



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Commissie vervoer en toerisme

2013/0224(COD)

22.1.2014

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

inzake het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD))

Rapporteur voor advies: Brian Simpson

PA_Legam

BEKNOPTE MOTIVERING

Blijkens een door een groep deskundigen van de IMO in 2009 opgesteld verslag zijn de emissies van de internationale scheepvaart de afgelopen jaren snel toegenomen. Zonder regelgeving zullen de emissies in 2020 zijn toegenomen tot 1,475 miljoen ton, dat wil zeggen 6% van de totale wereldwijde CO₂-emissies, zo wordt voorspeld. In 2007 was de scheepvaart verantwoordelijk voor 2,7% van de wereldwijde CO₂-emissies.

Op Europees niveau leveren schepen die arriveren in of vertrekken uit de havens van de 27 lidstaten een aandeel van maximaal 30% aan de wereldwijde CO₂-uitstoot door de scheepvaart¹. Het Europees Milieuagentschap wijst er tevens op dat de scheepvaart in Europese wateren voor een groot deel bijdraagt aan de uitstoot van NO_x (10-20%), SO₂ (10-25%) en wereldwijde PM_{2.5} (10-25%), waarbij circa 70% van de wereldwijde emissies binnen 400 kilometer van de kustlijn plaatsvindt. Epidemiologisch onderzoek heeft uitgewezen dat emissies van de scheepvaart van invloed zijn op de gezondheid, waarbij jaarlijks circa 50.000 mensen uitsluitend aan de gevolgen van de door de scheepvaart veroorzaakte luchtvervuiling overlijden.²

In 2011 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) een verplichte "Energy Efficiency Index" (EEDI) ingevoerd voor bepaalde categorieën nieuwe schepen, alsmede het gebruik van de "Ship Energy Efficient Management Plans (SEEMP)" binnen de bestaande vloot verplicht gesteld. Dit is een eerste stap in de richting van terugdringing van CO₂-emissies door schepen. Deze maatregelen zullen echter, naar de Commissie onderkent, onvoldoende zijn om de trend van stijgende CO₂-emissies in de maritieme vervoerssector te keren en uiterlijk in 2050 de in het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" van de Commissie van 2011 vastgestelde streefdoelen te halen, te weten een emissievermindering van 40% (indien haalbaar van 50%) ten opzichte van 2005.

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 verordening Overweging 1 bis (nieuw)

¹ EMA Technisch rapport nr. 4/2013 – De gevolgen van de internationale scheepvaart voor de Europese luchtkwaliteit en klimaatverandering

² Zie http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/events/doc/2011_06_01_stakeholder-event/item4.pdf

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) In het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" van de Commissie van 2011 wordt ertoe opgeroepen uiterlijk in 2050 de emissies van maritiem vervoer met 40% (indien haalbaar met 50%) te verminderen ten opzichte van 2005, te weten door toepassing van de beginselen "de gebruiker betaalt" en "de vervuiler betaalt".

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) In de resolutie van het Europees Parlement over het stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem (2011/2096(INI)) wordt opgeroepen tot "een uniforme reductie van de uitstoot van CO2 en vervuilende stoffen in de scheepvaart met 30% in de hele EU, waartoe de IMO-overeenkomsten inzake de "Energy Efficiency Index" en het "Ship Energy Efficiency Management Plan" zullen bijdragen, en dringt erop aan dat alle in deze paragraaf genoemde doelstellingen tot prioriteit worden verheven en dat zij derhalve jaarlijks worden herzien;"

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3) Volgens door de IMO verstrekte

(3) Volgens door de IMO verstrekte

gegevens kunnen het specifieke energieverbruik en de CO2-emissies van schepen tot 75 % worden verminderd door toepassing van operationele maatregelen en benutting van bestaande technologieën; een aanzienlijk deel van deze maatregelen kan worden beschouwd als kosteneffectief, aangezien de lagere brandstofkosten ervoor zorgen dat eventuele operationele of investeringskosten kunnen worden terugverdiend.

gegevens kunnen het specifieke energieverbruik en de CO2-emissies van schepen tot 75 % worden verminderd door toepassing van operationele maatregelen en benutting van bestaande technologieën; een aanzienlijk deel van deze maatregelen kan worden beschouwd als kosteneffectief - **of kan de sector zelfs nettovoordelen bieden** - aangezien de lagere brandstofkosten ervoor zorgen dat eventuele operationele of investeringskosten kunnen worden terugverdiend.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) Om de kooldioxide-emissies door de scheepvaart op Unie-niveau te verminderen, blijft de best mogelijke optie het oprichten van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van CO2-emissies op basis van het brandstofverbruik van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor de vermindering van broeikasgassen.

Amendement

(4) Om de kooldioxide-emissies door de scheepvaart op Unie-niveau te verminderen, blijft de best mogelijke optie **de tenuitvoerlegging van een marktgebaseerde maatregel waarbij** het oprichten van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van CO2-emissies op basis van het brandstofverbruik van schepen een eerste stap is in een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor de vermindering van broeikasgassen.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) Uit de resultaten van de belanghebbendenraadpleging en besprekingen met internationale partners

Amendement

(6) Uit de resultaten van de belanghebbendenraadpleging en besprekingen met internationale partners

blijkt dat een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor het verminderen van broeikasgasemissies moet worden toegepast door de invoering van een robuust MRV-systeem voor CO₂-emissies door maritiem vervoer als eerste stap en de prijsstelling van deze emissies in een latere fase. Dankzij deze aanpak wordt het mogelijk om op internationaal niveau aanzienlijke vooruitgang te boeken bij het afspreken van doelen voor de vermindering van broeikasgasemissies en nadere maatregelen om deze verminderingen tegen minimale kosten te bewerkstelligen.

