



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie vervoer en toerisme

2011/0190(COD)

17.1.2012

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft
(COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD))

Rapporteur voor advies: Vilja Savisaar-Toomast

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

In 2008 stelde de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) nieuwe grenswaarden vast voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstof. De grenswaarde voor de beheersgebieden voor SO_x-emissie (Sulphur Emission Control Areas ofte wel SECA's) is verlaagd van 1,5% tot 1% per 1 juli 2010 en tot 0,1% per 1 januari 2015. SECA's binnen de EU zijn de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal.

De grenswaarden voor de overige zeeën worden per 1 januari 2012 verlaagd van 4,5% tot 3,5% en per 1 januari 2020 tot 0,5%. De ingangsdatum voor de 0,5%-limiet kan vijf jaar worden uitgesteld als de tussenbalans in 2018 uitwijst dat voor de geschikte brandstoffen vraag en aanbod niet in evenwicht zijn.

Passagiersschepen op lijnverbindingen moeten zich al aan de SECA-grenswaarden houden, ook als ze niet in de SECA's varen. De Commissie stelt voor dat voor deze schepen vanaf 2020 de 0,1%-grenswaarde geldt. De mogelijkheid van vijf jaar uitstel voor de SECA's is bedoeld om mogelijke problemen rond de beschikbaarheid van brandstof te voorkomen.

Internationale verplichtingen

Aangezien de lidstaten van de EU hebben ingestemd met de aanscherping van de IMO-limieten en de aanwijzing van de drie Europese SECA's, is het duidelijk dat de EU-wetgeving op de internationale verplichtingen moet worden afgestemd. Zou dat niet gebeuren, dan ontstaat er niet alleen rechtsonzekerheid maar wordt ook de geloofwaardigheid van de EU in de IMO en andere internationale fora verzwakt als het erom gaat derde landen ertoe te bewegen de internationale normen over te nemen.

Voordelen voor de volksgezondheid

De lagere grenswaarden voor zwavel moeten bovendien tot een duidelijke verbetering van de volksgezondheid in Europa leiden. Uit de kosten-batenanalyse die in opdracht van de Commissie is uitgevoerd, blijkt dat de 0,1%-limiet voor de SECA's in het jaar 2020 in een afname van het aantal voortijdige sterfgevallen met 17 000 zal resulteren. Ook zullen aandoeningen aan de luchtwegen aanzienlijk worden teruggedrongen.

Aangezien passagiersschepen op lijndiensten gewoonlijk dicht onder de kust varen, zal de 0,1%-limiet een aanzienlijk effect op de luchtkwaliteit van de kustgebieden hebben, hetgeen een sterk argument voor deze limiet vormt.

De omvang van het gezondheidseffect roept dan ook de vraag op of de strengere norm niet ook voor de andere Europese zeeën moet gelden.

Eerlijke mededinging

Als de 0,1%-limiet voor een groter gebied gaat gelden, heeft dat tevens het voordeel dat de huidige verschillen tussen de diverse Europese kustwateren worden opgeheven. Men kan aanvoeren dat rederijen die in SECA's opereren een concurrentienadeel ondervinden ten opzichte van rederijen die in andere gebieden actief zijn en tegenover het vervoer over land.

De EU kan de emissies tot een bepaalde afstand uit de kust terugdringen zonder de instemming

van de IMO. Dat zou er wel toe kunnen leiden dat scheepvaart van Europese naar Noord-Afrikaanse havens wordt verplaatst. Toen de VS en Canada een 200-zeemijlgrens invoerden hebben ze de IMO gevraagd deze zone als SECA aan te wijzen.

Het is daarom zaak dat de lidstaten en de Commissie de IMO ertoe bewegen ook andere Europese zeeën als SECA aan te wijzen.

Behoud van de concurrentiepositie van de zeescheepvaart

Het Parlement is consequent voorstander van bevordering van de zeescheepvaart op grond van de geringere milieueffecten. Als lagere zwavellimieten ertoe zouden leiden dat goederen die nu over zee worden vervoerd voortaan via het wegvervoer getransporteerd worden (de zg. "modal back shift"), dan zou dat uiterst ongewenst zijn, zowel in termen van milieuschade (met name uitstoot van broeikasgassen) als op het vlak van de verkeerscongestie.

Uit diverse onderzoeken komen sterk uiteenlopende schattingen over het effect van de nieuwe grenswaarden op het aandeel van de zeescheepvaart in het goederenvervoer. Wel is duidelijk dat het effect zal afhangen van de soort goederen en de route. Goederen met een lage soortelijke waarde (zoals hout en erts) zullen wellicht een groter effect te zien geven. Gerichte bijstand kan daarom nuttig zijn.

De IMO-afpraak en het Commissievoorstel dragen er al toe bij dat het effect op de concurrentiepositie van de zeescheepvaart gedempt wordt doordat emissiereductiemethoden ("wassers") en vermenging van stookolie en vloeibaar aardgas (LNG) worden toegestaan. Zo kunnen rederijen de voordeligste manier kiezen om aan de normen te voldoen, al naar gelang de leeftijd en afmetingen van het schip en de vaarroutes.

