



AANGENOMEN TEKSTEN

Voorlopige uitgave

P9_TA-PROV(2020)0219

Wereldwijd systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen *I**

Amendementen van het Europees Parlement aangenomen op 16 september 2020 op het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 om op gepaste wijze rekening te houden met het wereldwijde systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen (COM(2019)0038 – C8-0043/2019 – 2019/0017(COD))¹

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Amendement 1

**Voorstel voor een verordening
Overweging -1 (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(-1) De ongeken­de dreiging die klimaatverandering vormt, vereist meer ambitie en klimaatactie van de Unie en wereldwijd. De Unie wil zich meer inzetten voor de aanpak van klimaatverandering en de uitvoering van de Overeenkomst van Parijs^{1 bis}, waarbij zij rekening houdt met de meest recente wetenschappelijke kennis. In het speciaal verslag van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) van 2018 getiteld “Global warming of 1.5°C” wordt herhaald dat aanzienlijke emissiereducties in alle sectoren onontbeerlijk zijn om de

¹ De zaak werd voor interinstitutionele onderhandelingen terugverwezen naar de bevoegde commissie op grond van artikel 59, lid 4, vierde alinea, van het Reglement (A9-0144/2020).

mondiale opwarming te beperken tot 1,5 graad Celsius. In het speciaal verslag van het IPCC van 2019 getiteld “The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate” wordt verder gezegd dat klimaatmechanismen afhankelijk zijn van de gezondheid van ecosystemen in oceanen en zeeën, die momenteel de gevolgen ondervinden van de wereldwijde opwarming van het klimaat, vervuiling, overexploitatie van de mariene biodiversiteit, verzuring, zuurstofverlies en kusterosie. Het IPCC geeft aan dat de oceanen onderdeel van de oplossing zijn voor de beperking van en de aanpassing aan de gevolgen van klimaatverandering, en het onderstreept de noodzaak van de vermindering van de broeikasgasemissies en van de verontreiniging van ecosystemen, alsook van de bevordering van het gebruik van natuurlijke koolstofputten.

^{1 bis} Overeenkomst van Parijs (PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4).

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) Maritiem vervoer is van invloed op **het wereldwijde klimaat**, als gevolg van koolstofdioxide(CO₂)-emissies **door de scheepvaart**. In 2015 was de scheepvaart verantwoordelijk voor 13 % van de totale broeikasgasemissies door vervoer in de Unie¹⁵. De internationale zeescheepvaart is de enige vervoerssector die geen deel uitmaakt van het streven van de Unie naar terugdringing van de broeikasgasuitstoot.

Amendement

(1) Maritiem vervoer is van invloed op **klimaatverandering, op de mariene biodiversiteit, op de luchtkwaliteit en de volksgezondheid**, als gevolg van koolstofdioxide(CO₂)-emissies **en andere emissies die het genereert, zoals methaan, stikstofdioxide, zwaveloxide, fijnstof en zwarte koolstof**. In 2015 was de scheepvaart verantwoordelijk voor 13 % van de totale broeikasgasemissies door vervoer in de Unie¹⁵. **De wereldwijde maritieme emissies zullen tussen nu en 2050^{15 bis} naar verwachting met 50 tot 250 % toenemen. Tenzij er verdere maatregelen worden genomen, wordt verwacht dat de maritieme emissies in**

EER-verband tot 2050 met 86 % zullen stijgen ten opzichte van het niveau van 1990, ondanks de vaststelling van minimale efficiëntienormen voor schepen door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De internationale zeescheepvaart is de enige vervoerssector die geen deel uitmaakt van het streven van de Unie naar terugdringing van de broeikasgasuitstoot. De IMO heeft op 13 april 2018 een initiële strategie voor de vermindering van de broeikasgasemissies van schepen aangenomen. Maatregelen ter uitvoering van die strategie zijn dringend nodig, zowel op mondiaal als op Unieniveau, zodat er onmiddellijk maatregelen kunnen worden genomen om de maritieme emissies terug te dringen, bij te dragen aan de uitvoering van de Overeenkomst van Parijs en de voor de hele Unie geldende doelstelling van klimaatneutraliteit te verwezenlijken, zonder de klimaatinspanningen van andere sectoren in het gedrang te brengen.

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

¹⁵ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transport-emissions-of-greenhouse-gases-12>

^{15 bis} https://gm.imo.org/wp-content/uploads/2017/05/GHG3-Executive-Summary-and-Report_web.pdf.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) Alle economische sectoren moeten bijdragen aan de ***vermindering van de broeikasgasemissies*** overeenkomstig de ***toezegging van de medewetgevers zoals tot uiting gebracht in Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ en Richtlijn (EU) 2018/410 van***

Amendement

(2) Alle economische sectoren moeten bijdragen aan de ***gemeenschappelijke inspanning om de transitie naar broeikasgasneutraliteit zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2050 te voltooien***, overeenkomstig de ***toezeggingen van de Unie in het kader van de Overeenkomst van Parijs en de conclusies over***

*het Europees Parlement en de Raad*¹⁷.

klimaatverandering van de Europese Raad van 12 december 2019.

