(en) en met olie gestookte ketels.
k	Index van de aansluitpunten (c) waar elektriciteit wordt geleverd per aansluitpunt.
c	Index van het aantal elektrische laadpunten
m	Index van het aantal energieverbruikers
$M_{i,j}$	Massa van de specifieke brandstof i geoxideerd in verbruiker j [gFuel]
E_k	Aan het schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt k , indien meer dan één [MJ]
$CO_{2eq\ WtT,i}$	WtT broeikasgasemissiefactor van brandstof i [gCO _{2eq} /MJ]
$CO_{2eq\ electricity,k}$	WtT broeikasgasemissiefactor voor de aan het aangemeerde schip geleverde elektriciteit per aansluitpunt k [gCO _{2eq} /MJ]
LCV_i	Calorische onderwaarde van brandstof i [MJ/gFuel]
$C_{engine\ slip\ j}$	Brandstofverliescoëfficiënt van de motor (niet-verbrande brandstof) als percentage van de massa van brandstof i gebruikt door verbrandingseenheid j [%]
$C_{f\ CO_2,j}, C_{f\ CH_4,j}, C_{f\ N_2O,j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door verbrande brandstof in verbrandingseenheid j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq\ TtW,j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verbrande brandstof i in verbrandingseenheid j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtW,j} = (C_{f\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2,j}, C_{sf\ CH_4,j}, C_{sf\ N_2O,j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door brandstofverlies in verbrandingseenheid j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq\ TtW\ slippage,j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verloren gegane brandstof i naar verbrandingseenheid j [gCO _{2eq} /gFuel] $CO_{2eq,TtW\ slippage,j} = (C_{sf\ CO_2,j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4,j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O,j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Aardopwarmingsvermogen van CO ₂ , CH ₄ en N ₂ O over 100 jaar

Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt.

Voor de toepassing van deze verordening wordt de term $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity,k}$ in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul.

Methoden voor het bepalen van [M_i]

De brandstofmassa [M_i] wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek.

Methoden voor het bepalen van WtT broeikasgasfactoren

Voor niet-fossiele brandstoffen worden, wanneer waarden worden gebruikt die afwijken van de standaardwaarden in bijlage II, die factoren gebaseerd op relevante bunkerleveringsbonnen voor de brandstoffen die in de referentieperiode aan het schip zijn geleverd, voor ten minste gelijke hoeveelheden brandstoffen als die waarvan is vastgesteld dat ze worden verbruikt in het kader van onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen.

De WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT,i}$) van de brandstoffen (die geen fossiele brandstoffen zijn) is vastgelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001. De werkelijke waarden, die zijn opgenomen in de richtlijn die voor de toepassing van deze verordening overeenkomstig de methodologie moet worden gebruikt, zijn die zonder verbranding¹⁴. Voor brandstoffen waarvoor geen trajecten zijn opgenomen in de richtlijn en voor fossiele brandstoffen zijn de standaardwaarden voor de WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT,i}$) opgenomen in bijlage

¹⁴ Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_i: “emissies van de gebruikte brandstof”.

II.

Bunkerafleveringsbonnen

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen van brandstoffen die aan boord worden gebruikt, ten minste de volgende informatie:

- productidentificatie
- brandstofmassa [t]
- brandstofvolume [m³]
- brandstofdichtheid [kg/km³]
- WtT broeikasgasemissiefactor voor CO₂ (koolstofactor) [gCO₂/gFuel] en voor CO_{2eq} [CO_{2eq}/gFuel] en bijbehorend certificaat¹⁵
- Calorische onderwaarde [MJ/g]

Bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit die aan het schip is geleverd, ten minste de volgende informatie:

- leverancier: naam, adres, telefoonnummer, e-mailadres, vertegenwoordiger
- ontvangend schip: IMO-nummer (MMSI), naam van het schip, scheepstype, vlag, scheepsvertegenwoordiger
- haven: naam, locatie (LOCODE), terminal/aanlegplaats
- aansluitpunt: OPS-SSE-aansluitpunt, details aansluitpunt
- aansluittijd: datum/tijdstip van begin/einde
- geleverde energie: aan het leveringspunt toegewezen vermogensfractie (indien van toepassing) [kW], elektriciteitsverbruik (kWh) voor de facturatieperiode, informatie over piekvermogen (indien beschikbaar)
- meteropneming

Methode voor het bepalen van TtW broeikasgasfactoren

De TtW-emissies worden bepaald op basis van de in deze bijlage opgenomen methodologie zoals vermeld in vergelijking (1) en vergelijking (2).

Voor de toepassing van deze verordening zijn de TtW-broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq,TtW,j}$) die moeten worden gebruikt om de broeikasgasemissies te bepalen, opgenomen in bijlage II. De CO₂ C_F-factoren zijn die welke zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2015/757 en zijn gemakshalve in de tabel vermeld. Voor brandstoffen waarvan de factoren niet in de genoemde verordening zijn opgenomen, worden de standaardfactoren in bijlage II gebruikt.