Aangezien reders en leveranciers van uitrusting van mening verschillen over de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van wassers, zou uitstel van de invoering van de 0,1%-limiet ertoe leiden dat de prikkel om de nodige research te doen minder sterk wordt. Ook zou dan algemeen de veronderstelling postvatten dat de invoeringsdatum nog wel een keer wordt verschoven. Daarmee zou investeren in deze technologie weer minder aantrekkelijk worden.

Wie overweegt vloeibaar aardgas te gaan gebruiken staat voor een kip-of-eiprobleem: reders zullen schepen pas laten ombouwen voor vloeibaar aardgas als ze er zeker van zijn dat er voldoende havens zijn waar het gebunkerd kan worden, terwijl de havens niet zo gauw in LNG-installaties zullen investeren omdat ze niet zeker weten of er voldoende vraag naar vloeibaar aardgas zal zijn. Steun van de overheid of uit TEN-T en/of Marco Polo kan hier wellicht tot een doorbraak leiden.

De IMO werkt momenteel aan een nieuwe code voor LNG en soortgelijke brandstoffen. Het is de bedoeling dat die in 2014 van kracht wordt, tegelijk met het herziene Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee. Aangezien LNG een schone brandstof is, vrijwel zonder zwaveldioxide-uitstoot, is het zaak dat de lidstaten ervoor zorgen dat er voldoende LNG-brandstof beschikbaar komt en dat er aan de veiligheidseisen, met inbegrip van de mogelijkheid van bunkeren tijdens in- en ontscheping van de passagiers, voldaan kan worden.

Conclusie

Ongeacht de moeilijkheden die de nieuwe grenswaarden opleveren voor reders, vervoerders en

havens, moet de EU haar internationale verplichtingen nakomen en de 0,1%-limiet in 2015 invoeren. Aangezien de voorbereidingstijd al voor de helft verstreken is, is het nu zaak dat de Commissie het pakket flankerende maatregelen verder gereedmaakt en dat het bedrijfsleven gebruikmaakt van de flexibiliteit die geboden wordt door de opties laagzwavelige brandstof, wassers en vloeibaar aardgas.

AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Overeenkomstig Richtlijn 1999/32/EG dient de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en eventuele voorstellen tot wijziging ervan te doen, in het bijzonder inzake de verlaging van de zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen binnen beheersgebieden voor SO_x-emissie (SECA's), **daarbij rekening houdend met** werkzaamheden in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Amendement

(4) Overeenkomstig Richtlijn 1999/32/EG dient de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit te brengen over de tenuitvoerlegging van de richtlijn en eventuele voorstellen tot wijziging ervan te doen, in het bijzonder inzake de verlaging van de zwavelgrenswaarden voor scheepsbrandstoffen binnen beheersgebieden voor SO_x-emissie (SECA's), **overeenkomstig de** werkzaamheden in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO).

Motivering

Verlaging van grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen wordt door de IMO besloten, hetgeen een belangrijke taak is op internationaal niveau, het meest aangewezen niveau voor dit soort besluiten. De Commissie moet in haar voorstel het belang van dit internationale forum beklemtonen en niet de indruk wekken dat het werk van de IMO slechts op de tweede plaats komt en dat daarin wijzigingen kunnen worden aangebracht zonder de internationale partners vooraf te verwittigen.

Amendement 2

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 4 bis (nieuw)

(4 bis) Het is voorts van belang dat de Commissie de gevolgen van de naleving door de zeescheepvaartsector in kaart brengt aan de hand van de verslagen van de lidstaten, ten einde geschikte flankerende maatregelen vooraf te kunnen plannen, waarbij met name studie moet worden verricht naar de beschikbaarheid van de brandstoffen, de brandstofprijzen, het risico van een verschuiving van zee- naar wegvervoer en de gevolgen van deze richtlijn voor alle marktdeelnemers in de zeescheepvaart. Met de resultaten van deze studies kan een toelichting worden gegeven op de voorstellen van de Commissie wat betreft de praktische toepassing van de toolbox zoals vermeld in het ambtelijk werkdocument van de Commissie van 16 september 2011, getiteld "Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox", en de uitvoering van de maatregelen voor een duurzame scheepvaart.

Motivering

Flankerende maatregelen zijn van essentieel belang om de zeescheepvaart bij de omschakeling bij te staan; dat is de boodschap van mededeling COM(2011)0441) van de Commissie. Het is voorts zaak te voorkomen dat de scheepvaart gaat krimpen en het is daarom nodig dat de impact van deze richtlijn, in termen van naleving, vooraf in kaart wordt gebracht, ten einde haalbare en geschikte maatregelen te formuleren die in het verlengde liggen van het voorstel van de Commissie over flankerende maatregelen ten behoeve van de marktdeelnemers.

