



---

## AANGENOMEN TEKSTEN

---

### P9\_TA(2021)0131

#### Efficiënter en schoner zeevervoer

#### Resolutie van het Europees Parlement van 27 april 2021 over technische en operationele maatregelen voor een efficiënter en schoner zeevervoer (2019/2193(INI))

*Het Europees Parlement,*

- gezien zijn resolutie van 15 januari 2020 over de Europese Green Deal<sup>1</sup>,
  - gezien zijn standpunt in eerste lezing vastgesteld op 16 september 2020 over het wereldwijd systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen<sup>2</sup>,
  - gezien het derde verslag van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) over broeikasgasemissies<sup>3</sup>,
  - gezien het eindverslag over de vierde studie van de IMO over broeikasgasemissies<sup>4</sup>,
  - gezien de ministeriële verklaring die in december 2019 is aangenomen door de partijen bij het Verdrag inzake de bescherming van het mariene milieu en de kustgebieden van de Middellandse Zee (Verdrag van Barcelona),
  - gezien het jaarverslag van de Commissie over de CO<sub>2</sub>-emissies van het zeevervoer 2019,
  - gezien Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen<sup>5</sup>,
  - gezien artikel 54 van zijn Reglement,
  - gezien het advies van de Commissie milieu, volksgezondheid en voedselveiligheid,
  - gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A9-0029/2021),
- A. overwegende dat het zeevervoer en de havens van essentieel belang zijn voor de

---

<sup>1</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2020)0005.

<sup>2</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2020)0219.

<sup>3</sup> [https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report\\_web.pdf](https://gmn.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf)

<sup>4</sup> <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2020/08/MEPC-75-7-15-Fourth-IMO-GHG-Study-2020-Final-report-Secretariat.pdf>

<sup>5</sup> PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

economie van de EU – aangezien bijna 90 % van de externe goederen over zee wordt aangevoerd<sup>1</sup> – en ook voor het toerisme een belangrijke rol vervullen; overwegende dat zij cruciaal zijn voor het waarborgen van ononderbroken toeleveringsketens, zoals tijdens de COVID-19-pandemie is gebleken; overwegende dat het totale economische effect in 2018 149 miljard EUR heeft bijgedragen aan het bbp van de EU en goed is voor meer dan 2 miljoen arbeidsplaatsen<sup>2</sup>; overwegende dat de rechtstreekse economische effecten van de maritieme sector in 2018 goed waren voor 685 000 banen in de EU, aan land en op zee; overwegende dat 40 % van de wereldwijde vloot, gemeten aan de hand van brutotonnage, in EU-handen is;

- B. overwegende dat het vervoer van goederen en passagiers over zee een sleutelfactor is in de economische, sociale en territoriale cohesie van de EU, vooral wat betreft de connectiviteit en toegankelijkheid van de perifere en ultraperifere gebieden en eilanden; overwegende dat de EU in dit verband moet investeren in het concurrentievermogen van de maritieme sector, alsook in de capaciteit van deze sector om de duurzame transitie te realiseren;
- C. overwegende dat de maritieme sector van de EU ook een bijdrage moet leveren aan de aanpak van het verlies van biodiversiteit en van milieuvervuiling, alsook aan de doelstellingen van de Europese Green Deal en de biodiversiteitsstrategie voor 2030;
- D. overwegende dat gezonde oceanen en ecosystemen voor de mensheid van levensbelang zijn als klimaatregulatoren, producenten van ten minste de helft van de zuurstof in de atmosfeer van de aarde, reservoirs van biodiversiteit, bronnen van wereldwijde voedselzekerheid en menselijke gezondheid en bronnen van economische activiteiten, waaronder visserij, vervoer, handel, toerisme, hernieuwbare energie en gezondheidsproducten, die gebaseerd moeten zijn op het beginsel van duurzaamheid;
- E. overwegende dat de maritieme sector zowel op Europees als op internationaal niveau is gereguleerd en nog altijd in hoge mate afhankelijk is van fossiele brandstoffen; overwegende dat momenteel een herziening plaatsvindt van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van CO<sub>2</sub>-emissies door zeevervoer, dat tot doel heeft de broeikasgasemissies in de EU-wateren terug te dringen;
- F. overwegende dat de sector voortdurend inspanningen levert om de streefcijfers voor reductie van de broeikasgasemissies te halen, door het bestaande regelgevingskader te volgen en de laatste technologische ontwikkelingen toe te passen;
- G. overwegende dat in die context adequate financiering voor deze noodzakelijke transitie essentieel is; overwegende dat ook bijkomend onderzoek en innovatie cruciaal blijven om koolstofvrij zeevervoer een feit te maken;
- H. overwegende dat door het internationaal zeevervoer jaarlijks ongeveer 940 miljoen ton CO<sub>2</sub> wordt uitgestoten en dat het internationaal zeevervoer goed is voor zo'n 2,5 % van de wereldwijde broeikasgasemissies<sup>3</sup>; overwegende dat het zeevervoer ook nadelige effecten heeft op het milieu, aangezien de sector bijdraagt aan klimaatverandering en op verschillende manieren verontreiniging veroorzaakt, met name door middel van ontgassing, lopende motoren in havens, lozingen van ballastwater, koolwaterstoffen,

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en)

<sup>2</sup> Oxford Economics (2020): The Economic Value of the EU Shipping Industry.