¹⁶ *Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB L 156 van 19.6.2018, blz. 26).*

¹⁷ *Richtlijn (EU) 2018/410 van het Europees Parlement en de Raad van 14 maart 2018 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG ter bevordering van kosteneffectieve emissiereducties en koolstofarme investeringen en van Besluit (EU) 2015/1814 (PB L 76 van 19.3.2018, blz. 3).*

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(3) In de resolutie van het Europees Parlement van **februari 2014** over **het beleidskader voor klimaat en energie 2030** werd er op aangedrongen dat de **Commissie en de lidstaten een** bindende streefwaarde voor de Unie voor 2030 **zouden vaststellen** om de broeikasgasemissies met ten minste **40 %** terug te dringen ten opzichte van het niveau van 1990. Het Europees Parlement merkte tevens op dat alle economische sectoren aan de vermindering van de broeikasgasemissies moeten bijdragen, als de Unie haar deel van de mondiale inspanningen wil leveren.

Amendement

(3) In de resolutie van het Europees Parlement van **14 maart 2019** over **klimaatverandering** **schaarde een grote meerderheid zich achter de doelstelling om zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2050 klimaatneutraliteit te bereiken. Het Europees Parlement heeft ook herhaaldelijk bij de Commissie en de lidstaten aangedrongen op een verhoging van de** bindende streefwaarde voor de Unie voor 2030 om de broeikasgasemissies met ten minste **55 %** terug te dringen ten opzichte van het niveau van 1990. Het Europees Parlement merkte tevens op dat alle economische sectoren, **inclusief de internationale luchtvaart en maritiem vervoer**, aan de vermindering van de

broeikasgasemissies moeten bijdragen, als de Unie *haar klimaatdoelstellingen wil halen en* haar deel van de mondiale inspanningen wil leveren. *Het snel nemen van maatregelen voor het koolstofvrij maken van de sector maritiem vervoer is des te belangrijker gezien de verklaring van het Parlement van 28 november 2019 over de noodtoestand op het vlak van klimaat en milieu.*

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 3 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(3 bis) Het Europees Parlement benadrukte in zijn resolutie van 28 november 2019 over de VN-klimaatconferentie 2019 in Madrid, Spanje (COP25) dat de Unie aanvullende maatregelen moet nemen voor het aanpakken van de broeikasgasemissies door de maritieme sector, gezien de trage en ontoereikende vooruitgang die is geboekt door de IMO. Het Europees Parlement heeft zich in het bijzonder uitgesproken voor de opname van de maritieme sector in de regeling van de Unie voor de handel in broeikasgasemissierechten (“EU-ETS”), alsook voor de invoering van efficiëntienormen voor schepen op het niveau van de Unie. Op marktwerking stoelende emissiereductiemaatregelen alleen volstaan niet om de doelstellingen van de Unie voor emissiereducties te verwezenlijken, en moeten dan ook worden aangevuld met naar behoren gehandhaafde bindende emissiereductievereisten.

Amendement 6

Voorstel voor een verordening

Overweging 4

Door de Commissie voorgestelde tekst

(4) In zijn conclusies van **24 oktober 2014** schaarde de Europese Raad zich, **wat de reductie van de in de Unie uitgestoten broeikasgassen betreft**, achter een bindend streefcijfer voor de Unie van ten minste 40 % in 2030 ten opzichte van 1990. Ook stelde de Europese Raad dat **het belangrijk is dat de emissies van broeikasgassen in de vervoersector en de risico's van afhankelijkheid van fossiele brandstoffen worden beperkt en vroeg hij de Commissie om te blijven zoeken naar instrumenten en maatregelen ten behoeve van een brede, technologie-neutrale aanpak, onder andere ter bevordering van emissiereductie, hernieuwbare energiebronnen en energie-efficiëntie in de vervoersector.**

Amendement

(4) In zijn conclusies van **12 december 2019^{1 bis}** schaarde de Europese Raad zich achter **de doelstelling om uiterlijk in 2050 een klimaatneutrale EU te bewerkstelligen**. Ook stelde de Europese Raad dat **alle ter zake doende EU-wetgeving en -beleidsmaatregelen moeten aansluiten bij en een bijdrage moeten leveren aan de verwezenlijking van de doelstelling klimaatneutraliteit, met inachtneming van een gelijk speelveld.**