Amendement 3

**Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit
Overweging 4 ter (nieuw)**

(4 ter) Bepaalde SOx-reductiemethoden kunnen verontreiniging opleveren, met name kwik, selenium en andere spoorelementen in het afvalwater, dat

***daarom vóór lozing een behandeling
behoeft. De Commissie moet richtsnoeren
vaststellen voor een geharmoniseerde
ontwikkeling van ontvangstvoorzieningen
in de havens in de Unie.***

Motivering

SOx-wassers kunnen de emissie efficiënt terugdringen maar kunnen ook afval opleveren, dat niet in zee terecht mag komen. De Commissie moet stimuleren dat de havens in de EU over de infrastructuur beschikken die nodig is om scrubberwater in ontvangst te nemen en te behandelen.

Amendement 4

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) De herziene bijlage VI bij Marpol introduceert onder meer strengere grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen in SECA's (1,00% vanaf 1 juli 2010 en 0,10% vanaf 1 januari 2015), evenals in zeegebieden buiten SECA's (3,5% vanaf 1 januari 2012 en, in principe, 0,50 % vanaf 1 januari 2020). Op basis van hun internationale verplichtingen moeten de meeste lidstaten schepen vanaf 1 juli 2010 verplichten binnen SECA's brandstoffen te gebruiken met een maximumzwavelgehalte van 1,00 %. Ter wille van de samenhang met het internationale recht en om handhaving van nieuwe wereldwijd vastgestelde zwavelnormen in de Unie te waarborgen, moeten de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG worden afgestemd op de herziene bijlage VI bij Marpol. ***Om te zorgen voor een minimale kwaliteit van de brandstof die schepen gebruiken voor de naleving door brandstof- dan wel technologiemaatregelen, mag niet worden toegestaan dat scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte dat de algemene norm van 3,5 massaprocent overschrijdt, in de Unie worden gebruikt of in de handel worden gebracht.***

Amendement

(6) De herziene bijlage VI bij Marpol introduceert onder meer strengere grenswaarden voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen in SECA's (1,00% vanaf 1 juli 2010 en 0,10% vanaf 1 januari 2015), evenals in zeegebieden buiten SECA's (3,5% vanaf 1 januari 2012 en, in principe, 0,50 % vanaf 1 januari 2020). Op basis van hun internationale verplichtingen moeten de meeste lidstaten schepen vanaf 1 juli 2010 verplichten binnen SECA's brandstoffen te gebruiken met een maximumzwavelgehalte van 1,00 %. Ter wille van de samenhang met het internationale recht en om handhaving van nieuwe wereldwijd vastgestelde zwavelnormen in de Unie te waarborgen, moeten de bepalingen van Richtlijn 1999/32/EG worden afgestemd op de herziene bijlage VI bij Marpol.

Motivering

De slotzin wordt verplaatst naar overweging 6 ter (nieuw) om de duidelijkheid te vergroten en om te voorkomen dat men mocht denken dat de 3,5%-limiet van invloed is op het vervoer van hoogzwavelige brandstoffen per schip.

Amendement 5

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Gezien de verbetering van de luchtkwaliteit en de positieve gezondheidseffecten door lagere zwaveluitstoot en omwille van gelijke concurrentievoorwaarden voor de zeescheepvaart in de gehele Unie moet de Commissie voorstellen de grenswaarde van 0,10% ook te laten gelden voor andere zeeën nabij de lidstaten dan wel voor een zone met een vaste afstand tot de kustlijn van de Unie, een en ander met een duidelijk tijdschema.

Motivering

Uit een in opdracht van de Commissie uitgevoerde analyse blijkt dat verlaging van de zwavelemissielimiet tot 0,1% in de Oostzee, de Noordzee en het Kanaal in het jaar 2020 tot een daling van het aantal voortijdige sterfgevallen met 17 000 kan leiden. Toepassing van deze limiet op andere zeeën of een zone met een bepaalde afstand tot de kust (zoals de 200-mijlszone van Canada en de VS) kan nog meer mensenlevens redden en er bovendien toe bijdragen dat de lidstaten aan de luchtkwaliteitsnormen voldoen.

Amendement 6

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) Om te zorgen voor een minimale kwaliteit van de brandstof die schepen gebruiken voor de naleving door brandstof- dan wel technologiemaatregelen, mag niet worden toegestaan dat scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte dat de algemene norm

van 3,50 massaprocent overschrijdt, in de Unie worden gebruikt of in de handel worden gebracht. Deze grenswaarde geldt alleen voor brandstof voor de aandrijving van schepen en niet voor brandstof die per schip wordt vervoerd.

Motivering

Het gebruik van brandstof met een buitensporig hoog zwavelgehalte kan leiden tot lozing van afvalwater dat negatief uitwerkt op het mariene milieu. Het is wel zaak duidelijk te maken dat de grenswaarde van artikel 3 bis alleen geldt voor brandstof voor de aandrijving van schepen. Het artikel geldt niet voor hoogzwavelige brandstof die per schip wordt vervoerd.