blijkt dat een gefaseerde aanpak voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor het verminderen van broeikasgasemissies moet worden toegepast door de invoering van een robuust MRV-systeem voor *in deze fase uitsluitend* CO₂-emissies door maritiem vervoer als eerste stap en de prijsstelling van deze emissies in een latere fase. Dankzij deze aanpak wordt het mogelijk om op internationaal niveau aanzienlijke vooruitgang te boeken bij het afspreken van doelen voor de vermindering van broeikasgasemissies en nadere maatregelen om deze verminderingen tegen minimale kosten te bewerkstelligen.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) De verwachting is dat de invoering van een MRV-systeem voor de Unie zal leiden tot emissieverminderingen van maximaal 2 % in vergelijking met de voortzetting van de huidige aanpak en geaggregeerde netto kostenbesparingen van maximaal 1,2 miljard EUR tegen 2030, aangezien het kan bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen, in het bijzonder belemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie over de efficiëntie van schepen. Deze verlaging van de vervoerskosten komt ten goede aan de internationale handel. Daarnaast is een robuust MRV-systeem een vereiste voor marktgebaseerde maatregelen of efficiëntienormen, *of die nu op Unie-niveau of wereldwijd worden toegepast*. Tevens biedt het systeem betrouwbare gegevens om exacte streefdoelen voor emissievermindering te kunnen vaststellen en de voortgang te beoordelen in de

Amendement

(7) De verwachting is dat de invoering van een MRV-systeem voor de Unie zal leiden tot emissieverminderingen van maximaal 2 % in vergelijking met de voortzetting van de huidige aanpak en geaggregeerde netto kostenbesparingen van maximaal 1,2 miljard EUR tegen 2030, aangezien het kan bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen, in het bijzonder belemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie over de efficiëntie van schepen. Deze verlaging van de vervoerskosten komt ten goede aan de internationale handel. Daarnaast is een robuust MRV-systeem een vereiste voor marktgebaseerde maatregelen of efficiëntienormen. *Gezien het internationale karakter van de scheepvaart is een wereldwijde, gecoördineerde aanpak de aangewezen en meest effectieve methode om emissies door de internationale scheepvaart te*

bijdrage van het maritiem vervoer aan een koolstofarme economie.

verminderen. Tevens biedt het systeem betrouwbare gegevens om exacte streefdoelen voor emissievermindering te kunnen vaststellen en de voortgang te beoordelen in de bijdrage van het maritiem vervoer aan een koolstofarme economie.

Amendement 7

Voorstel voor een verordening

Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Alle reizen binnen de Unie, alle inkomende reizen vanuit de laatste haven buiten de Unie naar de eerste Unie-haven en alle uitgaande reizen vanuit een Unie-haven naar een volgende haven buiten de Unie moeten met het oog op de monitoring als relevant worden beschouwd. **CO₂-emissies** in Unie-havens, inclusief schepen die aangemeerd liggen of zich verplaatsen binnen de haven, moeten ook worden meegerekend, met name omdat er specifieke maatregelen beschikbaar zijn voor de vermindering of voorkoming daarvan. Deze regels moeten op non-discriminatoire wijze worden toegepast op alle schepen, ongeacht de gevoerde vlag.

Amendement

(8) Alle reizen binnen de Unie, alle inkomende reizen vanuit de laatste haven buiten de Unie naar de eerste Unie-haven en alle uitgaande reizen vanuit een Unie-haven naar een volgende haven buiten de Unie moeten met het oog op de monitoring als relevant worden beschouwd. **Emissies** in Unie-havens, inclusief schepen die aangemeerd liggen of zich verplaatsen binnen de haven, moeten ook worden meegerekend, met name omdat er specifieke maatregelen beschikbaar zijn voor de vermindering of voorkoming daarvan. Deze regels moeten op non-discriminatoire wijze worden toegepast op alle schepen, ongeacht de gevoerde vlag, **nadat de Commissie heeft vastgesteld dat derde landen geen voorbehoud hebben gemaakt.**

Amendement 8

Voorstel voor een verordening

Overweging 8 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(8 bis) Gezien het geografische toepassingsgebied en de bijbehorende noodzaak de CO₂-emissies buiten de

jurisdictie van de lidstaten te controleren, en gezien het feit dat overal ter wereld gevestigde rederijen onder het MRV-systeem vallen, moet de Commissie derde landen in een vroeg stadium en op passende wijze informeren, zodat de internationale acceptatie maximaal is;

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 11

Door de Commissie voorgestelde tekst

(11) **Het** MRV-systeem van de Unie moet **ook andere klimaatrelevante informatie omvatten waarmee** de efficiëntie van de schepen **kan** worden vastgesteld of waarmee de bepalende factoren voor de ontwikkeling van emissies verder kunnen worden geanalyseerd. Dit toepassingsgebied brengt het MRV-systeem van de Unie in lijn met internationale initiatieven voor de invoering van efficiëntienormen voor bestaande schepen, die tevens operationele maatregelen omvatten, en draagt bij aan het wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Om **de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten te minimaliseren, in het bijzonder voor kleine en middelgrote ondernemingen, en om de kosten/batenverhouding van het MRV te optimaliseren zonder de**

Amendement

(11) **Binnen het** MRV-systeem van de Unie moet de efficiëntie van de schepen **kunnen** worden vastgesteld of moeten de bepalende factoren voor de ontwikkeling van emissies verder kunnen worden geanalyseerd. Dit toepassingsgebied brengt het MRV-systeem van de Unie in lijn met internationale initiatieven voor de invoering van efficiëntienormen voor bestaande schepen, die tevens operationele maatregelen omvatten, en draagt bij aan het wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie.