1 bis

<https://www.consilium.europa.eu/media/41768/12-euco-final-conclusions-en.pdf>

Amendement 7

Voorstel voor een verordening

Overweging 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 bis) De sector maritiem vervoer is op dit moment de enige sector waarvoor de Unie geen expliciete emissiereductiedoelstelling of specifieke mitigatiemaatregelen heeft. In haar mededeling van 11 december 2019 over de Europese Green Deal heeft de Commissie aangegeven aanvullende maatregelen te willen nemen om de broeikasgasemissies van de maritieme sector aan te pakken, en in het bijzonder om de EU-ETS uit te breiden naar de maritieme sector, regelgeving vast te stellen voor de meest vervuilende schepen die havens van de

Unie aandoen, en aanmerende schepen te verplichten gebruik te maken van elektriciteit op de wal. In haar voorstel van 4 maart 2020 voor een verordening tot vaststelling van een kader voor de totstandbrenging van klimaatneutraliteit en tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1999 (Europese klimaatwet)^{1 bis} bevestigt de Commissie dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om de doelstelling van klimaatneutraliteit uiterlijk in 2050 te verwezenlijken en dat alle sectoren een bijdrage zullen moeten leveren, aangezien de broeikasgasemissies met de huidige beleidsmaatregelen tot 2050 naar verwachting met slechts 60 % verlaagd zullen zijn.

1 bis

https://ec.europa.eu/info/files/commission-proposal-regulation-european-climate-law_nl

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 4 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(4 ter) Het wegnemen van marktobstakels in de maritieme sector, inclusief het gebruik van een transparant en robuust systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV), is bedoeld om bij te dragen aan de aanwending van energie-efficiëntietechnologieën en daarmee aan een reductie van de maritieme emissies met ongeveer 2 % tot 2030. Om de maritieme sector volledig bij te laten dragen aan de inspanningen die de hele economie zich getroost om de doelstelling van de Unie inzake klimaatneutraliteit en de streefcijfers voor 2030 en andere mogelijke tussentijdse doelstellingen te halen, zijn verdere maatregelen noodzakelijk. Als primair instrument van de Unie voor de monitoring, rapportage

en verificatie van broeikasgasemissies en de luchtverontreiniging door maritiem vervoer vormt de EU-MRV-verordening een basis voor verdere actie. Het toepassingsgebied van die verordening moet derhalve worden uitgebreid met bindende vereisten voor maatschappijen om hun broeikasgasemissies per transportactiviteit te verminderen, en het is ook noodzakelijk om de EU-ETS uit te breiden tot de sector maritiem vervoer.

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(6) In april 2015 hebben het Europees Parlement en de Raad Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer²⁰ (hierna “de EU-MRV-verordening” genoemd) goedgekeurd, die in 2016 is aangevuld met twee gedelegeerde verordeningen²¹ en twee uitvoeringsverordeningen²². Het doel van de EU-MRV-verordening is om ten behoeve van verdere beleidsontwikkeling gegevens over scheepvaartemissies te verzamelen en om emissiereducties te stimuleren door de relevante markten informatie over de efficiëntie van schepen te verstrekken. De EU-MRV-verordening verplicht maatschappijen vanaf 2018 op jaarbasis de monitoring, rapportage en verificatie uit te voeren van het brandstofverbruik, de CO₂-emissies en de energie-efficiëntie van hun schepen bij reizen van en naar havens in de Europese Economische Ruimte (EER). **Dit** is ook van toepassing op CO₂-emissies in EER-havens. De eerste emissieverslagen **moeten** uiterlijk op 30 april 2019 worden ingediend.

Amendement

(6) In april 2015 hebben het Europees Parlement en de Raad Verordening (EU) 2015/757 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer²⁰ (hierna “de EU-MRV-verordening” genoemd) goedgekeurd, die in 2016 is aangevuld met twee gedelegeerde verordeningen²¹ en twee uitvoeringsverordeningen²². Het doel van de EU-MRV-verordening is om ten behoeve van verdere beleidsontwikkeling gegevens over scheepvaartemissies te verzamelen en om emissiereducties te stimuleren door de relevante markten informatie over de efficiëntie van schepen te verstrekken. **De EU-MRV-verordening is vastgesteld als een eerste stap in een gefaseerde benadering om de maritieme emissies op te nemen in de inspanningen van de Unie die gericht zijn op de vermindering van de broeikasgasemissies, en om vervolgens die emissies te beprijzen volgens het beginsel “de vervuiler betaalt”. Toen de EU-MRV-verordening werd vastgesteld, heeft de Commissie toegezegd om in het kader van toekomstige wetgevingsvoorstellen over maritieme emissies te bekijken welke volgende stappen geschikt zouden zijn om**

ervoor te zorgen dat de sector een billijke bijdrage levert aan het verwezenlijken van de emissiereductiedoelstellingen van de Unie, in het bijzonder de mogelijkheid om de EU-ETS uit te breiden naar de maritieme sector. De EU-MRV-verordening verplicht maatschappijen vanaf 2018 op jaarbasis de monitoring, rapportage en verificatie uit te voeren van het brandstofverbruik, de CO₂-emissies en de energie-efficiëntie van hun schepen bij reizen van en naar havens in de Europese Economische Ruimte (EER). **Deze verplichting** is ook van toepassing op CO₂-emissies in EER-havens. De eerste emissieverslagen *moesten* uiterlijk op 30 april 2019 worden ingediend **en zijn op 30 juni 2019 door de Commissie bekendgemaakt.**