<sup>3</sup> Derde studie van de IMO over broeikasgassen.

zware metalen en chemicaliën en op zee kwijtgeraakte containers, hetgeen op zijn beurt weer negatieve gevolgen heeft voor de biodiversiteit en ecosystemen; overwegende dat de voorschriften van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) ter vermindering van de SO<sub>x</sub>-uitstoot van schepen voor het eerst in werking traden in 2005 in het kader van het Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Marpol-Verdrag) en overwegende dat de grenswaarden voor SO<sub>x</sub>-uitstoot sindsdien progressief zijn aangescherpt, waarbij het maximaal toegestane zwavelgehalte momenteel 0,5 % en in emissiebeheersgebieden 0,1 % bedraagt; overwegende dat dit besluit zou moeten bijdragen aan het verminderen van emissies; overwegende dat de IMO voornemens is in 2021 tot overeenstemming te komen over een wereldwijde reglementering voor de beperking van emissies van “zwarte koolstof”; overwegende dat zeevervoer de meest energie-efficiënte vervoerswijze is op basis van de hoeveelheid vervoerde vracht en de respectieve emissies per ton vervoerde goederen en per afgelegde kilometer;

- I. overwegende dat de emissies van het internationale zeevervoer, als er niet snel beperkende maatregelen worden vastgesteld, tegen 2050 zouden kunnen toenemen van een stijging van 90 % in 2018 ten opzichte van het emissieniveau van 2008, tot een stijging van 90-130 % tegen 2050<sup>1</sup> ten opzichte van het emissieniveau van 2008, wat onvoldoende zou bijdragen aan de verwezenlijking van de doelstellingen van de Overeenkomst van Parijs;
- J. overwegende dat alle emissies van de maritieme sector die schadelijk zijn voor de luchtkwaliteit en de volksgezondheid moeten worden beperkt en aangepakt, na uitvoering van een effectbeoordeling van de betreffende wetgeving;
- K. overwegende dat de EU een hoog ambitieniveau met betrekking tot de vermindering van broeikasgasemissies in de maritieme sector moet hanteren, zowel op internationaal als op EU-niveau;
- L. overwegende dat schone technologieën en oplossingen moeten worden aangepast aan de verschillende typen schepen en vlootsegmenten; overwegende dat onderzoek en investeringen evenals toereikende ondersteuning van fundamenteel belang zijn voor het waarborgen van innovatieve oplossingen en een duurzame transitie van de maritieme sector;
- M. overwegende dat openbare en particuliere investeringen in verband met het koolstofvrij maken van de maritieme sector in overeenstemming moeten zijn met Verordening (EU) 2020/852 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2020 betreffende de totstandbrenging van een kader ter bevordering van duurzame beleggingen<sup>2</sup>, en dat hierbij de belangrijkste beginselen van de rechtvaardige transitie in acht moeten worden genomen, zoals het scheppen van hoogwaardige banen, het bieden van garanties met betrekking tot omscholing en herplaatsing en van structurele maatregelen op het gebied van gezondheid en veiligheid voor alle werknemers, met bijzondere aandacht voor arbeidskansen voor vrouwen en jongeren met het oog op de diversificatie van het personeelsaanbod in de maritieme sector; overwegende dat passende opleiding en fatsoenlijke arbeidsomstandigheden voor maritiem personeel van essentieel belang zijn, onder meer voor het voorkomen van incidenten, met inbegrip van milieuongevallen;

---

<sup>1</sup> Vierde studie van de IMO over broeikasgassen.

<sup>2</sup> PB L 198 van 22.6.2020, blz. 13.