Amendement

(12) Om **coherentie met het vigerende internationaal recht en in het bijzonder met MARPOL VI te garanderen**, moeten de regels voor MRV alleen van toepassing zijn op **schepen van 400 brutoton (GT) en**

doelstelling om een groot deel van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer te regelen, in gevaar te brengen, moeten de regels voor MRV alleen van toepassing zijn op grote uitstoters. Er is na een gedetailleerde objectieve analyse van de omvang en emissies van schepen vanuit en naar Unie-havens gekozen voor een drempel van 5 000 bruto ton (GT). Ongeveer 55 % van het aantal schepen dat Unie-havens aandoet, zijn schepen van 5 000 GT en meer, die ongeveer 90 % van de betreffende emissies vertegenwoordigen. Met deze non-discriminatoire maatregel wordt ervoor gezorgd dat de belangrijkste uitstoters onder de verordening vallen. Een lagere drempel leidt tot hogere administratieve lasten, terwijl een hogere drempel de dekking van de emissies zou beperken en derhalve ook de effectiviteit van het systeem voor het milieu.

meer.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten verder te beperken, richten de monitoringsregels zich op CO₂ als verreweg het meest relevante broeikasgas dat wordt uitgestoten door maritiem vervoer en dat goed is voor bijna 98 % van de totale broeikasgasemissies in de sector.

Amendement

(13) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten verder te beperken, richten de monitoringsregels zich **in deze fase uitsluitend** op CO₂, **aangezien dit** verreweg het meest relevante broeikasgas is dat wordt uitgestoten door maritiem vervoer en dat goed is voor bijna 98 % van de totale broeikasgasemissies in de sector.

Amendement 12

Voorstel voor een verordening Overweging 14

AD\1017652NL.doc

9/31

PE519.757v03-00

Door de Commissie voorgestelde tekst

(14) De regels moeten rekening houden met de bestaande eisen en gegevens die al op schepen beschikbaar zijn; om die reden moet aan scheepseigenaren de mogelijkheid worden geboden om te kiezen voor een van de volgende vier monitoringmethoden: het gebruik van brandstofleveringsnota's, monitoring van de brandstoftank, stroommeters voor de toepasselijke verbrandingsprocessen of directe emissiemetingen. In een voor ieder schip specifiek monitoringplan moet de gemaakte keuze worden vastgelegd; het plan moet nadere gegevens verstrekken over de toepassing van de geselecteerde methode.

Amendement

(14) De regels moeten rekening houden met de bestaande eisen en gegevens die al op schepen beschikbaar zijn; om die reden moet aan scheepseigenaren de mogelijkheid worden geboden om te kiezen voor een van de volgende vier monitoringmethoden: het gebruik van brandstofleveringsnota's, monitoring van de brandstoftank, stroommeters voor de toepasselijke verbrandingsprocessen of directe emissiemetingen. In een voor ieder schip specifiek monitoringplan moet de gemaakte keuze worden vastgelegd; het plan moet nadere gegevens verstrekken over de toepassing van de geselecteerde methode. ***De Commissie doet na twee afzonderlijke verslagperioden aanbevelingen over de monitoringmethoden met betrekking tot de nauwkeurigheid, de relevantie voor emissievermindering, de betaalbaarheid en de administratieve last voor de bemanning.***

Amendement 13

Voorstel voor een verordening Overweging 16

Door de Commissie voorgestelde tekst

(16) Op dit moment vallen andere broeikasgassen, klimaatbeïnvloeders en luchtvervuilers niet onder het MRV-systeem van de Unie om te voorkomen dat de installatie van niet voldoende betrouwbare en in de handel beschikbare meetapparatuur kan worden vereist, hetgeen de invoering van het MRV-systeem in de Unie zou kunnen hinderen.

Amendement

(16) Op dit moment vallen andere broeikasgassen, klimaatbeïnvloeders en luchtvervuilers niet onder het MRV-systeem van de Unie om te voorkomen dat de installatie van niet voldoende betrouwbare en in de handel beschikbare meetapparatuur kan worden vereist, hetgeen de invoering van het MRV-systeem in de Unie zou kunnen hinderen. ***Wanneer toekomstige technologische vooruitgang een meting van andere voor het klimaat relevante stoffen mogelijk***

maakt, zonder aanzienlijke extra lasten voor de scheepseigenaren, dienen deze stoffen te worden opgenomen in het MRV-systeem. De Commissie informeert het Europees Parlement elke twee jaar over technologische ontwikkelingen.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening

Overweging 17

Door de Commissie voorgestelde tekst

(17) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten te beperken, moet de rapportage en publicatie van gerapporteerde informatie op jaarbasis worden verzorgd. Als de publicatie van emissies, brandstofverbruik en efficiëntiegerelateerde informatie wordt beperkt tot jaarlijkse gemiddelden en geaggregeerde cijfers, moet rekening worden gehouden met vertrouwelijkheidskwesties. De aan de Commissie gerapporteerde gegevens moeten worden opgenomen in statistieken voor zover deze gegevens relevant zijn voor de ontwikkeling, productie en verspreiding van Europese statistieken in overeenstemming met Besluit nr. 2012/504/EU van de Commissie van 17 september 2012 betreffende Eurostat¹⁸.