²⁰ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

²¹ Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2072 van de Commissie betreffende de verificatieactiviteiten en accreditatie van verificateurs krachtens Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 320, van 26.11.2016, blz. 5); Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2071 van de Commissie van 22 september 2016 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft de methoden voor de monitoring van de kooldioxide-emissies en de regels voor het monitoren van andere relevante informatie (PB L 320, van 26.11.2016, blz. 1).

²² Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1927 van de Commissie van 4 november 2016

²⁰ Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2015 betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG (PB L 123 van 19.5.2015, blz. 55).

²¹ Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2072 van de Commissie betreffende de verificatieactiviteiten en accreditatie van verificateurs krachtens Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 320 van 26.11.2016, blz. 5); Gedelegeerde Verordening (EU) 2016/2071 van de Commissie van 22 september 2016 tot wijziging van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad voor wat betreft de methoden voor de monitoring van de kooldioxide-emissies en de regels voor het monitoren van andere relevante informatie (PB L 320 van 26.11.2016, blz. 1).

²² Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1927 van de Commissie van 4 november 2016

betreffende templates voor monitoringplannen, emissieverslagen en conformiteitsdocumenten uit hoofde van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 1). Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1928 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende de bepaling van de vervoerde vracht voor andere categorieën schepen dan passagiersschepen, roroscepen en containerschepen overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 22).

betreffende templates voor monitoringplannen, emissieverslagen en conformiteitsdocumenten uit hoofde van Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 1). Uitvoeringsverordening (EU) 2016/1928 van de Commissie van 4 november 2016 betreffende de bepaling van de vervoerde vracht voor andere categorieën schepen dan passagiersschepen, roroscepen en containerschepen overeenkomstig Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie van kooldioxide-emissies door maritiem vervoer (PB L 299 van 5.11.2016, blz. 22).

Amendement 10

Voorstel voor een verordening Overweging 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 bis) Het reduceren van de emissies door het maritiem vervoer en van de gevolgen daarvan voor de opwarming van de aarde en de luchtverontreiniging moet zodanig gebeuren dat er geen schade aan de mariene biodiversiteit wordt toegebracht, en moet worden omkaderd door maatregelen voor het herstel van de schade die de scheepvaartsector aan mariene en kustecosystemen aanricht, bijvoorbeeld in de vorm van lozingen op zee van ballastwater, koolwaterstoffen, zware metalen en chemische stoffen, het verlies van containers op zee en botsingen met walvisachtigen.

Amendement 11

Voorstel voor een verordening

Overweging 6 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 ter) *In de maritieme sector zijn de eigenaar van het schip en de persoon of entiteit die het schip commercieel exploiteert niet altijd dezelfde persoon. Alle gegevens die uit hoofde van de EU-MRV-verordening moeten worden verzameld, moeten derhalve worden bijeengebracht door en worden herleid tot de partij die verantwoordelijk is voor de commerciële exploitatie van het schip, zoals de beheerder, de tijdbvrachter of de rompbvrachter.*

Amendement 12

**Voorstel voor een verordening
Overweging 6 quater (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 quater) *De in het kader van de EU-MRV-verordening te verzamelen gegevens moeten worden gebruikt voor het bevorderen van de transitie naar emissievrije schepen middels de invoering van een energie-efficiëntiecertificaat voor schepen, met een ratingschaal, teneinde schepen – in het bijzonder bij verkoop of verhuur – op transparante wijze met elkaar te kunnen vergelijken en de lidstaten aan te sporen beste praktijken te bevorderen en de meest efficiënte schepen te ondersteunen.*