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

¹⁵ Deze waarde is niet vereist in het geval van de in bijlage II vermelde fossiele brandstoffen. Voor alle andere brandstoffen, met inbegrip van mengsels van fossiele brandstoffen, moet deze waarde beschikbaar worden gesteld samen met een afzonderlijk certificaat ter identificatie van het brandstofproductietraject.

Methode voor het bepalen van TtW vluchtige emissies

Vluchtige emissies worden veroorzaakt door de hoeveelheid brandstof die de verbrandingskamer van de verbrandingseenheid niet bereikt of die niet door de energieomzetter wordt verbruikt omdat zij niet worden verbrand of afgeblazen, of uit het systeem lekken. Voor de toepassing van dit reglement worden vluchtige emissies verrekend als percentage van de massa van de door de motor gebruikte brandstof. De standaardwaarden zijn opgenomen in bijlage II.

Methoden voor het bepalen van de compensatiefactoren voor alternatieve energiebronnen

Als aan boord alternatieve energiebronnen geïnstalleerd zijn, kan een compensatiefactor voor alternatieve energiebronnen worden toegepast. Voor windenergie wordt die compensatiefactor als volgt bepaald:

Compensatiefactor voor alternatieve energiebronnen – WIND (f_{wind})	$\frac{P_{Wind}}{P_{Tot}}$
0,99	0,1
0,97	0,2
0,95	≥ 0,3

De broeikasgasintensiteitsindex van het schip wordt vervolgens berekend door het resultaat van vergelijking (1) te vermenigvuldigen met de compensatiefactor.

Amendement

BIJLAGE I

Voor de berekening van de grenswaarde voor de broeikasgasintensiteit van de aan boord van een schip gebruikte energie, wordt de volgende formule toegepast, vergelijking (1) genoemd:

Vergelijking (1)

Broeikasgas-intensiteitsindex	WtT	TtW
$GHG\ intensity\ index\ \left[\frac{gCO_2eq}{MJ}\right] =$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times CO_{2eq\ WtT, i} \times LCV_i + \sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$	$\frac{\sum_i^n f_{fuel} \sum_j^m engine M_{i,j} \times \left[\left(1 - \frac{1}{100} C_{engine\ slip}\right) \times (CO_{2eq, TtW, j}) + \left(\frac{1}{100} C_{engine\ slip}\right) \times C_{CO_2eq, TtW, j} \right]}{\sum_i^n f_{fuel} M_i \times LCV_i \times MULT_i + \sum_k^c E_k + \sum_s^n E_s + \sum_w^n E_w}$

De volgende formule wordt vergelijking (2) genoemd:

$$CO_{2eq, TtW, j} = (C_{fCO_2, j} \times GWP_{CO_2} + C_{fCH_4, j} \times GWP_{CH_4} + C_{fN_2O, j} \times GWP_{N_2O}) \times M_{i,j} \quad \text{Vergelijking (2)}$$

Begrip	Toelichting
l	Index van de in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen
l	Index van de brandstofverbrandingseenheden (<i>m engine</i>) aan boord van het schip. Voor de toepassing van deze verordening wordt onder eenheden verstaan: de hoofdmotor(en), hulpmotor(en) en met olie gestookte ketels.
k	Index van de aansluitpunten (<i>c</i>) waar elektriciteit wordt geleverd per aansluitpunt.
w	Index van de windinstallatie (<i>n</i>) waar energie wordt geleverd per windinstallatie.
s	Index van de zonne-energie-installatie (<i>p</i>) waar energie wordt geleverd per zonne-energie-installatie.
c	Aantal elektrische laadpunten
m	Aantal energieverbruikers
n	Aantal in de referentieperiode aan het schip geleverde brandstoffen
$M_{i,j}$	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]
E_w	Aan het schip geleverde energie per windinstallatie (<i>w</i>), indien meer dan één [MJ]
E_s	Aan het schip geleverde elektriciteit per zonne-energie-installatie (<i>s</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 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] $CO_{2eq, TtW, j} = (C_{f\ CO_2\ j} \times GWP_{CO_2} + C_{f\ CH_4\ j} \times GWP_{CH_4} + C_{f\ N_2O\ j} \times GWP_{N_2O})_i$
$C_{sf\ CO_2\ j}, C_{sf\ CH_4\ j}, C_{sf\ N_2O\ j}$	TtW broeikasgasemissiefactoren door brandstofverlies in verbrandingseenheid j [gGHG/gFuel]
$CO_{2eq, TtW\ slippage, j}$	TtW CO ₂ -equivalente uitstoot van verloren gegane brandstof i naar verbrandingseenheid j [gCO ₂ eq/gFuel] $CO_{2eq, TtW\ slippage, j} = (C_{sf\ CO_2\ j} \times GWP_{CO_2} + C_{sf\ CH_4\ j} \times GWP_{CH_4} + C_{sf\ N_2O\ j} \times GWP_{N_2O})_i$
$GWP_{CO_2}, GWP_{CH_4}, GWP_{N_2O}$	Aardopwarmingsvermogen van CO ₂ , CH ₄ en N ₂ O over 100 jaar
$MULT_i$	Multiplicator i toegepast op hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong
$M_{i,j\ A}$	Aangepaste massa van de specifieke brandstof i geoxideerd in verbruiker j [gFuel] als gevolg van het varen in ijsomstandigheden van een schip van de ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse¹⁶, en als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van de ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse. In voorkomend geval wordt in vergelijking (1) de aangepaste massa $M_{i,j\ A}$ gebruikt in plaats van de massa $M_{i,j}$.