¹⁸ PB L 251 van 18.9.2012, blz. 49.

Amendement

(17) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten te beperken, moet de rapportage en publicatie van gerapporteerde informatie op jaarbasis worden verzorgd. Als de publicatie van emissies, brandstofverbruik en efficiëntiegerelateerde informatie wordt beperkt tot jaarlijkse gemiddelden en geaggregeerde cijfers, moet rekening worden gehouden met vertrouwelijkheidskwesties. ***Anderzijds is het belangrijk routespecifieke gegevens aan bevrachters en andere belanghebbenden uit de sector te verstrekken om ervoor te zorgen dat marktbelemmeringen worden weggenomen en de meest efficiënte schepen worden beloond.*** De aan de Commissie gerapporteerde gegevens moeten worden opgenomen in statistieken voor zover deze gegevens relevant zijn voor de ontwikkeling, productie en verspreiding van Europese statistieken in overeenstemming met Besluit nr. 2012/504/EU van de Commissie van 17 september 2012 betreffende Eurostat¹⁸.

¹⁸ PB L 251 van 18.9.2012, blz. 49.

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

(23) Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering²² moet worden gewijzigd om op grond van deze verordening vereisten vast te stellen voor de monitoring en de rapportage van CO₂-emissies door maritiem vervoer door de lidstaten.

²² PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13-40.

Amendement

(23) Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 21 mei 2013 betreffende een bewakings- en rapportagesysteem voor de uitstoot van broeikasgassen en een rapportagemechanisme voor overige informatie op nationaal niveau en op het niveau van de Unie met betrekking tot klimaatverandering²² moet worden gewijzigd om op grond van deze verordening vereisten vast te stellen voor de monitoring en de rapportage van **uitsluitend** CO₂-emissies door maritiem vervoer door de lidstaten.

²² PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13-40.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

(24) Het MRV-systeem van de Unie moet dienen als model voor de invoering van een wereldwijd MRV-systeem. Een wereldwijd MRV-systeem verdient de voorkeur, aangezien het als effectiever kan worden beschouwd vanwege het ruimere toepassingsgebied. ***In dit verband moet de Commissie relevante informatie over de tenuitvoerlegging van deze verordening delen met de IMO en andere bevoegde internationale organen en moeten er relevante voorstellen worden ingediend bij de IMO.*** Wanneer er overeenstemming is bereikt over een wereldwijd MRV-

Amendement

(24) Het MRV-systeem van de Unie moet dienen als model voor de invoering van een wereldwijd MRV-systeem. Een wereldwijd MRV-systeem verdient de voorkeur, aangezien het als effectiever kan worden beschouwd vanwege het ruimere toepassingsgebied. Wanneer er overeenstemming is bereikt over een wereldwijd MRV-systeem, moet de Commissie het MRV-systeem van de Unie evalueren om het in overeenstemming te brengen met het wereldwijde systeem.

systeem, moet de Commissie het MRV-systeem van de Unie evalueren om het in overeenstemming te brengen met het wereldwijde systeem.

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

(25) Om gebruik te kunnen maken van de beste beschikbare praktijken en wetenschappelijke informatie, moet de bevoegdheid om wetgevingshandelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag worden gedelegeerd aan de Commissie met betrekking tot de evaluatie van bepaalde technische aspecten van de monitoring en rapportage van CO₂-emissies van schepen en de nadere regels voor de verificatie van emissierapporten en de accreditatie van controleurs. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

Amendement

(25) Om gebruik te kunnen maken van de beste beschikbare praktijken en wetenschappelijke informatie, moet de bevoegdheid om wetgevingshandelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag worden gedelegeerd aan de Commissie met betrekking tot de evaluatie van bepaalde technische aspecten van de monitoring en rapportage van *in deze fase uitsluitend* CO₂-emissies van schepen en de nadere regels voor de verificatie van emissierapporten en de accreditatie van controleurs. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadpleging overgaat, onder meer op deskundigenniveau. De Commissie moet bij de voorbereiding en opstelling van de gedelegeerde handelingen ervoor zorgen dat de desbetreffende documenten tijdig en op gepaste wijze gelijktijdig worden toegezonden aan het Europees Parlement en de Raad.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 27

Door de Commissie voorgestelde tekst

(27) De doelstelling van de voorgestelde actie, namelijk de monitoring, rapportage en controle van CO₂-emissies van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak ter vermindering van deze emissies kan niet voldoende worden bereikt door de lidstaten als zij alleen handelen, als gevolg van de internationale aard van de zeevaart en kan derhalve, vanwege de omvang en effecten van de actie, beter worden bereikt op Unie-niveau. De Unie kan acties vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag vastgelegde subsidiariteitsbeginsel. In overeenstemming met het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

Amendement

(27) De doelstelling van de voorgestelde actie, namelijk de monitoring, rapportage en controle van **uitsluitend** CO₂-emissies van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak ter vermindering van deze emissies kan niet voldoende worden bereikt door de lidstaten als zij alleen handelen, als gevolg van de internationale aard van de zeevaart en kan derhalve, vanwege de omvang en effecten van de actie, beter worden bereikt op Unie-niveau. De Unie kan acties vaststellen overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag vastgelegde subsidiariteitsbeginsel. In overeenstemming met het in datzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan wat nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening
Overweging 29

Door de Commissie voorgestelde tekst

(29) Deze verordening treedt in werking op 1 juli **2015** om te verzekeren dat de lidstaten en de relevante belanghebbenden voldoende tijd hebben om de noodzakelijke maatregelen te nemen voor de effectieve toepassing van deze verordening voordat de eerste verslagperiode begint op 1 januari **2018**.