Amendement 13

**Voorstel voor een verordening
Overweging 6 quinquies (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 quinquies) *De Commissie moet samen met scheepseigenaren, andere belanghebbende partijen en*

onafhankelijke deskundigen een Europees scheepslabel voor producten ontwikkelen, teneinde consumenten te informeren over de milieugevolgen van het vervoer over zee van de producten die zij kopen. Een dergelijk label zou bijdragen aan de milieu- en energietransitie van de scheepvaartsector doordat het consumenten op transparante wijze betrouwbare informatie geeft over vrijwillige initiatieven. Het label zou consumenten aansporen producten te kopen van scheepseigenaren die hun milieu-impact, bijvoorbeeld de emissies van broeikasgassen en van verontreinigende stoffen, en geluidshinder, hebben gereduceerd en hun afval- en waterbeheer hebben verbeterd.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Overweging 6 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 sexies) Richtlijn 92/106/EEG¹ bis van de Raad draagt bij aan het reduceren van emissies van de vervoerssector door het bevorderen van een overstap van vrachtvervoer over de weg naar vervoersmodi met lagere emissies, inclusief emissievrije corridors. Die richtlijn moet worden herzien om te komen tot meer inspanningen ter bevordering van multimodaal vervoer, meer efficiëntie en alternatieven met lage emissies. Vervoer over water zonder uitstoot is essentieel voor de verwezenlijking van een duurzame overstap van wegvervoer naar vervoer over water, en derhalve moeten investeringen in infrastructuurvoorzieningen voor tanken en opladen in binnenhavens worden ondersteund.

^{1 bis} Richtlijn 92/106/EEG van de Raad van 7 december 1992 houdende vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor bepaalde vormen van gecombineerd vervoer van goederen tussen lidstaten (PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38).

Amendement 15

Voorstel voor een verordening Overweging 6 septies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 septies) Gezien hun geografische positie en economische activiteiten zijn havens van de Unie van strategisch belang voor de energietransitie. Via deze havens komen veel energiegrondstoffen de EU binnen (via invoer, opslag en/of distributie), daarnaast zijn deze havens steeds vaker betrokken bij de aanleg van faciliteiten voor de productie van hernieuwbare energie, en spelen ze een rol bij het ontwikkelen van strategieën voor het beheer van nieuwe energieën en de circulaire economie. In overeenstemming met de doelstellingen van de Europese Green Deal moet de Unie de decarbonisatie van de maritieme sector dan ook vooruit helpen met een strategische aanpak van havens in de Unie, ter ondersteuning van hun rol als facilitator van de energietransitie. De lidstaten moeten worden aangespoord om de ontwikkeling van emissievrije havens te bevorderen en te investeren in infrastructuurvoorzieningen voor tanken en opladen. Dit zou de gezondheid van alle burgers die in de buurt van havens en in kustgebieden wonen onmiddellijk ten goede komen, en leiden tot een vermindering van de negatieve gevolgen voor de mariene biodiversiteit en de biodiversiteit in kustgebieden, waartoe ook uitgestrekte stukken land behoren waarvan sommige deel uitmaken van het Natura 2000-netwerk.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 7

Door de Commissie voorgestelde tekst

(7) In artikel 22 van de EU-MRV-verordening is bepaald dat de Commissie, wanneer een internationale overeenkomst betreffende een wereldwijd systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies wordt bereikt, de EU-MRV-verordening zal evalueren en, zo nodig, wijzigingen zal voorstellen teneinde **overeenstemming** met die internationale overeenkomst te waarborgen.

Amendement

(7) In artikel 22 van de EU-MRV-verordening is bepaald dat de Commissie, wanneer een internationale overeenkomst betreffende een wereldwijd systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies wordt bereikt, **of betreffende wereldwijde maatregelen voor het reduceren van de broeikasgasemissies door maritiem vervoer**, de EU-MRV-verordening zal evalueren en, zo nodig, wijzigingen zal voorstellen teneinde **consistentie** met die internationale overeenkomst te waarborgen. **Het is belangrijk dat de Unie, los van eventuele wereldwijde maatregelen, ambitieus kan blijven en ten aanzien van klimaat een voortrekkersrol kan blijven vervullen door op het niveau van de Unie strengere maatregelen in stand te houden of vast te stellen.**

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Overweging 8

Door de Commissie voorgestelde tekst

(8) Uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 op de 21e conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC)²³ is goedgekeurd, hebben de Unie en haar lidstaten een reductiestreefcijfer voor de economie in haar geheel afgesproken. Via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) worden er inspanningen geleverd om internationale maritieme emissies te beperken; deze inspanningen moeten worden aangemoedigd. De IMO heeft in

Amendement

(8) Uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs, die in december 2015 op de 21e conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (UNFCCC)²³ is goedgekeurd, hebben de Unie en haar lidstaten een reductiestreefcijfer voor de economie in haar geheel afgesproken. Via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) worden er inspanningen geleverd om internationale maritieme emissies te beperken; deze inspanningen moeten worden aangemoedigd. De IMO heeft in

oktober 2016 een systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen (hierna “het wereldwijde IMO-DCS” genoemd) goedgekeurd²⁴.