Amendement 7

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) Passagiersschepen zijn hoofdzakelijk actief in havens of nabij kustgebieden en hebben een significante invloed op de menselijke gezondheid en het milieu. Deze schepen worden verplicht scheepsbrandstoffen te gebruiken met hetzelfde maximumzwavelgehalte als dat welk binnen SECA's geldt (1,5 %). Aangezien binnen SECA's strengere zwavelnormen gaan gelden en gezien de noodzaak tot verbetering van de luchtkwaliteit in havens en kustgebieden in de niet-SECA-gebieden is het gerechtvaardigd dat dezelfde normen van toepassing zijn op passagiersschepen. ***De introductie van een nieuwe SECA-norm voor passagiersschepen wordt echter met vijf jaar uitgesteld om potentiële brandstoffentekorten te voorkomen.***

Amendement

(7) Passagiersschepen zijn hoofdzakelijk actief in havens of nabij kustgebieden en hebben een significante invloed op de menselijke gezondheid en het milieu. Deze schepen worden verplicht scheepsbrandstoffen te gebruiken met hetzelfde maximumzwavelgehalte als dat welk binnen SECA's geldt (1,5%). Aangezien binnen SECA's strengere zwavelnormen gaan gelden en gezien de noodzaak tot verbetering van de luchtkwaliteit in havens en kustgebieden in de niet-SECA-gebieden is het gerechtvaardigd dat dezelfde normen van toepassing zijn op passagiersschepen.

Motivering

Het maximumzwavelgehalte van 0,1% moet ook gelden voor vaartuigen die worden ingezet voor geregeld passagiersvervoer. Ter voorkoming van concurrentievervalsing moet deze grenswaarde in 2015 van kracht worden, gelijktijdig met de SECA's.

Amendement 8

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Bij de handhaving van de grenswaarde van 0,10% in de eerste jaren na 2015 moet rekening worden gehouden met de onzekerheid over de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof en uiteenlopende opvattingen over de effectiviteit en betrouwbaarheid van reductietechnologieën. De Commissie en de lidstaten moeten met name steun verlenen voor de invoering van wassertechnologie en zich onthouden van maatregelen tegen bedrijven die serieus stappen nemen om aan de voorschriften te voldoen. De lidstaten moeten zorgen voor de beschikbaarheid en evenwichtige distributie van conforme brandstof overeenkomstig voorschrift 18 van de herziene bijlage VI bij Marpol. Mocht er in bepaalde havens geen conforme brandstof verkrijgbaar zijn, dan moeten schepen een beroep kunnen doen op de vrijstellingsclausule als bedoeld in de herziene bijlage VI bij Marpol ten behoeve van schepen die ondanks alle pogingen om conforme brandstof aan te schaffen daarin niet zijn geslaagd. Schepen mogen niet gedwongen worden van hun koers af te wijken of hun reis te verlengen om aan de brandstofconformiteit te kunnen voldoen.

Motivering

Ofschoon de grenswaarden die voortvloeien uit de herziene bijlage VI bij Marpol, internationale verplichtingen zijn die door de lidstaten zijn onderschreven, moet in de eerste jaren na 2015 bij de handhaving rekening worden gehouden met de beschikbaarheid van geschikte brandstof en technologie. Bedrijven die de regels willen naleven maar op praktische moeilijkheden stuiten moeten op een coulante behandeling kunnen rekenen.

Amendement 9

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 11 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 bis) Voorkoming van een verschuiving van zee- naar wegvervoer is van groot belang aangezien groei van het wegvervoer indruist tegen de klimaatdoelstellingen van de Unie en de verkeerscongestie zal doen toenemen.

Motivering

De gemiddelde CO₂-uitstoot per tonkilometer is in het wegvervoer ruim zeven keer zo groot als in het zeevervoer. Daarom is het zaak maatregelen te nemen om te voorkomen dat deze richtlijn ertoe leidt dat de hogere brandstofkosten voor de zeescheepvaart een verschuiving naar het wegvervoer bewerkstelligen. Een groei van het wegvervoer leidt bovendien tot meer verkeerscongestie en geluidsoverlast, waarvan de Europese burgers reeds ernstige hinder ondervinden.

Amendement 10

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 11 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(11 ter) De kosten van de nieuwe voorschriften met het oog op verlaging van de zwaveluitstoot dreigen tot een verschuiving naar vervoer over land te leiden, hetgeen een punt van zorg is, met name voor gebieden en bedrijfstakken die sterk van het zeevervoer afhankelijk zijn. De Commissie moet instrumenten als Marco Polo en TEN-T ten volle benutten, met name in lidstaten die aan SECA's gelegen zijn, teneinde gerichte bijstand te verlenen om het gevaar van een verschuiving naar het vervoer over land af te wenden. Gezien de huidige economische situatie en de mogelijke effecten van deze richtlijn moet de Commissie concrete maatregelen voorstellen om het bedrijfsleven voor januari 2015 economische en financiële

bijstand te verlenen ter bevordering van milieuvriendelijke technologie voor de scheepvaart, waarbij met name rekening moet worden gehouden met de beschikbaarheid van de brandstoffen, de brandstofprijzen, het risico van een verschuiving naar het vervoer over land en de gevolgen van de richtlijn voor alle marktdeelnemers in de zeescheepvaart.