Amendement

(29) Deze verordening treedt in werking op 1 juli **2017** om te verzekeren dat de lidstaten en de relevante belanghebbenden voldoende tijd hebben om de noodzakelijke maatregelen te nemen voor de effectieve toepassing van deze verordening voordat de eerste verslagperiode begint op 1 januari **2022**.

Motivering

Er is tijd nodig om de huidige economische crisis te boven te komen alvorens administratieve lasten op te leggen. Ook moeten het volgende Europees Parlement en de volgende Commissie de tijd krijgen om deze teksten te onderzoeken en zo nodig te wijzigen alvorens ze worden toegepast.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies (CO₂-emissies) **en andere klimaatrelevante informatie** van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie vallen van een lidstaat, om op kosteneffectieve wijze de vermindering van CO₂-emissies door het maritiem vervoer te bevorderen.

Amendement

In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van **uitsluitend** kooldioxide-emissies (CO₂-emissies) **in deze fase, aangezien dit verreweg het meest relevante broeikasgas is dat wordt uitgestoten door maritiem vervoer**, van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie vallen van een lidstaat, om op kosteneffectieve wijze de vermindering van CO₂-emissies door het maritiem vervoer te bevorderen.

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 2 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Deze verordening is van toepassing op de emissies van schepen van meer dan **5 000** brutoton die zijn vrijgekomen tijdens de reis van de laatste aanloophaven tot een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en van een haven onder de jurisdictie van een lidstaat naar de volgende aanloophaven, evenals binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat.

Amendement

1. Deze verordening is van toepassing op de emissies van schepen van meer dan **400** brutoton die zijn vrijgekomen tijdens de reis van de laatste aanloophaven tot een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en van een haven onder de jurisdictie van een lidstaat naar de volgende aanloophaven, evenals binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat.

Motivering

Het internationaal recht, in het bijzonder MARPOL VI, geldt voor schepen van meer dan 400 brutoton. Voorts zijn vaartuigen van meer dan 500 brutoton dikwijls passagiersschepen die varen langs de kustlijn en tussen eilanden. Daarom moeten deze schepen ook onder de verordening vallen.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) "emissies": de uitstoot van CO₂ in de atmosfeer door schepen, zoals bepaald in artikel 2;

Amendement

a) "emissies": **uitsluitend** de uitstoot van CO₂ in de atmosfeer door schepen, zoals bepaald in artikel 2;

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter l bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

l bis) "ijssklasse": de door de overheid of een door de overheid erkende organisatie aan het schip toegekende aanduiding die aangeeft dat het schip is ontworpen om in omstandigheden met zeeijs te varen.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. De monitoring en rapportage zijn volledig en beslaan **alle emissies** afkomstig van de verbranding van brandstoffen. De bedrijven nemen gepaste maatregelen om lacunes in de gegevens tijdens de verslagperiode te voorkomen.

Amendement

2. De monitoring en rapportage zijn volledig en beslaan **kooldioxide-emissies (CO₂)** afkomstig van de verbranding van brandstoffen. De bedrijven nemen gepaste maatregelen om lacunes in de gegevens tijdens de verslagperiode te voorkomen.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. Uiterlijk 31 augustus **2017** dienen bedrijven bij de verificateurs een monitoringplan in waarin vermeld wordt welke methode is gekozen om emissies en andere klimaatrelevante informatie voor elk van hun schepen van meer dan **5 000** GT te monitoren en te rapporteren.

Amendement

1. Uiterlijk 31 augustus **2015** dienen bedrijven bij de verificateurs een monitoringplan in waarin vermeld wordt welke methode is gekozen om emissies en andere klimaatrelevante informatie voor elk van hun schepen van meer dan **400** GT te monitoren en te rapporteren.

Motivering

Gezien de vaste toezegging van de EU-instellingen om uiterlijk in 2013 het schema voor de handel in broeikasgasemissierechten van de Gemeenschap ook op de scheepvaartsector van toepassing te verklaren, is het niet acceptabel om een tijdschema vast te stellen op grond waarvan het niet mogelijk is op korte termijn concrete maatregelen te nemen.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. In afwijking van lid 1 dient het bedrijf voor schepen die voor het eerst na 1 januari **2018** onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, onverwijld en niet later dan twee maanden nadat de eerste haven onder de jurisdictie van een lidstaat is aangedaan, een monitoringplan in bij de verificateur.

Amendement

2. In afwijking van lid 1 dient het bedrijf voor schepen die voor het eerst na 1 januari **2016** onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen, onverwijld en niet later dan twee maanden nadat de eerste haven onder de jurisdictie van een lidstaat is aangedaan, een monitoringplan in bij de verificateur.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) de identificatie van en het type schip, met inbegrip van de naam van het schip, het registratienummer bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), de registratie- of thuishaven en de naam van de eigenaar van het schip;

Amendement

a) de identificatie van en het type schip, met inbegrip van de naam van het schip, het registratienummer bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), de registratie- of thuishaven, **de ijssklasse van het schip** en de naam van de eigenaar van het schip;

Amendement 28

Voorstel voor een verordening

Artikel 6 – lid 3 – letter h – punt iii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii bis) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de afgelegde afstand en de tijd waarin door ijs is gevaren;

Amendement 29

Voorstel voor een verordening

Artikel 6 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4. Bedrijven maken gebruik van gestandaardiseerde monitoringplannen **op basis van templates. De technische regels voor het opstellen** van de templates voor de in lid 1 vermelde monitoringplannen worden vastgesteld door middel van **uitvoeringshandelingen**. Die **uitvoeringshandelingen** worden volgens de in artikel 25, lid 2, van deze verordening vermelde procedure vastgesteld door de Commissie.