oktober 2016 een systeem voor de verzameling van gegevens inzake stookolieverbruik door schepen (hierna “het wereldwijde IMO-DCS” genoemd) goedgekeurd²⁴. *De IMO heeft op 13 april 2018 ook een initiële strategie voor de vermindering van broeikasgasemissies van schepen vastgesteld (“de initiële strategie van de IMO”), teneinde de toename van die emissies zo snel mogelijk te plafonneren en die emissies uiterlijk in 2050 met ten minste 50 % te verlagen ten opzichte van het niveau van 2008, en alles in het werk te stellen om die emissies tot nul terug te brengen. Daarnaast hebben de lidstaten en de geassocieerde leden van de IMO, waaronder alle lidstaten van de Unie, toegezegd de CO₂-emissies per transportactiviteit, uitgedrukt als een gemiddelde voor de internationale zeescheepvaart, uiterlijk in 2030 met ten minste 40 % te verminderen, en zich hard te maken voor een vermindering met 70 %, uiterlijk in 2050. Het is daarom passend om de kernelementen van de initiële strategie van de IMO in het Unierecht op te nemen, en tegelijkertijd constructief te blijven samenwerken met de IMO-lidstaten om tot een wereldwijd akkoord te komen over de maatregelen om de broeikasgasemissies terug te dringen. Maatschappijen moeten ertoe worden verplicht de jaarlijkse CO₂-emissies per vervoersactiviteit tot 2030 lineair te verlagen met ten minste 40 % als een gemiddelde van alle schepen die onder hun verantwoordelijkheid vallen, in vergelijking met de gemiddelde prestatie per categorie schepen van dezelfde omvang en van hetzelfde type als gerapporteerd in het kader van de MRV-verordening. De uitgangssituatie voor de maatregelen ter beperking van broeikasgasemissies moet worden vastgesteld aan de hand van de gegevens uit het THETIS-MRV-systeem en het IMO-DCS, waarbij tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de emissiereducties die al zijn behaald door de maatschappijen die als eerste maatregelen*

hebben genomen in de richting van decarbonisatie. De Commissie moet gedelegeerde handelingen vaststellen om de gedetailleerde regels voor het bepalen van de uitgangssituatie, de jaarlijkse reductiefactor voor elke categorie schepen, de regels en middelen voor het berekenen en innen van de boetes voor emissies boven de maxima, en alle andere regels vast te stellen die nodig zijn voor de naleving van deze verplichting en de controle op de naleving van deze verplichting.

²³ Overeenkomst van Parijs (PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4).

²⁴ IMO-resolutie MEPC.278(70) tot wijziging van Marpol, bijlage VI.

²³ Overeenkomst van Parijs (PB L 282 van 19.10.2016, blz. 4).

²⁴ IMO-resolutie MEPC.278(70) tot wijziging van Marpol, bijlage VI.

Amendement 18

Voorstel voor een verordening Overweging 9

Door de Commissie voorgestelde tekst

(9) Gezien het naast elkaar bestaan van deze twee systemen voor monitoring, rapportage en verificatie beoordeelde de Commissie uit hoofde van artikel 22 van de EU-MRV-verordening hoe de twee systemen op elkaar kunnen worden afgestemd om de administratieve lasten voor schepen te verlichten en tegelijkertijd de doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen.

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

(10) Uit de effectbeoordeling is gebleken dat een gedeeltelijke afstemming

Amendement

(9) Gezien het naast elkaar bestaan van deze twee systemen voor monitoring, rapportage en verificatie beoordeelde de Commissie uit hoofde van artikel 22 van de EU-MRV-verordening hoe de twee systemen op elkaar kunnen worden afgestemd om de administratieve lasten voor schepen – **met name als de eigenaar een kmo is** – te verlichten en tegelijkertijd de doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen.

Amendement

(10) Uit de effectbeoordeling is gebleken dat een gedeeltelijke afstemming

van beide systemen voor monitoring, rapportage en verificatie ertoe kan bijdragen de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen te verlichten en tegelijkertijd de belangrijkste doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen. Een dergelijke gedeeltelijke afstemming mag echter geen wijziging inhouden van de voorschriften betreffende het beheer, **het toepassingsgebied**, de verificatie, de transparantie of de CO₂-rapportage van de EU-MRV-verordening, aangezien dergelijke wijzigingen de doelstellingen van de verordening ernstig zouden ondermijnen en de verstrekking van informatie ten behoeve van toekomstige beleidsbeslissingen en het stimuleren van de toepassing van energie-efficiënte maatregelen en gedrag in de scheepvaart in gevaar zou brengen. Mogelijke wijzigingen van de EU-MRV-verordening moeten derhalve de afstemming op het wereldwijde IMO-DCS beperken tot de definities, monitoringparameters, monitoringplannen en -templates.