Motivering

Hogere brandstofkosten zijn met name een probleem voor goederen met een lage soortelijke waarde zoals papier en ertsen. Projecten voor het inzetten van vloeibaar aardgas (LNG) en wassertechnologie komen al in aanmerking voor steun van Marco Polo en het programma "Snelwegen op zee" in het kader van TEN-T, maar deze steun moet worden geïntensiveerd als we de verschuiving van zee- naar wegvervoer tot een minimum willen beperken.

Amendement 11

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 bis) Bij gebruik van vloeibaar aardgas (LNG) worden vrijwel geen zwavelverbindingen uitgestoten. Een nieuwe code voor met LNG gestookte schepen wordt naar verwachting in 2014 van kracht, tegelijk met het herziene Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Solas). De lidstaten moeten met name oog hebben voor de veiligheid en de beschikbaarheid van met LNG gestookte schepen alsmede de veiligheid van het bunkeren, en tegelijk voorkomen dat het herziene Solas-verdrag onnodige barrières voor het gebruik van LNG opwerpt. De Commissie moet Europese fondsen als Marco Polo maximaal inzetten om het gebruik van laagzwavelig LNG als scheepsbrandstof te bevorderen. De lidstaten moeten aan deze ontwikkeling bijdragen door fiscale faciliteiten beschikbaar te stellen voor reders die in het gebruik van LNG of in de ontwikkeling en het gebruik van wassers investeren.

Motivering

We moeten leren van de ervaringen met de herziening van bijlage VI bij het Marpol-verdrag (inzake vervuiling door schepen), waarover in 2008 overeenstemming was bereikt. Pas drie jaar later kwam de Commissie met een voorstel, waarna bepaalde lidstaten de afspraken weer probeerden open te breken. De lidstaten, die in tegenstelling tot de Commissie IMO-lid zijn, moet ervoor zorgen dat de nieuwe LNG-code bevorderlijk is voor het gebruik van deze schonere brandstof, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid.

Veiligheidsvoorschriften voor het bunkeren en de beschikbaarheid van bunkerinstallaties mogen niet vergeten worden.

Amendement 12

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Overweging 12 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(12 ter) De lidstaten kunnen bevorderen dat aangemeerde schepen als alternatieve emissiereductiemethode aan wal geproduceerde elektrische stroom gebruiken in plaats van stroom die aan boord met de eigen motoren wordt opgewekt.

Amendement 13

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit Artikel 1 – punt 4 Richtlijn 1999/32/EG Artikel 3 bis

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt **of in de handel worden gebracht** met een zwavelgehalte van meer dan 3,5 massaprocent.

De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt met een zwavelgehalte van meer dan 3,50 massaprocent. **Scheepsbrandstoffen met een zwavelgehalte van meer dan 3,50 massaprocent mogen alleen worden gebruikt in combinatie met emissiereductiemethoden die ten minste dezelfde positieve milieueffecten hebben als die welke met zwavelarme brandstof bereikt kunnen worden.**

Motivering

Er moet geen algemeen verbod op brandstof met een zwavelgehalte boven de 3,5% komen, willen we tegelijkertijd emissiereductiemethoden stimuleren die met brandstof met een hoger zwavelgehalte gecombineerd kunnen worden. Brandstoffen met een hoger zwavelgehalte mogen in de EU slechts toegelaten worden in combinatie met emissiereductiemethoden.

Amendement 14

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter a

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die worden gebruikt in de territoriale zeevaten, de exclusieve economische zones en de zones met verontreinigingsbeheersing van de lidstaten, waaronder beheersgebieden voor SO_x-emissie en door passagiersschepen **op geregelde diensten** naar of vanuit havens in de Unie

Amendement

Maximumzwavelgehalte van scheepsbrandstoffen die worden gebruikt in de territoriale zeevaten, de exclusieve economische zones en de zones met verontreinigingsbeheersing van de lidstaten, waaronder beheersgebieden voor SO_x-emissie en door passagiersschepen **die** naar of vanuit havens in de Unie **varen**

Amendement 15

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter b

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

'1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die binnen beheersgebieden voor SO_x-emissie vallen indien het zwavelgehalte van die brandstoffen hoger is dan:

Amendement

'1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die binnen beheersgebieden voor SO_x-emissie vallen **en in hun territoriale vaten die niet binnen beheersgebieden voor SO_x-emissie vallen** indien het zwavelgehalte van die brandstoffen hoger is dan:

Amendement 16

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter b

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 1 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Unie zijn begonnen.

Amendement

Dit geldt voor alle schepen van alle vlaggen, met inbegrip van schepen die hun reis buiten de Unie zijn begonnen.

De in de eerste alinea, onder b), bedoelde regeling geldt niet voor schepen op de korte vaart. Daarvoor blijft de in de eerste alinea, onder a), bedoelde regeling voor een overgangperiode van vijf jaar van kracht.

Indien nodig voor de toepassing van deze uitzondering, is het aan de lidstaten om in IMO-verband daarvoor het rechtskader tot stand te brengen.