- N. overwegende dat de Commissie momenteel werkt aan haar effectbeoordeling over de integratie van het zeevervoer in het emissiehandelssysteem van de EU (ETS);
- O. overwegende dat het zeevervoer tegen 2050 een klimaatneutrale transitie moet doormaken om de doelstellingen in het kader van de Europese Green Deal te verwezenlijken;

### ***Stimuleringsregelingen voor schone energie***

1. betreft de concurrentievervalsing die op de Europese markt bestaat tussen fossiele brandstoffen, die fiscaal gunstiger worden behandeld, en alternatieve, schone brandstoffen afkomstig uit hernieuwbare bronnen; verzoekt de Commissie deze situatie te verhelpen door voor te stellen opnieuw regels inzake eerlijke en billijke concurrentie vast te stellen door het beginsel dat de vervuiler betaalt toe te passen op het zeevervoer en door het gebruik van alternatieven voor zware brandstoffen – die de gevolgen voor het klimaat en het milieu in de maritieme sector aanzienlijk beperken – verder te bevorderen en te stimuleren, onder meer via belastingvrijstellingen;
2. erkent de impact van het gebruik van zware stookolie; beklemtoont dat het noodzakelijk is de brandstofemissies van schepen doeltreffend aan te pakken en het gebruik van zware stookolie in schepen geleidelijk af te bouwen, niet alleen als zelfstandige brandstof maar ook in gemengde vorm voor scheepsbrandstoffen; merkt op dat technologische neutraliteit in acht moet worden gehouden, zo lang deze strookt met de milieudoelstellingen van de EU; stelt vast dat het zeevervoer problemen ondervindt van het gebrek aan passende, op EU-niveau geharmoniseerde eindeafvalcriteria; benadrukt dat het noodzakelijk is koolstoflekage te voorkomen en het concurrentievermogen van het Europese zeevervoer te handhaven;
3. herinnert eraan dat de maritieme sector moet bijdragen aan de inspanningen van de Unie om de uitstoot van broeikasgassen terug te dringen, terwijl het concurrentievermogen van de sector wordt gewaarborgd; benadrukt dat gebruik moet worden gemaakt van en geïnvesteerd moet worden in alle beschikbare opties voor het terugdringen van maritieme emissies, met inbegrip van transitietechnologieën als alternatieven voor zware stookolie, en dat daarnaast emissievrije alternatieven voor de lange termijn moeten worden gevonden en gefinancierd; erkent het belang van transitietechnologieën, zoals lng en lng-infrastructuur, voor een geleidelijke overgang naar emissievrije alternatieven in de maritieme sector;
4. herinnert eraan dat de EU heeft toegezegd om uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken, in overeenstemming met de Overeenkomst van Parijs; benadrukt in dit verband de voortrekkersrol van de EU en onderstreept dat het gezien de internationale en concurrerende dimensie van het zeevervoer noodzakelijk is om ook op internationaal niveau binnen het IMO-kader in onderhandeling te treden over de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen in het zeevervoer; herhaalt de eerdere standpunten van het Parlement over de opname van de maritieme sector in het EU-ETS<sup>1</sup> en ook over de

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap en tot wijziging van Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L 275 van 25.10.2003, blz. 32).

actualisering van de effectbeoordeling<sup>1</sup>;

5. verzoekt de Commissie en de lidstaten, met het oog op de aanvankelijke strategie uit 2018 van de IMO voor de vermindering van broeikasgasemissies van schepen en de aankomende herziening daarvan, hun invloed binnen de IMO aan te wenden om ervoor te zorgen dat deze concrete maatregelen aanneemt om een ambitieus en realistisch pad uit te stippelen naar een emissievrije scheepvaart, in overeenstemming met de temperatuurdoelstelling van de Overeenkomst van Parijs, en zo bij te dragen aan een internationaal gelijk speelveld;
6. verzoekt de Commissie om in het kader van het initiatief FuelEU voor de maritieme sector niet alleen de koolstofintensiteit van brandstoffen aan te pakken, maar ook technische en operationele maatregelen te nemen die de efficiëntie van schepen en hun activiteiten zouden verbeteren; herinnert eraan dat het Europees Parlement de scheepvaartmaatschappijen er in het kader van de herziening van Verordening (EU) 2015/757<sup>2</sup> toe heeft opgeroepen tegen 2030 voor de schepen die onder hun verantwoordelijkheid vallen een gemiddelde emissiereductie van 40 % te realiseren ten opzichte van de gemiddelde prestatie per categorie schepen van dezelfde omvang en van hetzelfde type; voegt eraan toe dat het initiatief ook een levenscyclusbenadering moet omvatten waarin alle broeikasgasemissies worden geïntegreerd; benadrukt dat alternatieve brandstoffen die niet voldoen aan de REDII-drempel van 70 % reductie over de levenscyclus, volgens de regelgeving niet zijn toegestaan;