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Er moet rekening worden gehouden met bepalingen van het wereldwijde IMO-DCS betreffende gegevens die jaarlijks moeten worden gemonitord en gerapporteerd, om te waarborgen dat voor scheepvaartactiviteiten die onder beide systemen vallen, gestroomlijnde gegevens worden verzameld. Derhalve moet de parameter "draagvermogen" worden gerapporteerd, **maar moet rapportage van de parameter "vervoerde vracht" vrijwillig blijven**. "Op zee doorgebrachte tijd" moet worden vervangen door de definitie van "vaaruren" van het wereldwijde IMO-DCS.

van beide systemen voor monitoring, rapportage en verificatie ertoe kan bijdragen de administratieve lasten voor scheepvaartmaatschappijen te verlichten en tegelijkertijd de belangrijkste doelstellingen van de EU-MRV-verordening te waarborgen. Een dergelijke gedeeltelijke afstemming mag echter geen wijziging inhouden van de voorschriften betreffende het beheer, de verificatie, de transparantie of de CO₂-rapportage van de EU-MRV-verordening, aangezien dergelijke wijzigingen de doelstellingen van de verordening ernstig zouden ondermijnen en de verstrekking van informatie ten behoeve van toekomstige beleidsbeslissingen en het stimuleren van de toepassing van energie-efficiënte maatregelen en gedrag in de scheepvaart in gevaar zou brengen. Mogelijke wijzigingen van de EU-MRV-verordening moeten derhalve de afstemming op het wereldwijde IMO-DCS beperken tot **de schepen die vallen onder de EU-MRV-verordening**, de definities, monitoringparameters, monitoringplannen en -templates.

Amendement

(12) Er moet rekening worden gehouden met bepalingen van het wereldwijde IMO-DCS betreffende gegevens die jaarlijks moeten worden gemonitord en gerapporteerd, om te waarborgen dat voor scheepvaartactiviteiten die onder beide systemen vallen, gestroomlijnde gegevens worden verzameld. Derhalve moet de parameter "draagvermogen" worden gerapporteerd, **naast** de parameter "vervoerde vracht". "Op zee doorgebrachte tijd" moet worden vervangen door de definitie van "vaaruren" van het wereldwijde IMO-DCS. Tot slot moet de

Tot slot moet de berekening van “afgelegde afstand” op het wereldwijde IMO-DCS²⁵ worden gebaseerd om de administratieve lasten te verlichten.

²⁵ IMO-Resolutie MEPC 282 (70).

berekening van “afgelegde afstand” op het wereldwijde IMO-DCS²⁵ worden gebaseerd om de administratieve lasten te verlichten.

²⁵ IMO-Resolutie MEPC 282 (70).

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Overweging 13

Door de Commissie voorgestelde tekst

(13) De inhoud van de monitoringplannen moet worden gestroomlijnd om rekening te houden met het wereldwijde IMO-DCS, behalve de onderdelen van het plan die nodig zijn om te waarborgen dat uit hoofde van de EU-MRV-verordening uitsluitend Uniegerelateerde gegevens worden gemonitord en gerapporteerd. Derhalve moeten de bepalingen “per reis” als onderdeel van het monitoringplan worden gehandhaafd.

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Overweging 13 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13) De inhoud van de monitoringplannen moet worden gestroomlijnd om rekening te houden met het wereldwijde IMO-DCS, behalve de onderdelen van het plan die nodig zijn om te waarborgen dat uit hoofde van de EU-MRV-verordening uitsluitend Uniegerelateerde gegevens worden gemonitord en gerapporteerd. Derhalve moeten de bepalingen “per reis” als onderdeel van het monitoringplan worden gehandhaafd. ***De Commissie moet de lidstaten ook bijstand bieden middels het uitwisselen van ervaringen en goede praktijken, alsook bij het gebruik van nieuwe technologieën, om de administratieve rompslomp te verminderen en gegevens efficiënt en veilig te kunnen opvragen.***

(13 bis) In de effectbeoordeling die de Commissie in 2013 in het kader van het voorstel voor de EU-MRV-verordening heeft verricht, is de doeltreffendheid van de EU-ETS voor maritieme emissies gebleken en is een