Amendement 17

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter c

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 1 bis – alinea 1 - inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing indien het zwavelgehalte van die brandstoffen hoger is dan:

Amendement

1. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat scheepsbrandstoffen niet worden gebruikt in hun territoriale zeevaten, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing ***die buiten beheersgebieden voor SO_x-emissie vallen*** indien het zwavelgehalte van die brandstoffen hoger is dan:

Motivering

Om alle concurrentievervalsing te voorkomen moet de grenswaarde voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstof die voor de SECA's geldt, tevens in de territoriale wateren van alle lidstaten van toepassing zijn.

Amendement 18

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter c

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 1 bis – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) **0,50 %** met ingang van **1 januari 2020**.

b) **0,10%** met ingang van **1 januari 2015**.

Motivering

Om alle concurrentievervalsing te voorkomen moet de grenswaarde voor het zwavelgehalte van scheepsbrandstof die voor de SECA's geldt, tevens in de territoriale wateren van alle lidstaten van toepassing zijn.

Amendement 19

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter d

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de aanwijzing van zeegebieden als beheersgebieden voor SO_x-emissie op basis van het besluit van de IMO overeenkomstig voorschrift 14, lid 3, onder 2), van bijlage VI bij Marpol.

De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis van deze richtlijn gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de aanwijzing van zeegebieden als beheersgebieden voor SO_x-emissie op basis van het besluit van de IMO overeenkomstig voorschrift 14, lid 3, onder 2), van bijlage VI bij Marpol. ***Aanwijzing van nieuwe emissiebeheersgebieden verloopt via het IMO-proces overeenkomstig bijlage VI bij Marpol aan de hand van een gedegen onderbouwd voorstel op basis van ecologische en economische wetenschappelijke gegevens.***

Amendement 20

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter e

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 4 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat in hun territoriale zeewateren, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die buiten beheersgebieden voor SOx-emissie vallen, door passagiersschepen **op geregelde diensten** naar of vanuit havens in de Unie geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt waarvan het zwavelgehalte in massaprocenten hoger is dan:

Amendement

4. De lidstaten nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat in hun territoriale zeewateren, exclusieve economische zones en zones met verontreinigingsbeheersing die buiten beheersgebieden voor SOx-emissie vallen, door passagiersschepen **die** naar of vanuit havens in de Unie **varen** geen scheepsbrandstoffen worden gebruikt waarvan het zwavelgehalte in massaprocenten hoger is dan:

Amendement 21

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter e

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 4 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c bis) 0,50% met ingang van 1 januari 2015;

Motivering

Volgens het voorstel van de Commissie wordt de grenswaarde voor passagiersschepen op lijndiensten (thans gelijk aan de grenswaarde voor SECA's) in 2020 tot 0,1% verlaagd, hetgeen vijf jaar later is dan de verlaging voor de SECA's. Ofschoon dit gerechtvaardigd is, gezien de beschikbaarheid van laagzwavelige brandstof voor deze passagiersschepen, die gewoonlijk dicht onder de kust varen, zijn er aanzienlijke gezondheidsvoordelen te behalen als de grenswaarde in 2015 tot een tussenwaarde wordt verlaagd.

Amendement 22

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 6 – letter e

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 bis – lid 6 – letter d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

d bis) laten de lidstaten schepen die niet aan de bepalingen van deze richtlijn voldoen, in aanmerking komen voor de

maatregelen als bedoeld in punt 2.2 en 2.3 van voorschrift 18, mits aan de voorwaarden van punt 2.1 van dat voorschrift is voldaan;

Motivering

Voorschrift 18 van Marpol bepaalt dat een schip dat aantoonst dat het geen geschikte brandstof heeft kunnen verkrijgen, niet gedwongen wordt zijn koers te wijzigen of zijn reis te verlengen om aan de verdragsvoorschriften te voldoen. Dit amendement beoogt deze ontheffing ook in deze richtlijn op te nemen ten behoeve van schepen die in uitzonderingsgevallen een haven in de EU moeten aandoen zonder de juiste brandstof te hebben kunnen inslaan.

Amendement 23

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 ter – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De lidstaten zorgen ervoor dat op hun grondgebied geen gasolie voor de zeescheepvaart in de handel wordt gebracht met een zwavelgehalte dat hoger is dan 0,10 massaprocent.

Schrappen

Motivering

Het nieuwe artikel 4 ter moet geschrapt worden omdat de olie-industrie naar verwachting vanaf 2020 of 2025 gasolie voor de scheepvaart met een zwavelgehalte tussen 0,1 en 0,5 massaprocent kan leveren om aan de mondiale voorschriften te voldoen.

Amendement 24

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 ter – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De ambtelijke diensten van een lidstaat mogen toestaan dat in een schip uitrustingsstukken, materialen, toestellen of apparaten worden geïnstalleerd dan wel andere procedures, alternatieve

brandstoffen of nalevingsmethoden worden gebruikt als alternatief voor de vereisten van deze richtlijn, mits deze uitrustingsstukken, materialen, toestellen of apparaten of andere procedures, alternatieve brandstoffen of nalevingsmethoden in termen van emissiereductie ten minste even doeltreffend zijn als de vereisten van deze richtlijn, met inbegrip van de normen van de artikelen 4 bis en 4 ter.