### ***Havens en vracht***

7. herinnert eraan dat de samenwerking tussen alle belanghebbenden en de uitwisseling van optimale praktijken tussen de havens, de scheepvaartsector en de brandstof- en energieleveranciers moeten worden aangemoedigd om een algemeen beleidskader te ontwikkelen teneinde de havens en kustgebieden koolstofvrij te maken; spoort de havenautoriteiten aan duurzame beheermethoden in te voeren en deze te certificeren met behulp van methoden die een levenscyclusbeoordeling van de havendiensten omvatten, zoals die in het kader van de milieuproductverklaring;
8. benadrukt dat de overzeese gebieden, met inbegrip van de ultraperifere gebieden en de landen en gebieden overzee, en de daar gelegen havens, vanwege hun strategische ligging van het grootste belang zijn voor de Europese soevereiniteit en voor de Europese en internationale maritieme handel; beklemtoont dat de stimulansen om in deze havens te investeren heel divers zijn, gaande van de ondersteuning van hun klassieke rol bij de ontvangst van schepen (het laden, afladen, opslaan en vervoeren van goederen) tot waarborging van multimodale verbindingen, de aanleg van energie-infrastructuur, opbouw van weerstand tegen de gevolgen van de klimaatverandering, en de algehele vergroening en digitalisering van de scheepvaart; dringt aan op verdere investeringen in de havens in de overzeese gebieden om deze om te vormen tot strategische clusters voor multimodaal vervoer, energieopwekking, -opslag en -distributie, alsook toerisme;

---

<sup>1</sup> Aangenomen teksten, P9\_TA(2020)0219.

<sup>2</sup> 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).

9. wijst op de grensoverschrijdende dimensie van zeehavens; benadrukt de rol van havens als clusters voor alle vervoerswijzen, energie, het bedrijfsleven en de blauwe economie; onderkent de toenemende clustervorming in havens en de voortschrijdende samenwerking tussen havens;
10. wijst op de positieve rol van de Europese zeevaartsector en de positieve ontwikkelingen op internationaal niveau om innovatie te ondersteunen en de emissies van de scheepvaart te verminderen, en roept de Commissie en de lidstaten op initiatieven te ondersteunen die tot deze positieve ontwikkelingen bijdragen;
11. roept de Commissie op om via wetgeving de doelstelling van nulverontreiniging (uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen) op de aanlegplaats te ondersteunen, en de ontwikkeling en toepassing van schone multimodale oplossingen in de havens te bevorderen vanuit een op de corridors gerichte benadering; roept de Commissie met name op snel actie te ondernemen om de toegang tot havens in de EU voor de meest vervuilende schepen te reguleren binnen het kader van de richtlijn betreffende havenstaatcontrole<sup>1</sup>, en het gebruik te stimuleren en te ondersteunen van walstroom op basis van schone elektriciteit of andere energiebesparende technologieën die voor aanzienlijk minder emissies van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen zorgen; betreurt dat de herziening van Richtlijn 2014/94/EU is uitgesteld; dringt er bij de Commissie op aan zo spoedig mogelijk met een herziening van Richtlijn 2014/94/EU te komen teneinde zowel de lidstaten als de havens stimulansen te bieden om de nodige infrastructuur op grotere schaal uit te rollen; roept de Commissie op eveneens met een herziening van Richtlijn 2003/96/EG<sup>2</sup> te komen;
12. roept de Commissie op een strategie voor emissievrije havens op te stellen en bottom-upinitiatieven te ondersteunen, met inbegrip van maatregelen om de ontwikkeling te bevorderen van havenindustrieën die gespecialiseerd zijn in de circulaire economie, om met name te zorgen voor een beter gebruik van scheepsafval dat wordt teruggewonnen en verwerkt in havens;
13. roept de Commissie op om in het kader van de Green Deal een overgang naar kortevaartverbindingen evenzeer als het vervoer per spoor en via de binnenwateren te bevorderen als duurzaam alternatief voor het weg- en luchtvervoer van goederen en passagiers; onderstreept de belangrijke rol van kortevaartverbindingen ter verwezenlijking van de doelstellingen van de verschuiving naar andere vervoerswijzen om de opstoppingen en emissies ten gevolge van het vervoer te beperken en om de aanzet te geven naar een emissievrije vervoerswijze; beklemtoont dat hiertoe een EU-strategie moet worden ingevoerd voor vernieuwing en aanpassing van de vloot om de groene en digitale transitie en het concurrentievermogen van de Europese sector maritieme technologie te bevorderen; herinnert er derhalve aan dat het infrastructuurnetwerk deze intermodale capaciteit moet kunnen ondersteunen en dat de beloften met betrekking tot investeringen in het TEN-T-netwerk in het kader van de Connecting Europe Facility (CEF) dus moeten worden nagekomen;
14. beklemtoont dat het stimuleren van naadloze multimodale vervoersverbindingen tussen

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57).