4. Bedrijven maken gebruik van gestandaardiseerde **templates voor het voorleggen van hun** monitoringplannen. **De presentatie en inhoud** van de templates voor de in lid 1 vermelde monitoringplannen worden vastgesteld door middel van **gedelegeerde handelingen. De templates zijn zo eenvoudig mogelijk en leiden niet tot overbodige bureaucratie**. Die **gedelegeerde handelingen** worden volgens de in artikel 24 van deze verordening vermelde procedure vastgesteld door de

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vanaf 1 januari **2018** monitoren bedrijven, op basis van het in overeenstemming met artikel 13, lid 1, goedgekeurde monitoringplan, de emissies voor elk schip per reis en op jaarbasis door een geschikte methode – gekozen uit de in deel B van bijlage I opgenomen methoden – toe te passen en door de emissies in overeenstemming met deel A van bijlage I te berekenen.

Amendement

Vanaf 1 januari **2016** monitoren bedrijven, op basis van het in overeenstemming met artikel 13, lid 1, goedgekeurde monitoringplan, de emissies voor elk schip per reis, ***of maandelijks in het geval van dienstregelingen met zeer korte reizen***, en op jaarbasis door een geschikte methode – gekozen uit de in deel B van bijlage I opgenomen methoden – toe te passen en door de emissies in overeenstemming met deel A van bijlage I te berekenen.

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Op basis van het in overeenstemming met artikel 13, lid 1, goedgekeurde monitoringplan, monitoren bedrijven, in overeenstemming met deel A van bijlage I en bijlage II, voor elk schip en voor elke reis die aankomt in of vertrekt vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat de volgende informatie:

Amendement

Op basis van het in overeenstemming met artikel 13, lid 1, goedgekeurde monitoringplan, monitoren bedrijven, in overeenstemming met deel A van bijlage I en bijlage II, voor elk schip en voor elke reis die aankomt in of vertrekt vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, ***of maandelijks in het geval van dienstregelingen met zeer korte reizen***, de volgende informatie:

Amendement 32

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) uitgestoten CO₂;

Amendement

c) ***uitsluitend*** uitgestoten CO₂;

Amendement 33

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – letter e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) ***op zee doorgebrachte tijd***;

Amendement

e) ***datum en tijd van het begin en het eind van de periodes waarin de monitoring is onderbroken vanwege noodsituaties, zoals levensreddende activiteiten***;

Amendement 34

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

f) ***vervoerde vracht***;

Amendement

Schrappen

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Artikel 9 – letter g bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

g bis) de datum en het tijdstip van het begin en het einde van de perioden waarin de monitoring werd onderbroken vanwege nood- en gevaarlijke situaties, zoals reddingsoperaties.

Motivering

Nood- en gevaarlijke situaties moeten niet in aanmerking worden genomen.

Amendement 36

**Voorstel voor een verordening
Artikel 9 – alinea 1 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In afwijking van alinea 1 worden schepen die uitsluitend opereren binnen het toepassingsgebied van de verordening en die meerdere reizen per dag maken vrijgesteld van de verplichting om de emissies per reis te monitoren.

Amendement 37

**Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – letter b**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b) totale CO2-emissies;

b) ***uitsluitend*** totale CO2-emissies;

Amendement 38

**Voorstel voor een verordening
Artikel 10 – letter c**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

c) totale CO2-emissies van alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

c) ***uitsluitend*** totale CO2-emissies van alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) totale CO₂-emissies van alle reizen die zijn vertrokken uit havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement

d) ***uitsluitend*** totale CO₂-emissies van alle reizen die zijn vertrokken uit havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter e

Door de Commissie voorgestelde tekst

e) totale CO₂-emissies van alle reizen naar havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement

e) ***uitsluitend*** totale CO₂-emissies van alle reizen naar havens onder de jurisdictie van een lidstaat;

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

f) CO₂-emissies binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat op de aanlegplaats;

Amendement

f) ***uitsluitend*** CO₂-emissies binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat op de aanlegplaats;

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De bedrijven dienen vanaf **2019** uiterlijk 30 april van elk jaar bij de Commissie en de autoriteiten van de betreffende

Amendement

1. De bedrijven dienen vanaf **2017** uiterlijk 30 april van elk jaar bij de Commissie en de autoriteiten van de betreffende

vlaggenstaten een emissieverslag in dat betrekking heeft op de emissies en andere klimaatrelevante informatie tijdens de gehele verslagperiode voor elk schip dat onder hun verantwoordelijkheid valt, en dat als bevredigend is beoordeeld door een verificateur in overeenstemming met de in artikel 14 vermelde vereisten.

vlaggenstaten een emissieverslag in dat betrekking heeft op de emissies en andere klimaatrelevante informatie tijdens de gehele verslagperiode voor elk schip dat onder hun verantwoordelijkheid valt, en dat als bevredigend is beoordeeld door een verificateur in overeenstemming met de in artikel 14 vermelde vereisten.

Amendement 43

Voorstel voor een verordening

Artikel 11 – lid 3 – letter a – punt iii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii bis) de ijsklasse van het schip;

Amendement 44

Voorstel voor een verordening

Artikel 12 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. *Het* in artikel 11 vermelde emissieverslag **wordt** ingediend *via* automatische systemen **en** volledige **gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van** elektronische templates.