Voor fossiele brandstoffen worden de standaardwaarden van bijlage II gebruikt.

Voor de toepassing van deze verordening wordt de term $\sum_k^c E_k \times CO_{2eq\ electricity, k}$ in de teller van vergelijking (1) ingesteld op nul.

De term $MULT_i$ in de noemer van de vergelijking (1) wordt vastgesteld op vijf voor de hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong boven de percentages van de gemiddelde hoeveelheid energie die het schip jaarlijks aan boord gebruikt gedurende de verslagperiode, als bedoeld in artikel 4, lid 2, punt b).

Methode voor het bepalen van $[M_i]$

De brandstofmassa $[M_i]$ wordt bepaald aan de hand van de hoeveelheid die overeenkomstig het rapportagekader van Verordening (EU) 2015/757 wordt gerapporteerd voor reizen die binnen het toepassingsgebied van deze verordening vallen, op basis van de door de maatschappij gekozen monitoringmethodiek. ***De aangepaste brandstofmassa $[M_{i\ A}]$ kan 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 $[M_{i\ A}]$ wordt gedefinieerd in bijlage V bis.***

Methode voor het bepalen van WtT broeikasgasfactoren

Voor niet-fossiele brandstoffen worden, wanneer waarden worden gebruikt die afwijken van de standaardwaarden in bijlage II, die factoren gebaseerd op relevante bunkerleveringsbonnen voor de brandstoffen die in de referentieperiode aan het schip zijn geleverd, voor ten minste gelijke hoeveelheden brandstoffen als die waarvan is vastgesteld dat ze worden verbruikt in het kader van onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende reizen.

De WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT, i}$) van de brandstoffen (die geen fossiele brandstoffen zijn) is vastgelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001. De werkelijke waarden, die zijn opgenomen in de richtlijn die voor de toepassing van deze verordening overeenkomstig de methodologie moet worden gebruikt, zijn die zonder verbranding¹⁷. Voor brandstoffen waarvoor geen trajecten zijn opgenomen in de richtlijn en voor fossiele brandstoffen zijn de standaardwaarden voor de WtT broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq\ WtT, i}$) opgenomen in bijlage II.

¹⁶ Zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op <http://www.helcom.fi> voor aanvullende informatie over overeenkomsten tussen ijsklassen.

¹⁷ Er wordt verwezen naar Richtlijn (EU) 2018/2001, bijlage V.C.1, punt a), naar de term e_i : “emissies van de gebruikte brandstof”.

Bunkerafleveringsbonnen

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen van brandstoffen die aan boord worden gebruikt, ten minste de volgende informatie:

- productidentificatie
- brandstofmassa [t]
- brandstofvolume [m³]
- brandstofdichtheid [kg/km³]
- WtT broeikasgasemissiefactor voor CO₂ (koolstoffactor) [gCO₂/gFuel] en voor CO_{2eq} [CO_{2eq}/gFuel] en bijbehorend certificaat¹⁸
- Calorische onderwaarde [MJ/g]

Bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit

Voor de toepassing van deze verordening bevatten de relevante bunkerafleveringsbonnen voor elektriciteit die aan het schip is geleverd, ten minste de volgende informatie:

- leverancier: naam, adres, telefoonnummer, e-mailadres, vertegenwoordiger
- ontvangend schip: IMO-nummer (MMSI), naam van het schip, scheepstype, vlag, scheepsvertegenwoordiger
- haven: naam, locatie (LOCODE), terminal/aanlegplaats
- aansluitpunt: OPS-SSE-aansluitpunt, details aansluitpunt
- aansluittijd: datum/tijdstip van begin/einde
- geleverde energie: aan het leveringspunt toegewezen vermogensfractie (indien van toepassing) [kW], elektriciteitsverbruik (kWh) voor de facturatieperiode, informatie over piekvermogen (indien beschikbaar)
- meteropneming

Methode voor het bepalen van TtW broeikasgasfactoren

De TtW-emissies worden bepaald op basis van de in deze bijlage opgenomen methodologie zoals vermeld in vergelijking (1) en vergelijking (2).

Voor de toepassing van deze verordening zijn de TtW-broeikasgasemissiefactoren ($CO_{2eq,TtW,i}$) die moeten worden gebruikt om de broeikasgasemissies te bepalen, opgenomen in bijlage II. De CO₂ C_F-factoren zijn die welke zijn vastgesteld in Verordening (EU) 2015/757 en zijn gemakshalve in de tabel vermeld. Voor brandstoffen waarvan de factoren niet in de genoemde verordening zijn opgenomen, worden de standaardfactoren in bijlage II gebruikt.