<sup>2</sup> Richtlijn 2003/96/EG van de Raad van 27 oktober 2003 tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit (PB L 283 van 31.10.2003, blz. 51).

de havens en het TEN-T-netwerk, alsook het verhogen van de interoperabiliteit tussen de verschillende vervoerswijzen knelpunten zou wegnemen en voor minder opstoppingen zou zorgen; onderstreept het belang van zee- en binnenhavens als strategische en multimodale knooppunten in het TEN-T-netwerk;

15. dringt voorts aan op een duidelijke strategie ter bevordering van het gebruik van roroschepen voor vrachtvervoer, om aldus het aantal zware bedrijfsvoertuigen op de weg te verlagen; spoort de Commissie aan concretere maatregelen te nemen om haar maritiem beleid in overeenstemming te brengen met de doelstelling om lang en voor het milieu schadelijk wegvervoer op het hele continent te voorkomen, door levering via kleinere en dichterbij de markt van eindbestemming gelegen havens te stimuleren;
16. roept de Commissie op het concept “snelwegen op zee” als geïntegreerd onderdeel van het TEN-T-netwerk weer betekenis te geven, aangezien dit ertoe bijdraagt kortevaartverbindingen en -diensten als duurzaam alternatief voor vervoer over land, de samenwerking tussen de zeehavens en de aansluiting daarvan op het achterland te bevorderen door de toegang, met name tot havens buiten het kernnetwerk, te vereenvoudigen, door zeeverbindingen die een alternatief bieden voor wegvervoer financieel aanzienlijk te ondersteunen en door de aansluiting daarvan op het spoorwegnet te waarborgen;
17. is van mening dat de duurzaamheid van de Europese maritieme sector en toekomstbestendige infrastructuur, met inbegrip van het TEN-T-netwerk en de toekomstige uitbreiding ervan, van cruciaal belang zijn om een klimaatneutrale economie tot stand te brengen; benadrukt dat een concreet EU-investeringsplan en concrete maatregelen op EU-niveau nodig zijn met het oog op de procentuele toename van het goederenvervoer over water als voorzien in de Europese Green Deal;

### ***Beheersgebieden voor emissies en de IMO***

18. benadrukt dat het om gezondheids- en milieuredenen dringend nodig is een beheersgebied voor SO<sub>x</sub>-emissies in te stellen dat alle landen in het Middellandse Zeegebied bestrijkt; roept de Commissie en de lidstaten op actief te ondersteunen dat vóór 2022 bij de IMO een voorstel in die zin wordt ingediend; dringt er bij de lidstaten ook op aan het beginsel te ondersteunen dat er snel een beheersgebied voor NO<sub>x</sub>-emissies moet worden vastgesteld om de stikstofemissies in het Middellandse Zeegebied te beperken;
19. roept de Commissie op ervoor te zorgen dat deze beheersgebieden voor emissies worden uitgebreid tot alle zeeën in de EU, om te komen tot een uniforme verlaging van de toegestane NO<sub>x</sub>- en SO<sub>x</sub>-emissies door schepen; benadrukt dat de gecumuleerde verlaging van de uitstoot van zwavel- en stikstofdioxide rechtstreeks invloed heeft op de afname van de fijnstofemissies (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>);
20. benadrukt dat de EU het goede voorbeeld moet geven door ambitieuze wettelijke voorschriften vast te stellen voor schoon zeevervoer en tegelijkertijd op internationale fora zoals de IMO moet streven naar minstens even ambitieuze maatregelen en deze moet ondersteunen, zodat de sector zeevervoer de uitstoot van broeikasgassen wereldwijd geleidelijk kan afbouwen zoals vastgesteld in de Overeenkomst van Parijs;