1. **Om de administratieve lasten voor bedrijven te verminderen wordt het** in artikel 11 vermelde emissieverslag ingediend **met gebruikmaking van** automatische systemen, **normen voor gegevensuitwisseling en** elektronische templates.

Amendement 45

Voorstel voor een verordening

Artikel 12 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. De **technische** regels voor het **vaststellen van het in lid 1 vermelde gegevensuitwisselingsformaat** – met

2. De regels voor het **indienen van de gegevens bij de Commissie** – met inbegrip van **de in lid 1 vermelde normen voor**

inbegrip van elektronische templates – worden vastgesteld door middel van **uitvoeringshandelingen**. Die **uitvoeringshandelingen** worden volgens de in artikel 25, lid 2, van deze verordening vermelde procedure vastgesteld door de Commissie.

gegevensuitwisseling en het formaat van elektronische templates – worden vastgesteld door middel van **gedelegeerde handelingen**. Die **gedelegeerde handelingen** worden volgens de in artikel 24 van deze verordening vermelde procedure vastgesteld door de Commissie.

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. De verificateur informeert de Commissie en de autoriteiten van de vlaggenstaat onverwijld over de afgifte van een conformiteitsdocument en draagt de in lid 2 vermelde gegevens over via geautomatiseerde systemen **en volledige gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van** elektronische templates die door de Commissie zijn vastgesteld in overeenstemming met de in de onderhavige verordening vastgestelde procedure.

Amendement

4. De verificateur informeert de Commissie en de autoriteiten van de vlaggenstaat onverwijld over de afgifte van een conformiteitsdocument en draagt de in lid 2 vermelde gegevens over via geautomatiseerde systemen, **normen voor gegevensuitwisseling en** elektronische templates die door de Commissie zijn vastgesteld in overeenstemming met de in de onderhavige verordening vastgestelde procedure.

Amendement 47

Voorstel voor een verordening Artikel 17 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De **technische** regels voor het **vaststellen van het in lid 4 vermelde gegevensuitwisselingsformaat** – met inbegrip van elektronische templates – worden vastgesteld door middel van **uitvoeringshandelingen**. Die **uitvoeringshandelingen** worden volgens de in artikel 25, lid 2, van deze verordening vermelde procedure vastgesteld door de Commissie.

Amendement

5. De regels voor het **indienen van de gegevens bij de Commissie** – met inbegrip van **de in lid 4 vermelde normen voor gegevensuitwisseling en het formaat van de** elektronische templates – worden vastgesteld door middel van **gedelegeerde handelingen**. Die **gedelegeerde handelingen** worden volgens de in artikel 24 van deze verordening vermelde procedure vastgesteld door de Commissie.

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 18 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Vanaf 30 juni **2019** bewaren schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, aan boord een in overeenstemming met artikel 17 afgegeven geldig document waaruit blijkt dat het schip de rapportage- en monitoringverplichtingen voor de betreffende verslagperiode heeft nageleefd.

Amendement

Vanaf 30 juni **2017** bewaren schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, aan boord een in overeenstemming met artikel 17 afgegeven geldig document waaruit blijkt dat het schip de rapportage- en monitoringverplichtingen voor de betreffende verslagperiode heeft nageleefd.

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 20 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De lidstaten voorzien in een strafstelsel voor niet-naleving van de in de artikelen 8 tot en met 12 vastgestelde monitoring- en rapportagevereisten en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die straffen worden opgelegd. De straffen zijn niet minder streng dan die welke overeenkomstig de nationale wetgeving betreffende broeikasgasemissies zijn voorzien in geval van niet-naleving van rapportageverplichtingen door marktdeelnemers, en zijn effectief, evenredig en afschrikkend. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk 1 juli **2017** in kennis van deze bepalingen en informeren de Commissie onverwijld over eventuele latere wijzigingen van deze bepalingen.

Amendement

1. De lidstaten voorzien in een strafstelsel voor niet-naleving van de in de artikelen 8 tot en met 12 vastgestelde monitoring- en rapportagevereisten en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die straffen worden opgelegd. De straffen zijn niet minder streng dan die welke overeenkomstig de nationale wetgeving betreffende broeikasgasemissies zijn voorzien in geval van niet-naleving van rapportageverplichtingen door marktdeelnemers, en zijn effectief, evenredig en afschrikkend. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk 1 juli **2015** in kennis van deze bepalingen en informeren de Commissie onverwijld over eventuele latere wijzigingen van deze bepalingen.

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni de in overeenstemming met artikel 11 gerapporteerde emissies openbaar bekend, evenals informatie over de naleving door het bedrijf van de in de artikelen 11 en 17 vermelde monitoring- en rapportagevereisten.

Amendement

1. De Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni **geaggregeerde gegevens over** de in overeenstemming met artikel 11 gerapporteerde emissies openbaar bekend, evenals informatie over de naleving door het bedrijf van de in de artikelen 11 en 17 vermelde monitoring- en rapportagevereisten.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) de identiteit van het schip (naam, IMO-registratienummer **en** registratie- of thuishaven);

Amendement

a) de identiteit van het schip (naam, IMO-registratienummer, registratie- of thuishaven **en de ijsklasse van het schip**);

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 2 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) de jaarlijkse CO₂-emissies;

Amendement

d) **uitsluitend** de jaarlijkse CO₂-emissies;

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 22 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De Commissie informeert de IMO en andere relevante internationale organen regelmatig over de uitvoering van deze verordening ***om de ontwikkeling te bevorderen van internationale regels binnen de IMO*** voor de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer.