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

Methode voor het bepalen van TtW vluchtige emissies

Vluchtige emissies worden veroorzaakt door de hoeveelheid brandstof die de verbrandingskamer van de verbrandingseenheid niet bereikt of die niet door de

¹⁸ Deze waarde is niet vereist in het geval van de in bijlage II vermelde fossiele brandstoffen. Voor alle andere brandstoffen, met inbegrip van mengsels van fossiele brandstoffen, moet deze waarde beschikbaar worden gesteld samen met een afzonderlijk certificaat ter identificatie van het brandstofproductietraject.

energieomzetter wordt verbruikt omdat zij niet worden verbrand of afgeblazen, of uit het systeem lekken. Voor de toepassing van dit reglement worden vluchtige emissies verrekend als percentage van de massa van de door de motor gebruikte brandstof. De standaardwaarden zijn opgenomen in bijlage II.

Amendement 164

Bijlage I – Verificatie en certificering

Door de Commissie voorgestelde tekst

Verificatie en certificering

Brandstofklasse	WtT	TtW
Fossiele brandstoffen	Er wordt gebruikgemaakt van de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening.	De CO ₂ -koolstoffactoren van de MRV-verordening worden gebruikt voor brandstoffen waarvoor een dergelijke factor is opgegeven. Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden
Duurzame hernieuwbare brandstoffen (Vloeibare biomassa, biogas, e-brandstoffen)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO _{2eq} -waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt. Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden
Andere (waaronder elektriciteit)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO _{2eq} -waarden van RED II (zonder	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.

	verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	<i>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden</i>
--	---	---

Verificatie en certificering

Brandstofklasse	WtT	TtW
Fossiele brandstoffen	Er wordt gebruikgemaakt van de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening.	<p>De CO₂-koolstoffactoren van de MRV-verordening worden gebruikt voor brandstoffen waarvoor een dergelijke factor is opgegeven.</p> <p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden in tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden met betrekking tot de waarden voor verliezen en vluchtige emissies overeenkomstig de certificerings- en verificatieregelingen als neergelegd in de overeenkomstig artikel 9, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling.</p>
Duurzame hernieuwbare brandstoffen (Vloeibare biomassa, biogas, e-brandstoffen)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO _{2eq} -waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	<p>Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.</p> <p>Door middel van laboratoriumtests of directe emissiemetingen gecertificeerde waarden overeenkomstig de certificerings- en verificatieregelingen als neergelegd in Richtlijn (EU) 2018/2001.</p>
Andere (waaronder elektriciteit)	Voor alle brandstoffen waarvan het traject in RED II is opgenomen, kunnen ook de CO _{2eq} -waarden van RED II (zonder verbranding) worden gebruikt. Er kan gebruik worden	Voor alle andere emissiefactoren kunnen ook de standaardwaarden van tabel 1 van deze verordening worden gebruikt.

	gemaakt van het bij RED II goedgekeurde certificeringssysteem.	
--	--	--

Amendement 165

Voorstel voor een verordening Bijlage II

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE II

[...]

Tabel 1 — Standaardfactoren

1	2	3	4	5	6	7	8	9		
	WtT			TtW						
Klasse/ Basismateriaal	Trajectnaam	LCV $\left[\frac{MJ}{g}\right]$	$CO_{2eq\ WtT}$ $\left[\frac{gCO_{2eq}}{MJ}\right]$	Klasse van energieomzetter	$C_{f\ CO_2}$ $\left[\frac{gCO_2}{gFuel}\right]$	$C_{f\ CH_4}$ $\left[\frac{gCH_4}{gFuel}\right]$	$C_{f\ N_2O}$ $\left[\frac{gN_2O}{gFuel}\right]$	C_{stip} Als percentage van de massa van de door de motor verbruikte brandstof		
Vloeibare biobrandstoffen	Ethanol E100	0,0268	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,913 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	TM	TM	-		
	Biodiesel Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,0372	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	2,834	0,00005 TM	0,00018 TM	-		
	Waterstofbehandelde plantaardige olie Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,044	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	3,115	0,00005	0,00018	-		
	Bio-LNG Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental) LNG Otto (dualfuel laag toerental) LNG Diesel (dualfuel) LBSI	2,755 MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	3,1 1,7 0,2 NB		
Gasvormige biobrandstoffen	Bio-H2 Belangrijkste producten/ afval/ mengsel van grondstoffen	0,12	NB	Brandstofcellen	0			0	0	-
				Interne verbrandingsmotoren	0			0	TM	
Hernieuwbare	e-diesel	0,0427	Verwijzing	ALLE interne	3,206			0,00005	0,00018	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9
	WtT			TtW				
brandstoffen van niet-biologische oorsprong - (e-brandstoffen)			naar Richtlijn (EU) 2018/2001	verbrandingsmotoren	MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757			
	e-methanol	0,0199	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,375 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-LNG	0,0491	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
				LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7
				LNG Diesel (dualfuel)				0,2
				LBSI				NB
	e-H2	0,12	3,6	Brandstofcellen	0	0	0	-
Interne verbrandingsmotoren				0	0	TM	-	
e-NH3	0,0186	0	Geen motor	0	NB	TM	NB	
Andere	Elektriciteit	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Walstroomvoorzieningen	-	-	-	-