### ***Schepen en voortstuwing***

21. verzoekt de Commissie, reders en scheepsexploitanten ervoor te zorgen dat alle beschikbare operationele en technische maatregelen worden uitgevoerd om energie-efficiëntie te bereiken, in het bijzonder optimalisering van de snelheid – waar nodig met inbegrip van verlaging van de snelheid – en innovatieve hydrodynamische optimalisering van de bevaarbare routes, de invoering van nieuwe voortstuwingsmethoden zoals technologieën voor voortstuwing door de wind, optimalisering van vaartuigen en optimalisering in de maritieme logistieke sector;
22. wijst erop dat in de maritieme sector de reder en de persoon of entiteit die het schip commercieel exploiteert niet altijd dezelfde persoon zijn; is daarom van mening dat het beginsel “de vervuiler betaalt” van toepassing moet zijn op de partij die verantwoordelijk is voor de commerciële exploitatie van het schip, d.w.z. de commerciële entiteit die betaalt voor de brandstof die het schip verbruikt, zoals de reder, de beheerder, de tijdbevrachter of de rompbefrachter, en dat deze partij op grond van dat beginsel aansprakelijk moet worden gesteld;
23. wijst erop dat digitalisering en automatisering van de maritieme sector, havens en schepen er aanzienlijk toe kan bijdragen de uitstoot door de sector te verlagen en essentieel is om de sector overeenkomstig de ambities van de Green Deal koolstofvrij te maken, met name door middel van toegenomen uitwisseling van geactualiseerde en gecontroleerde gegevens die kunnen worden gebruikt om technische werkzaamheden en onderhoud uit te voeren, bijvoorbeeld om de meest brandstofefficiënte manier te bepalen om een schip op een specifieke route in te zetten, en voor optimalisering van de havenaanloop, die bijdraagt tot kortere wachttijden voor schepen in de havens en dus tot lagere emissies; benadrukt dat digitalisering moet worden gebruikt om de samenwerking tussen de belanghebbenden in de sector te verbeteren, zodat schepen energie-efficiënter worden en zij dus aan de emissiebeheersingsnormen kunnen voldoen, en om het beheer van milieurisico's te vergemakkelijken; dringt aan op maatregelen en investeringen in digitalisering, onderzoek en innovatie, met name ten behoeve van de ontwikkeling en geharmoniseerde, grensoverschrijdende invoering van het monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart (VTMIS); wijst erop dat de uitbreiding van de digitalisering en automatisering in de scheepvaartsector gevolgen zal hebben voor de afzonderlijke functieomschrijvingen en vereiste vaardigheden; wijst erop dat deze verschillende vaardigheden en kennisgebieden, met name wat informatietechnologie betreft, vereist zullen zijn voor zeelieden met het oog op de operationele efficiëntie en veiligheid van de schepen;
24. is ingenomen met de nieuwe grenswaarde voor het zwavelgehalte van brandstoffen van 0,5 % die de IMO op 1 januari 2020 heeft ingevoerd, en beklemtoont dat deze niet mag leiden tot een verschuiving van lucht- naar watervervuiling; roept de Commissie en de lidstaten derhalve op om overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/883<sup>1</sup> op het niveau van de IMO te werken aan een omvattende bestudering van de milieueffecten van lozingen in zee van afvalwater afkomstig van “open loop scrubbers” (uitlaatgasreinigingssystemen in open modus) en andere ladingresiduen, en ervoor te zorgen dat deze naar behoren worden verzameld en verwerkt in havenontvangstvoorzieningen; spoort de lidstaten in

---

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116).



dit verband ten zeerste aan om overeenkomstig Richtlijn 2000/60/EG<sup>1</sup> een verbod in te stellen op lozingen van afvalwater afkomstig van open loop scrubbers en bepaalde ladingresiduen in hun territoriale wateren; benadrukt dat van meet af aan voorkeur moet worden gegeven aan duurzame oplossingen op basis van levenscyclusanalyse; merkt op dat met open loop scrubbers wordt beoogd de luchtverontreiniging aan te pakken en dat daarin is geïnvesteerd; wijst erop dat het gebruik van open loop scrubbers gevolgen heeft voor het milieu en juicht toe dat de IMO het langetermijneffect ervan onderzoekt; roept de Commissie in dit verband op om op basis van een effectbeoordeling het gebruik van open loop scrubbers geleidelijk af te bouwen, opdat aan de emissiegrenswaarden wordt voldaan, overeenkomstig het IMO-kader en het Marpol-Verdrag;

25. verzoekt de Commissie alternatieve systemen voor voortstuwing, waaronder die op wind- en zonne-energie, op te nemen in het komende initiatief FuelEU voor de maritieme sector; verzoekt de Commissie de huidige initiatieven en projecten met betrekking tot goederenvervoer per zeilschip te evalueren en ervoor te zorgen dat voortstuwingssystemen voor vervoer in aanmerking komen voor Europese financiering;
26. verzoekt de Commissie maatregelen in te voeren en de nodige financiële middelen te voorzien opdat de Europese scheepswerven extra kunnen investeren in duurzame, sociale en gedigitaliseerde scheepsbouw en in de sector scheepsreparatie, hetgeen van strategisch belang is voor het scheppen van banen, waarbij de transitie naar een circulaire economie moet worden ondersteund en rekening moet worden gehouden met de gehele levenscyclus van schepen; benadrukt dat het belangrijk is binnen de EU duurzame oplossingen voor de bouw en ontmanteling van schepen te ondersteunen en te ontwikkelen, overeenkomstig het nieuwe actieplan voor de circulaire economie; benadrukt in dit verband dat de scheepswerven zowel binnen als buiten de EU in hun toeleveringsketens passende zorgvuldigheid in acht moeten nemen, overeenkomstig de normen van de OESO en de VN, om nadelige effecten voor het milieu bij de ontmanteling van schepen te voorkomen;