Motivering

Voorschrift 4 van bijlage VI bij Marpol inzake gelijkwaardigheid omvat ook niet-technische en operationele procedures waarmee alternatieve nalevingsmethoden kunnen worden vastgesteld. Dit moet ook in de herziene EU-richtlijn worden opgenomen om de ontwikkeling en financiële ondersteuning van innoverende technologie te bevorderen.

Amendement 25

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 ter bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 4 ter bis

Beschikbaarheid van scheepsbrandstoffen

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om te zorgen voor de beschikbaarheid en evenwichtige distributie van scheepsbrandstoffen

- waarvan het zwavelgehalte niet hoger ligt dan 0,10% vanaf 1 januari 2015;

- waarvan het zwavelgehalte niet hoger ligt dan 0,50% vanaf 1 januari 2020.

2. Lid 1 staat de invoering van deze maatregelen op een eerdere datum niet in de weg.

Amendement 26

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7

AD\889352NL.doc

19/26

PE474.004v04-00

Richtlijn 1999/32/EG
Artikel 4 quater – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2 bis. De lidstaten bevorderen dat aangemeerde schepen als alternatieve emissiereductiemethode aan wal geproduceerde elektrische stroom gebruiken.

Amendement 27

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 quater – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. De lidstaten zorgen ervoor dat de havenautoriteiten de havenbelasting of andere heffingen alle kosten laten dekken van de inontvangstneming, de verwerking en de verwijdering van effluenten van reinigingssystemen voor uitlaatgassen overeenkomstig Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen*.

* PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

Motivering

De richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen wordt thans aan een herziening onderworpen. Waar het gaat om verwijdering van afval of reiniging van uitlaatgassen, moet verwezen worden naar de desbetreffende richtlijn.

Amendement 28

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 7

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 quater – lid 4 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

De Commissie wordt de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

Amendement

Ten einde de normen en instrumenten van de IMO te implementeren wordt *de Commissie* de bevoegdheid verleend om overeenkomstig artikel 9 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot:

Motivering

De formulering wekt de indruk dat de Commissie met gedelegeerde handelingen maatregelen kan nemen die afwijken van de besluiten van de IMO. Het is van essentieel belang dat de richtlijn volkomen aansluit bij bijlage VI bij Marpol, aangezien afwijkingen binnen de EU ten aanzien van de emissiereductiemethoden ertoe kunnen leiden dat alternatieven voor het gebruik van laagzwavelige brandstof niet tot ontwikkeling komen, terwijl dat een wezenlijk element van de richtlijn is.

Amendement 29

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 8 bis (nieuw)

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 4 sexies bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Het volgende artikel wordt toegevoegd:

"Artikel 4 sexies bis

Beschikbaarheid van brandstof

Onverminderd het bepaalde in de artikelen 3 en 4 gelden de volgende bepalingen.

1. Indien een lidstaat vaststelt dat een schip niet voldoet aan de in deze richtlijn neergelegde normen voor conforme brandstof, dan kan de bevoegde autoriteit van de lidstaat verlangen dat

a) het schip verslag doet van de stappen die zijn ondernomen om aan de normen te voldoen; en

b) het schip aantoont dat gepoogd is conforme brandstof, afgestemd op het vaartplan, aan te schaffen, en, ingeval die

niet op de geplande punten beschikbaar was, dat gepoogd is alternatieve verkooppunten te vinden en dat er ondanks alle pogingen daartoe geen conforme brandstof kon worden aangeschaft.

2. Het schip mag niet gedwongen worden van zijn koers af te wijken of zijn reis te verlengen om aan de brandstofconformiteit te voldoen.

3. Wanneer een schip de in punt 1 bedoelde informatie verstrekt, neemt de lidstaat alle omstandigheden en de verstrekte gegevens in aanmerking om te bepalen welke stappen hij zal nemen, waaronder het achterwege laten van maatregelen.

4. Ingeval een schip niet de conforme brandstof kan aanschaffen, dient het dit te melden aan de autoriteit waar het onder valt en aan de bevoegde autoriteit van de haven van bestemming.

5. Ingeval er is aangetoond dat voor een schip geen conforme brandstof verkrijgbaar was, stelt de lidstaat de Commissie daarvan in kennis."

Amendement 30

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 9 – letter a

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 6 – lid 1 – alinea 2 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

b) monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord *in tanks* en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;

Amendement

b) monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;

Motivering

Marpol spreekt alleen van "verzegelde brandstofmonsters"; alleen op die manier bestaat zekerheid over de homogeniteit van de gebruikte brandstof. De IMO beschouwt monsternamen "in tanks" als niet adequaat. Het lijkt prematuur het analyseren van monsters uit de tanks verplicht

te stellen. De Commissie heeft de mogelijkheid om de richtlijn later met gedelegeerde handelingen aan te passen als er zich op dit punt ontwikkelingen voordoen.