Amendement

Vloeibare biobrandstoffen	Ethanol E100	0,0268	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,913 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	TM	TM	-
	Biodiesel Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,0372	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	2,834	0,00005 TM	0,00018 TM	-
	Waterstof behandelde plantaardige olie Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,044	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	3,115	0,00005	0,00018	-
	Bio-LNG Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,05	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66), Verordening (EU) 2015/757	0	0,00011	3,1
LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7				

				LNG Diesel (dualfuel)				0.2
				LBSI				NB
Gas-vormige biobrandstoffen	Bio-H2 Belangrijkste producten/afval/mengsel van grondstoffen	0,12	NB	Brandstofcellen	0	0	0	-
				Interne verbrandingsmotoren	0	0	TM	
Hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong	e-diesel	0,0427	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	ALLE interne verbrandingsmotoren	3,206 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-methanol	0,0199	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	Alle interne verbrandingsmotoren	1,375 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0,00005	0,00018	-
	e-LNG	0,0491	Verwijzing naar Richtlijn (EU) 2018/2001	LNG Otto (dualfuel middelhoog toerental)	2,755 MEPC245 (66) Verordening (EU) 2015/757	0	0,00011	3.1
				LNG Otto (dualfuel laag toerental)				1,7
				LNG Diesel (dualfuel)				0.2
				LBSI				NB
e-H2	0,12	3,6	Brandstofcellen	0	0	0	-	
			Interne verbrandingsmotoren	0	0	TM		
e-NH3	0,0186	0	Geen motor	0	NB	TM	NB	
Andere	Elektriciteit	-	106,3 EU MIX 2020 72 EU MIX 2030	Walstroomvoorzieningen	-	-	-	-

Amendement 166

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kolom 7 bevat de emissiefactor C_f voor methaan in [gCH₄/gfuel]. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van

Amendement

Kolom 7 bevat de emissiefactor C_f voor methaan in [gCH₄/gfuel]. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van

tests gecertificeerde waarden worden gebruikt. Voor LNG-brandstoffen wordt de C_f voor methaan op nul ingesteld.

tests gecertificeerde waarden worden gebruikt (*overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van Richtlijn (EU) 2018/2001*). Voor LNG-brandstoffen wordt de C_f voor methaan op nul ingesteld.

Amendement 167

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kolom 8 bevat de emissiefactor C_f voor distikstofoxide in [gN₂O/gfuel]. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt.

Amendement

Kolom 8 bevat de emissiefactor C_f voor distikstofoxide in [gN₂O/gfuel]. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt (*overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van Richtlijn (EU) 2018/2001*).

Amendement 168

Voorstel voor een verordening Bijlage II – alinea 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

Kolom 9 geeft het deel van de brandstof aan dat verloren gaat als vluchtige emissie (C_{slip}), gemeten als percentage van de massa van de door de specifieke energieomzetter gebruikte brandstof. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt. Voor brandstoffen waarbij vluchtige emissies (brandstofverlies) optreden, zoals LNG, wordt de hoeveelheid vluchtige emissies zoals weergegeven in tabel 1 uitgedrukt als percentage van de gebruikte brandstofmassa (kolom 9). De waarden in kolom 9 worden gebruikt

Amendement

Kolom 9 geeft het deel van de brandstof aan dat verloren gaat als vluchtige emissie (C_{slip}), gemeten als percentage van de massa van de door de specifieke energieomzetter gebruikte brandstof. Er moet gebruik worden gemaakt van de standaardwaarden in de tabel. In plaats van de standaardwaarden kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden worden gebruikt (*overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van Richtlijn (EU) 2018/2001*). *Voor fossiele brandstoffen kunnen door middel van tests gecertificeerde waarden alleen in plaats van de standaardwaarden worden gebruikt nadat in de desbetreffende*

overeenkomstig vergelijking (1). De waarden voor C_{slip} in tabel 1 worden berekend bij 50 % van de maximale motorbelasting.

gedelegeerde handeling de regels zijn vastgesteld voor certificerings- en verificatieregelingen met betrekking tot het uitvoeren van de certificering van energieomzettingssystemen of brandstofverbruikers, met inbegrip van proefbanktests of laboratoriumtests. Voor brandstoffen waarbij vluchtige emissies (brandstofverlies) optreden, zoals LNG, wordt de hoeveelheid vluchtige emissies zoals weergegeven in tabel 1 uitgedrukt als percentage van de gebruikte brandstofmassa (kolom 9). De waarden in kolom 9 worden gebruikt overeenkomstig vergelijking (1). De waarden voor C_{slip} in tabel 1 worden berekend bij 50 % van de maximale motorbelasting.