### ***EU-financiering***

27. roept de Commissie op om in het kader van haar Europese financieringsprogramma's, met name Horizon Europa en InvestEU, steun te verlenen voor het onderzoek naar en de invoering van schone technologieën en brandstoffen; wijst op het potentieel van elektriciteit uit bijkomende hernieuwbare bronnen, waaronder groene waterstof, ammoniak en voortstuwing door de wind; benadrukt in dit verband de financiële implicaties van de transitie naar schone alternatieve brandstoffen, zowel voor de scheepvaartsector als voor de brandstoftoeleveringsketen aan land en de havens; is van mening dat havens natuurlijke knooppunten zijn voor de productie, de opslag, de distributie en het vervoer van schone alternatieve brandstoffen; pleit ervoor om in het kader van het programma Horizon Europa opnieuw oproepen tot het indienen van voorstellen te doen voor projecten die aansluiten bij de "Green Deal", zoals die welke de Commissie in het kader van Horizon 2020 heeft gelanceerd, met name om de maritieme sector groener te maken en ter ondersteuning van onderzoek en innovatie en het gebruik van alternatieven voor zware brandstoffen die de gevolgen voor het klimaat

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2000/60/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2000 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het waterbeleid (PB L 327 van 22.12.2000, blz. 1).

en het milieu in de maritieme sector aanzienlijk beperken;

28. verzoekt de Commissie projecten die erop gericht zijn het zeevervoer koolstofvrij te maken en de vervuulende uitstoot te beperken, met inbegrip van de vereiste haveninfrastructuur en -faciliteiten, in aanmerking te laten komen in het kader van het cohesiebeleid en de Europese structuur- en investeringsfondsen, de CEF en de Green Deal, en fondsen en stimulansen beschikbaar te stellen om de maritieme sector te ondersteunen bij de transitie naar een koolstofvrije economie en daarbij rekening te houden met de sociale dimensie van de transformatie; benadrukt dat het belangrijk is synergie en complementariteit te bereiken tussen de verschillende EU-financieringsoplossingen, zonder onnodige administratieve lasten te creëren die particuliere investeringen zouden ontmoedigen en daardoor de technologische vooruitgang en bijgevolg ook de verbetering van de kostenefficiëntie zouden vertragen; verzoekt de Commissie om in het kader van haar Europees herstelplan voor de industrie een groene Europese maritieme sector op het grondgebied van de EU te bevorderen en hierin te investeren, en het voortouw te nemen bij de ontwikkeling van nieuwe ecologisch ontworpen schepen, bij de renovatie en modernisering van bestaande schepen en bij de ontmanteling;
29. is van mening dat een realistische transitie naar nuluitstoot gebaseerd moet zijn op de betrokkenheid en participatie van de belanghebbenden in de sector en op EU-steun in de vorm van een toereikende begroting, in combinatie met dialoog, flexibiliteit en zorgvuldigheid bij het bevorderen van de noodzakelijke regelgevingshervormingen; merkt op dat deze voorwaarden essentieel zijn om strategische samenwerking te bevorderen die gericht is op duurzaamheid door middel van instrumenten zoals het medegeprogrammeerd partnerschap voor “emissievrij zeevervoer”;
30. herinnert eraan dat de doelstelling om de sector koolstofvrij te maken en de doelstelling van de verschuiving naar andere vervoerswijzen moeten worden ondersteund door de CEF, en dat deze meer begrotingsmiddelen moet krijgen;
31. betreurt in dit verband het besluit van de Raad om de begrotingstoewijzing voor toekomstgerichte programma’s, zoals de CEF, InvestEU en Horizon Europa, te verlagen; merkt op dat de ambitieuze decarbonisatieagenda van de EU moet worden geschraagd door overeenkomstige middelen en financieringsinstrumenten;
32. herinnert eraan dat de Europese Investeringsbank (EIB) steun verleent voor aantrekkelijke kapitaalleningen; is echter van mening dat de drempel voor de financiering van kleinschalige projecten moet worden verlaagd; wijst er in dit verband op dat het programma “Green Shipping Guarantee” (GSG), dat tot doel heeft de uitvoering van investeringen in groenere technologieën door Europese scheepvaartmaatschappijen te versnellen, ook steun moet bieden voor kleinere transacties en onder meer voor flexibelere leningvoorwaarden; is voorts van mening dat de EIB scheepsbouwers zowel voor als na levering financiering moet verstrekken, aangezien dit de uitvoering en de levensvatbaarheid van projecten aanzienlijk zou verbeteren;
33. benadrukt dat de overgang naar een koolstofvrije sector en de stimuleringsmechanismen voor schone energie in de sector zeevervoer de noodzaak van omscholing en opleiding van werknemers mee zouden brengen; herinnert eraan dat de EU en de lidstaten hier financiering voor zouden moeten voorzien; spoort de Commissie aan een EU-netwerk op te richten voor uitwisseling van optimale praktijken over hoe de personele middelen

kunnen worden afgestemd op de nieuwe behoeften in de sector;