Amendement 31

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 10 – letter c

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 7 – leden 2 en 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) de leden 2 en 3 worden geschrapt.

Amendement

c) lid 2 wordt vervangen door:

"2. Uiterlijk [twee] jaar na de inwerkingtreding van deze richtlijn legt de Commissie het Europees Parlement en de Raad een verslag voor op basis van onder meer:

a) de overeenkomstig lid 1 jaarlijks in te dienen verslagen;

b) de waargenomen ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit (concentraties, blootstelling en depositie van verontreinigende stoffen), verzuring, brandstofkosten en verschuivingen tussen vervoerswijzen;

c) de vorderingen die naar aanleiding van initiatieven van de Unie via IMO-procedures geboekt zijn bij de reductie van de uitstoot van zwavel- en stikstofoxiden en deeltjes, waaronder zwarte koolstof, door schepen;

d) een nieuwe kosten-batenanalyse, met inbegrip van de directe en indirecte milieuvoordelen van de in artikel 4 bis, lid 4, genoemde maatregelen alsmede van eventuele verdere maatregelen ter beperking van de emissies; en

e) het mogelijk gebruik van economische instrumenten zoals fiscale prikkels als aanvulling op lagere zwavelgrenswaarden met het oog op emissiereductie met duidelijke voordelen voor volksgezondheid en milieu;

f) de tenuitvoerlegging van de artikelen

*4 quater, 4 quinquies en 4 sexies;
g) gebruik en beschikbaarheid van
wassers, zowel op schepen als aan de wal;
en*

*h) de ontwikkelingen rond de
verkrijgbaarheid van brandstoffen.*

*In haar verslag aan het Europees
Parlement en de Raad besteedt de
Commissie bijzondere aandacht aan
voorstellen inzake aanwijzing van nieuwe
beheersgebieden voor SOx-emissie en
voor NOx-emissie. Het verslag gaat zo
nodig vergezeld van een
wetgevingsvoorstel tot verdere reductie
van emissie door schepen."*

c bis) lid 3 wordt geschrapt.

Amendement 32

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit

Artikel 1 – punt 10

Richtlijn 1999/32/EG

Artikel 7 – lid 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

*3 bis. Voor 1 januari 2013 komt de
Commissie met een uitgebreid onderzoek
naar de gevolgen van de invoering van
deze wetgeving met name met betrekking
tot een mogelijke verschuiving van
vervoer over water naar vervoer over land.
Daarbij onderzoekt de Commissie tevens
de gevolgen van de invoering van de
zwavelnorm van 0,1% voor alle Europese
zeeën. Indien uit dat onderzoek blijkt dat
vervoer over water zich verplaatst naar
vervoer over land komt de Commissie met
een alternatief wetgevingvoorstel
waardoor er geen verschuiving van
vervoer over water naar vervoer over land
optreedt.*

Amendement 33

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit
Artikel 1 – punt 10 – letter c ter (nieuw)
Richtlijn 1999/32/EG
Artikel 7 – lid 3 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c ter) het volgende lid 3 bis wordt toegevoegd:

3 ter. Indien de IMO voor 1 januari 2015 tot aanpassing van bijlage VI bij Marpol besluit, komt de Commissie automatisch met een nieuw voorstel om die aanpassing ook in de wetgeving van de Unie te verwerken.

Amendement 34

Voorstel voor een richtlijn – wijzigingsbesluit
Bijlage
Richtlijn 1999/32/EG
Bijlage – punt 2 – streepje 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

– nauwkeurig aan te tonen dat **afvalstromen** geloosd in zee, waaronder omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, geen significante negatieve gevolgen **hebben** en geen risico's **veroorzaken** voor de menselijke gezondheid en het milieu.

– nauwkeurig aan te tonen dat **alle afvalwater, met inbegrip van afvalwater dat voldoet aan de vereisten inzake afvalwater van IMO-resolutie MEPC.184(59), dat** geloosd **wordt** in zee, waaronder omsloten havens, havenbekkens en riviermondingen, geen significante negatieve gevolgen **heeft** en geen risico's **veroorzaakt** voor de menselijke gezondheid en het milieu.

PROCEDURE

Titel	Wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft	
Document- en procedurenummers	COM(2011)0439 – C7-0199/2011 – 2011/0190(COD)	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 13.9.2011	
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	TRAN 13.9.2011	
Rapporteur(s) Datum benoeming	Vilja Savisaar- Toomast 30.8.2011	
Behandeling in de commissie	22.11.2011	19.12.2011
Datum goedkeuring	20.12.2011	
Uitslag eindstemming	+: 39	–: 2
	0: 0	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Peter van Dalen, Dominique Vlasto, Artur Zasada	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Isabelle Durant, Michael Gahler, Zita Gurmai, Dominique Riquet, Anna Rosbach, Oldřich Vlasák, Janusz Władysław Zemke	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Kristiina Ojuland	