Amendement 169

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

CRITERIA VOOR HET GEBRUIK VAN EMISSIEVRIJE TECHNOLOGIE ALS BEDOELD IN **DE** ARTIKEL 5, lid 3, punt b), en artikel 7, lid 3, punten d) en f).

Amendement

CRITERIA VOOR HET GEBRUIK VAN **OP DE LIGPLAATS** EMISSIEVRIJE TECHNOLOGIE ALS BEDOELD IN ARTIKEL 5, lid 3, punt b), en ARTIKEL 7, lid 3, punten d) en f).

Amendement 170

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

De volgende tabel bevat een lijst van emissievrije technologieën als bedoeld in artikel 5, lid 3, punt b), en specifieke criteria voor het gebruik ervan, voor zover van toepassing.

Amendement

De volgende tabel bevat een lijst van **op de ligplaats** emissievrije technologieën als bedoeld in artikel 5, lid 3, punt b), en specifieke criteria voor het gebruik ervan, voor zover van toepassing.

Amendement 171

Voorstel voor een richtlijn

Bijlage III – Emissievrije technologie

Door de Commissie voorgestelde tekst

Emissievrije technologie	Criteria voor het gebruik
Brandstofcellen	Brandstofcellen die aan boord worden gebruikt voor energieopwekking op de ligplaats, moeten volledig worden aangedreven door hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen .
Elektriciteitsopslag aan boord	Het gebruik van elektriciteitsopslag aan boord is toegestaan ongeacht de energiebron waarmee het opgeslagen vermogen wordt opgewekt (opwekking aan boord of aan wal in geval van accuwissel).
Elektriciteitsproductie aan boord met wind- en zonne-energie	Elk schip dat in staat is te voorzien in zijn energiebehoefte op de ligplaats door gebruik te maken van wind- en zonne-energie.

Amendement

Emissievrije technologie	Criteria voor het gebruik
Brandstofcellen	Brandstofcellen die aan boord worden gebruikt voor energieopwekking op de ligplaats, moeten volledig worden aangedreven door hernieuwbare en koolstofarme energiebronnen .
Elektriciteitsopslag aan boord	Het gebruik van elektriciteitsopslag aan boord is toegestaan ongeacht de energiebron waarmee het opgeslagen vermogen wordt opgewekt (opwekking aan boord of aan wal in geval van accuwissel).
Elektriciteitsproductie aan boord met wind- en zonne-energie	Elk schip dat in staat is te voorzien in zijn energiebehoefte op de ligplaats door gebruik te maken van wind- en zonne-energie.

Amendement 172

Voorstel voor een verordening Bijlage III – punt 3

Het gebruik van die emissievrije technologieën moet continu leiden tot emissies die gelijkwaardig zijn aan de emissiereducties die zouden worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen.

Het gebruik van die ***op de ligplaats*** emissievrije technologieën moet continu leiden tot ***dezelfde reducties van emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen op de ligplaats*** die gelijkwaardig zijn aan de emissiereducties die zouden worden bereikt door het gebruik van walstroomvoorzieningen ***voor de energiebehoeften tijdens het verblijf op de ligplaats***.

Amendement 173

Voorstel voor een verordening Bijlage IV

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN
WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN
VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET
CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer
 - (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
- (3) Naam van de locatie/terminal
- (4) Datum en tijdstip van aankomst
- (5) Datum en tijdstip van vertrek

Bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),
 - het schip kon niet op walstroom worden aangesloten omdat er in de haven geen aansluitpunten beschikbaar waren (artikel 5, lid 2, punt d)),
 - **de walstroominstallatie aan boord bleek incompatibel te zijn met de installatie in de haven (artikel 5, lid 2, punt e)),**
 - het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).
- (6) Gegevens van de havenbeheerder
- (a) Naam
 - (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)
- (7) Datum van afgifte

Amendement

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN
WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN
VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET
CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer
 - (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
- (3) Naam van de locatie/terminal
- (4) Datum en tijdstip van aankomst
- (5) Datum en tijdstip van vertrek

De **aan de hand van redelijk bewijs aangetoonde** bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),

- het schip kon niet op walstroom worden aangesloten omdat er in de haven geen aansluitpunten beschikbaar waren (artikel 5, lid 2, punt d)),
- het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).

Gegevens van de havenbeheerder

- (a) Naam
- (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)

Datum van afgifte

Amendement 174

Voorstel voor een verordening Bijlage V

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE V

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

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

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

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

Waarbij:

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

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

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

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

Amendement

BIJLAGE V

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

Formule voor de berekening van de nalevingsbalans van het schip

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

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

Waarbij:

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

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

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

Boete =	$(- Nalevingsbalans / GHGIE_{actual}) \times omzettingfactor \text{ van MJ naar ton VLSFO } (41,0 \text{ MJ / kg}) \times 3\ 000 \text{ EUR}$
---------	---

Amendement 175

Voorstel voor een verordening

Bijlage IV

Door de Commissie voorgestelde tekst

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer
 - (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
- (3) Naam van de locatie/terminal
- (4) Datum en tijdstip van aankomst
- (5) Datum en tijdstip van vertrek

Bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),
 - het schip kon niet op walstroom worden aangesloten omdat er in de haven geen aansluitpunten beschikbaar waren (artikel 5, lid 2, punt d)),
 - ***de walstroominstallatie aan boord bleek incompatibel te zijn met de installatie in de haven (artikel 5, lid 2, punt e)),***
 - het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).
- (6) Gegevens van de havenbeheerder
 - (a) Naam
 - (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)
 - (7) Datum van afgifte

Amendement

BIJLAGE IV

DOOR DE HAVENBEHEERDER AF TE GEVEN CERTIFICAAT IN GEVALLEN WAARIN SCHEPEN OM GEGRONDE REDENEN GEEN GEBRUIK KUNNEN MAKEN VAN WALSTROOM (ARTIKEL 5, LID 5) — MINIMUMELEMENTEN DIE IN HET CERTIFICAAT MOETEN WORDEN OPGENOMEN

Voor de toepassing van deze verordening bevat het in artikel 5, lid 5, genoemde certificaat ten minste de volgende informatie:

- (1) Identificatie van het schip
 - (a) IMO-nummer

- (b) Naam van het schip
 - (c) Radioroepnaam
 - (d) Scheepstype
 - (e) Vlag
- (2) Aanloophaven
 - (3) Naam van de locatie/terminal
 - (4) Datum en tijdstip van aankomst
 - (5) Datum en tijdstip van vertrek

De ***aan de hand van redelijk bewijs aangetoonde*** bevestiging door de havenbeheerder dat het schip zich in een van de volgende gevallen bevond:

- het schip heeft een niet-geplande havenaanloop gedaan met het oog op de veiligheid of wegens een redding op zee (artikel 5, lid 3, punt c)),
- het schip wekte gedurende een beperkte periode energie op aan boord, in een noodsituatie die een onmiddellijk risico inhield voor mensenlevens, het schip of het milieu (artikel 5, lid 3, punt f)).

- (6) Gegevens van de havenbeheerder
 - (a) Naam
 - (b) Contactgegevens (telefoonnummer, e-mailadres)

Datum van afgifte

Motivering

Deze wijzigingen weerspiegelen amendementen op artikel 5.

Amendement 176

Voorstel voor een verordening Bijlage V bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***BIJLAGE V bis: Toepassing van
berekening van aangepaste
brandstofmassa***

***Ten eerste wordt in deze bijlage
beschreven hoe de aangepaste
brandstofmassa moet worden berekend
met gebruikmaking van de aanvullende
energie als gevolg van de technische
eigenschappen van een schip van de
ijsklasse IA of IA Super of een***

gelijkwaardige ijsklasse I, en de aanvullende energie die wordt gebruikt door een schip van de ijsklasse IC, IB, IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse als gevolg van het varen in ijsomstandigheden. Ten tweede wordt beschreven hoe de aanvullende energie moet worden berekend.

Aangepaste massa $[M_{j,A}]$

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

De aangepaste brandstofmassa i $[M_{i,A}]$ wordt als volgt berekend:

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

waarbij $M_{i \text{ totaal}}$ de totale brandstofmassa i vertegenwoordigt, $M_{i \text{ aanvullend}}$ als gevolg van ijsklasse de brandstofmassa als gevolg van aanvullend energieverbruik van een schip van de ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse, en $M_{i \text{ aanvullend}}$ als gevolg van ijsomstandigheden de brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.

De brandstofmassa i die het aanvullende

¹ Zie aanbeveling 25/7 van HELCOM op <http://www.helcom.fi> voor aanvullende informatie over overeenkomsten tussen ijsklassen.

energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, wordt berekend met

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

waarbij $E_{\text{aanvullend}}$ als gevolg van de ijsklasse het aanvullende energieverbruik als gevolg van de technische eigenschappen van een schip van ijsklasse IA of IA Super of een gelijkwaardige ijsklasse vertegenwoordigt, en LCV_i de calorische onderwaarde van de brandstof i .

De brandstofmassa als gevolg van het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden wordt berekend met

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

waarbij $E_{\text{aanvullend}}$ als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden vertegenwoordigt.

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

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

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

waarbij $E_{\text{reizen, totaal}}$ de totale hoeveelheid energie voor alle reizen vertegenwoordigt, en $E_{\text{aanvullend}}$ als gevolg van ijsomstandigheden het aanvullende energieverbruik als gevolg van het varen in ijsomstandigheden.

De totale hoeveelheid verbruikte energie

voor alle reizen wordt berekend met

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

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

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

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

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

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

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

waarbij $E_{reizen, open water}$ de tijdens reizen in open water verbruikte energie vertegenwoordigt, en $E_{reizen, ijsomstandigheden, aangepast}$ het aangepaste energieverbruik in ijsomstandigheden.