34. steunt de herziening door de Commissie van de richtsnoeren inzake staatssteun in alle relevante sectoren, met inbegrip van vervoer en met name de maritieme sector, om de doelstellingen van de Europese Green Deal te verwezenlijken door het beginsel van een “rechtvaardige transitie” toe te passen en door de nationale regeringen in staat te stellen investeringen in decarbonisatie en schone energie rechtstreeks te ondersteunen; verzoekt de Commissie te onderzoeken of de huidige belastingvrijstellingen oneerlijke mededingingsvoorwaarden tussen de sectoren mogelijk maken; dringt er bij de Commissie op aan duidelijkheid te scheppen aangaande staatssteun voor projecten voor duurzame scheepvaart;
35. wijst op de economische gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de scheepvaartsector, in het bijzonder de sector collectief passagiersvervoer; verzoekt de lidstaten de scheepvaartsector prioriteit te geven in hun nationale herstelplannen zodat de sector ruime toegang heeft tot de middelen die worden toegekend in het kader van de herstel- en veerkrachtfaciliteit; verzoekt de Commissie voorts initiatieven voor slimme investeringen in kaart te brengen met het oog op een duurzaam en veerkrachtig herstel van de sector;

### ***Controle en uitvoering***

36. verzoekt de Commissie de transparantie en beschikbaarheid van informatie over de milieueffecten en energieprestaties van schepen te waarborgen en de invoering van een Europees etiketteringssysteem te beoordelen, in overeenstemming met op IMO-niveau genomen maatregelen, die erop gericht moeten zijn de emissies daadwerkelijk te verminderen en de sector te helpen door betere toegang te bieden tot financiering, leningen en garanties op basis van de emissieprestaties van de sector en betere monitoring van de emissies, voordelen te creëren door de havenautoriteiten te stimuleren om de heffingen op het gebruik van haveninfrastructuur te differentiëren, en de aantrekkelijkheid van de sector te vergroten; benadrukt bovendien dat de regeling voor “groene schepen” verder moet worden bevorderd, ontwikkeld en uitgevoerd en dat daarbij rekening moet worden gehouden met emissiereductie, afvalverwerking en milieueffecten, met name door de uitwisseling van ervaringen en deskundigheid;
37. verzoekt de Commissie uiterlijk eind 2021 met een herziening te komen van de richtlijn betreffende havenstaatcontrole, als voorzien in het werkprogramma van de Commissie voor 2021, om een meer effectieve en alomvattende controle van de schepen evenals vereenvoudigde procedures mogelijk te maken, met inbegrip van stimulansen die zorgen voor de naleving van de sociale normen en de normen inzake milieu, volksgezondheid en arbeidsrecht, de veiligheid aan boord van schepen die havens in de EU aandoen voor zowel zeelieden als havenarbeiders, en de mogelijkheden voor doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties, waarbij rekening moet worden gehouden met het recht inzake milieu, volksgezondheid en belastingen en het sociaal recht;
38. verzoekt de Commissie om in samenwerking met de IAO de capaciteitsopbouw voor derde landen op het gebied van inspecties en handhaving te vergroten en met de sociale partners campagnes op te zetten om het bewustzijn van de rechten en plichten uit hoofde van het Maritiem Arbeidsverdrag te vergroten; verzoekt de Commissie de oprichting te bevorderen van een IAO-databank met bevindingen van inspecties en klachten van zeelieden teneinde zeelieden en reders te helpen om bij indienstneming een

beroep te doen op de meest gereputeerde wervings- en arbeidsbemiddelingsdiensten die voldoen aan de eisen uit hoofde van het Maritiem Arbeidsverdrag;

39. wijst op het potentieel dat het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) met zijn satellietstelsel voor SafeSeaNet heeft voor het toezicht op olievervuiling en illegale lozingen van brandstofresiduen op zee en op de uitvoering van Verordening (EU) 2015/757; benadrukt dat regionale samenwerking, onder meer met derde landen, op dit gebied van essentieel belang is, met name in de Middellandse Zee; verzoekt de Commissie daarom de uitwisseling van informatie en de samenwerking tussen landen te versterken;

40. benadrukt dat het in het kader van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de EU beoogde partnerschap moet zorgen voor een gelijk speelveld op ecologisch en sociaal gebied, zonder verstoring van de vervoersverbindingen en handelscontacten en met efficiënte douanecontroles, die het concurrentievermogen van de EU-vloot niet mogen belemmeren en moeten zorgen voor vlotte in- en uitvoer via de havens van het VK en de EU;

o

o o

41. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.