Amendement

1. De Commissie informeert de IMO en andere relevante internationale organen regelmatig over de uitvoering van deze verordening ***met de bedoeling de verordening in overeenstemming te brengen met de binnen de IMO geboekte voortgang op het gebied van*** de monitoring, de rapportage en de verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer.

Amendement 54

**Voorstel voor een verordening
Artikel 22 – lid 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. Wanneer een internationale overeenkomst betreffende wereldwijde maatregelen ter vermindering van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer wordt bereikt, evalueert de Commissie deze verordening en ***kan ze, zo nodig, wijzigingen van deze verordening voorstellen.***

Amendement

3. Wanneer een internationale overeenkomst betreffende wereldwijde maatregelen ter vermindering van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer wordt bereikt, evalueert de Commissie deze verordening en ***ziet ze erop toe dat deze is afgestemd op de relevante internationale regels van de IMO.***

Amendement 55

**Voorstel voor een verordening
Artikel 23**

Door de Commissie voorgestelde tekst

De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen ***in aanvulling op en tot wijziging van de bepalingen van de bijlagen I en II om rekening te houden met recente wetenschappelijke informatie evenals de relevante gegevens aan boord van schepen en de relevante internationale regels en internationaal***

Amendement

De Commissie krijgt de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 24 gedelegeerde handelingen vast te stellen ***met betrekking tot de wijziging van bijlage I, om de monitoringmethoden aan te passen aan de wetenschappelijke en technologische vooruitgang en aan internationaal aanvaarde normen, en daarmee de***

geaccepteerde normen, om de meest nauwkeurige en efficiënte methoden vast te stellen voor de monitoring van emissies, en om de nauwkeurigheid van de in verband met de monitoring en rapportage van emissies verzochte informatie te verbeteren, wordt, onder voorbehoud van de in artikel 24 vermelde voorwaarden, overgedragen aan de Commissie voor zover het niet-essentiële onderdelen van deze verordening betreft.

betrouwbaarheid, geldigheid en nauwkeurigheid van de emissiegegevens te verbeteren.

De Commissie krijgt de bevoegdheid om overeenkomstig artikel 24 gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van bijlage II, om de monitoring van klimaatrelevante informatiemethoden nader te specificeren en aan te passen aan de wetenschappelijke en technologische vooruitgang en internationaal aanvaarde normen, en daarmee de betrouwbaarheid, geldigheid en nauwkeurigheid van de emissiegegevens te verbeteren.

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 24 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

1. De in de artikelen 15, 16 en 23 vermelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van **1 juli 2015**.

Amendement

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen als bedoeld in de artikelen **12 bis**, 15, 16 en 23, vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van **[dd/mm/jjjj]** *[datum van inwerkingtreding van deze verordening]*. **De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het verstrijken van de termijn van 5 jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden vóór het verstrijken van elke termijn tegen deze**

Amendement 57

Voorstel voor een verordening

Artikel 24 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het Europees Parlement of de Raad kunnen de in artikel 23 vermelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na 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

2. Het Europees Parlement of de Raad kan de in de artikelen 12 bis, 15, 16 en 23 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit omschreven bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na 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 58

Voorstel voor een verordening

Artikel 24 – lid 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

4. Een overeenkomstig *artikel 23* vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien 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 indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van de termijn van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden worden verlengd.

Amendement

4. Een overeenkomstig *de artikelen 12 bis, 15, 16 en 23* vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien 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 indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden worden verlengd.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening Artikel 27 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze verordening treedt in werking op 1 juli **2015**.

Amendement

Deze verordening treedt in werking op 1 juli **2014**.

Motivering

Om de tenuitvoerlegging van de verordening in 2015 voor te bereiden, is voldoende tijd nodig om de betreffende bepalingen uit te werken.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel B – punt 1 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze methode is gebaseerd op de hoeveelheid en het type brandstof zoals gedefinieerd op de BLN in combinatie met periodieke inventarisaties van de brandstoftanks op basis van de aflezing van de tanks. De brandstof aan het begin van de periode, plus leveringen, min de aan het eind van de periode beschikbare brandstof en de uit de opslag genomen brandstof tussen het begin en het einde van de periode vormen samen de in die periode verbruikte brandstof.

Amendement

Deze methode is gebaseerd op de hoeveelheid en het type brandstof zoals gedefinieerd op de BLN (***indien beschikbaar***) in combinatie met periodieke inventarisaties van de brandstoftanks op basis van de aflezing van de tanks. De brandstof aan het begin van de periode, plus leveringen, min de aan het eind van de periode beschikbare brandstof en de uit de opslag genomen brandstof tussen het begin en het einde van de periode vormen samen de in die periode verbruikte brandstof.

PROCEDURE

Titel	Monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013
Document- en procedurenummers	COM(2013)0480 – C7-0201/2013 – 2013/0224(COD)
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 4.7.2013
Advies uitgebracht door Datum bekendmaking	TRAN 4.7.2013
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Michael Cramer 11.9.2013
Behandeling in de commissie	14.11.2013 20.1.2014
Datum goedkeuring	21.1.2014
Uitslag eindstemming	+: 28 -: 11 0: 3
Bij de eindstemming aanwezige leden	Magdi Cristiano Allam, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Mike Natrass, Hubert Pirker, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Keith Taylor, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Roberts Zīle
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Phil Bennion, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz, Sabine Wils, Corien Wortmann-Kool
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Vittorio Prodi