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

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

waarbij $E_{reizen, ijsomstandigheden}$ het energieverbruik vertegenwoordigt voor het varen in ijsomstandigheden, hetgeen als volgt wordt berekend:

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

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

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

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

waarbij $M_{i, reizen tussen lidstaten, ijsomstandigheden}$ de geaggregeerde brandstofmassa vertegenwoordigt die door een schip van een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat, $M_{i, reizen van lidstaten}$ de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip van een ijsklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die vertrekken uit een

haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en M_i , reizen naar lidstaten de geaggregeerde brandstofmassa die door een schip van een ijssklasse wordt verbruikt voor alle reizen onder ijsomstandigheden die aankomen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat. De verbruikte hoeveelheid elektriciteit die aan het schip wordt geleverd $E_{ijsomstandigheden}$ kan op dezelfde manier worden berekend.

Het aangepaste energieverbruik onder ijsomstandigheden wordt berekend met

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

(Ax.11)

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

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

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

(Ax.12)

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

Deze laatste wordt als volgt berekend:

$$\left(\frac{E}{D}\right)_{\text{open water}} =$$

$$\frac{E_{\text{voyages, total}} - E_{\text{voyages, ice conditions}}}{D_{\text{total}} - D_{\text{ice conditions}}},$$

(Ax.13)

waarbij $E_{\text{reizen, ijsomstandigheden}}$ het energieverbruik voor reizen onder ijsomstandigheden vertegenwoordigt, en D_{totaal} de totale jaarlijkse afgelegde afstand.

De totale jaarlijkse afgelegde afstand wordt als volgt berekend

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

(Ax.14)

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

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

De volgende lijst is op zuiver vrijwillige basis en onder exclusieve verantwoordelijkheid van de rapporteur opgesteld. De rapporteur heeft bij het voorbereiden van dit ontwerpadvies input ontvangen van de volgende entiteiten of personen, tot aan de goedkeuring ervan in de commissie:

Entiteit en/of persoon
Teneo Brussels 91124993695-29
EUROGAS aisbl (Eurogas) 17909506129-41
Wärtsilä Corporation 289922721213-66
European Community Shipowner's Associations (ECSA) 59004966537-01
European Sea Ports Organisation (ESPO) 01554483175-08
FEPOR (FEPOR) 801302611511-33
Conference of Peripheral Maritime Regions (CRPM) (CRPM - CPMR) 5546423688-07
Hanse Office
A.P. Møller - Mærsk A/S (APMM) 680443918500-51
Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) (T&E) 58744833263-19
International Council on Clean Transportation (ICCT) 06250094777-73
Seas At Risk (SAR) 625261439488-38
Hydrogen Europe (HE) 77659588648-75
European Producers Union of Renewable Ethanol (ePURE) 32591134448-30
IHK Nord e.V. - Arbeitsgemeinschaft norddeutscher Industrie- und Handelskammern (IHK Nord) 006411421255-36
Port of Copenhagen
Port of Hamburg
MAN Energy Solutions SE 101247832736-33
Rolls-Royce plc 58290033126-06
Environmental Defense Fund, Incorporated (EDF) 173460831899-75
IBERDROLA (IBE) 41816938101-07
Clean Arctic Alliance

PROCEDURE VAN DE ADVISERENDE COMMISSIE

Titel	Het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in de zeevaart en wijziging van Richtlijn 2009/16/EG
Document- en procedurenummers	COM(2021)0562 – C9-0333/2021 – 2021/0210(COD)
Bevoegde commissie Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2021
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	ITRE 13.9.2021
Medeverantwoordelijke commissies – datum bekendmaking	11.11.2021
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Rasmus Andresen 30.9.2021
Behandeling in de commissie	2.2.2022
Datum goedkeuring	2.6.2022
Uitslag eindstemming	+ : 59 – : 9 0 : 6
Bij de eindstemming aanwezige leden	Matteo Adinolfi, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Martina Dlabajová, Christian Ehler, Valter Flego, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Nicolás González Casares, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Romana Jerković, Eva Kaili, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Angelika Niebler, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picierno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skyttedal, Maria Spyrali, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Marie Toussaint, Isabella Tovaglieri, Viktor Uspaskich, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervangers	Giorgos Georgiou, Klemen Grošelj, Sandra Pereira, Ernő Schaller-Baross, Jordi Solé, Tomas Tobé, Viola Von Cramon-Taubadel

HOOFDELIJKE EINDSTEMMING IN DE ADVISERENDE COMMISSIE

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	András Gyürk, Clara Ponsatí Obiols, Ernő Schaller-Baross, Viktor Uspaskich
PPE	François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Tom Berendsen, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skyttedal, Maria Spyraiki, Tomas Tobé, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Danti, Martina Dlabajová, Valter Flego, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen
S&D	Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Nicolás González Casares, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Romana Jerković, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
The Left	Manuel Bompard, Marisa Matias
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Ville Niinistö, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa, Jordi Solé, Marie Toussaint, Viola Von Cramon-Taubadel

9	-
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Robert Roos, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski, Evžen Tošenovský
ID	Markus Buchheit, Georg Mayer

6	0
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Isabella Tovaglieri
S&D	Josianne Cutajar
The Left	Giorgos Georgiou, Sandra Pereira

Verklaring van de gebruikte tekens:

+ : voor

- : tegen

0 : onthouding