EU-ETS-systeem of een op een streefcijfer gebaseerd compensatiefonds geïdentificeerd als optie waarmee de noodzakelijke emissiereducties in de sector in kwestie kunnen worden bewerkstelligd. Om de maritieme scheepvaart in de emissiereductie-inspanningen van de Unie op te nemen, moet Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad¹ bis worden gewijzigd om daarin ook maritieme emissies op te nemen. De Commissie moet gedelegeerde handelingen vaststellen voor het bepalen van de totale hoeveelheid rechten voor maritiem vervoer, in overeenstemming met de situatie in andere sectoren, en van de methode voor de toewijzing van rechten voor maritiem vervoer die volledig via een veilingsysteem zal verlopen. Bij de voorbereiding van die gedelegeerde handelingen moet de Commissie de effectbeoordeling van 2013 bijwerken, met name om rekening te houden met de voor 2030 geldende emissiereductiedoelstelling voor de gehele economie van de Unie en met de doelstelling inzake klimaatneutraliteit als omschreven in Verordening (EU) .../... [Europese klimaatwet] en de economische gevolgen, waaronder de mogelijke risico's van onbedoelde modale verschuivingen en koolstoflekkage. De Commissie moet de resultaten van die beoordeling openbaar maken. Het is belangrijk dat de Unie en haar lidstaten steun geven aan maatregelen op internationaal niveau om de klimaatimpact van maritiem vervoer te beperken. De Commissie moet de vinger aan de pols houden wat de ontwikkeling van een marktgebaseerde maatregel door de IMO betreft en moet, wanneer het inderdaad tot de vaststelling van een mondiale, op marktwerking stoelende maatregel komt, bepalen hoe voor consistentie tussen maatregelen van de Unie en mondiale maatregelen kan worden gezorgd op een manier waarop de milieu-integriteit en de doeltreffendheid van de klimaatmaatregelen van de Unie

wordt behouden.

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Overweging 13 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 ter) De succesvolle transitie naar een emissievrije scheepvaart vereist een geïntegreerde benadering en de juiste randvoorwaarden voor het stimuleren van innovatie, zowel aan boord van schepen als in havens. Tot die randvoorwaarden behoren publieke en particuliere investeringen in onderzoek en innovatie, technologische en operationele maatregelen voor het verbeteren van de energie-efficiëntie van schepen, en de ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen, zoals waterstof en ammoniak, die worden geproduceerd uit hernieuwbare-energiebronnen, en van emissievrije aandrijvingstechnologieën, inclusief de noodzakelijke infrastructuurvoorzieningen voor tanken en opladen in havens. Er moet een Oceaanfonds in het leven worden geroepen, dat wordt gefinancierd met de inkomsten uit het veilen van maritieme rechten in het kader van de EU-ETS, voor de verbetering van de energie-efficiëntie van schepen en de ondersteuning van investeringen die erop gericht zijn een bijdrage te leveren aan koolstofvrij maritiem vervoer, waaronder in de kustvaart en in havens. De Commissie moet ook maatregelen nemen voor het reguleren van de toegang van de meest vervuilende schepen tot de havens in de Unie en om aangemeerde schepen die met fossiele brandstoffen worden aangedreven te verplichten gebruik te maken van elektriciteit op de wal of alternatieve emissievrije opties. De Commissie moet daarnaast ook de mogelijkheid onderzoeken om havens te verplichten op emissies gebaseerde overliggelden in

rekening te brengen.

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Overweging 13 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(13 quater) De succesvolle overgang naar emissievrije en groene schepen vereist een geïntegreerde benadering ter bevordering van innovatieve maatregelen voor groenere schepen, bijvoorbeeld met betrekking tot het ontwerp van de romp, nieuwe motoren en duurzame alternatieve brandstoffen, windaandrijving en operationele maatregelen, die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd om het brandstofverbruik en daarmee de emissies te verminderen, zoals snelheidsverlaging of betere routeplanning. Tussen 2006 en 2012 is verlaging van de snelheid (ook wel “slow steaming” genoemd) naar aanleiding van de scherpe stijging van de brandstofprijzen op grote schaal getest, en we weten nu dat een verlaging van de snelheid met 10 % een afname van het brandstofverbruik van ongeveer 19 % oplevert^{1 bis} en een vergelijkbare reductie van de emissies. Marktgebaseerde maatregelen zoals de EU-ETS zullen de vermindering van emissies en investeringen in onderzoek en innovatie aanwakkeren, de energie-efficiëntie van schepen verbeteren en de inzet van duurzame alternatieve brandstoffen en aandrijftechnologieën, met inbegrip van de noodzakelijke infrastructuurvoorzieningen voor tanken en opladen in havens en binnenhavens, bevorderen.

^{1 bis} “The impact of international shipping on European air quality and climate forcing”, Europees Milieuagentschap, Technisch verslag nr. 4/2013.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Overweging 14 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14 bis) Teneinde de hoge kwaliteit van de gegevens in het THETIS-MRV-register te handhaven, moeten aan het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) de noodzakelijke bevoegdheden en middelen ter beschikking worden gesteld om de door een verificateur als bevredigend aangemerkte emissierapporten te kunnen controleren.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Overweging 14 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14 ter) De Commissie moet de werking van Verordening (EU) 2015/757 aan een evaluatie onderwerpen, rekening houdend met de ervaring die bij de uitvoering van die verordening en van het wereldwijde IMO-DCS is opgedaan, en met andere relevante ontwikkelingen die gericht zijn op het reduceren van broeikasgasemissies door maritiem vervoer.

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Overweging 14 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(14 quater) Maritiem vervoer is ook een bron van luchtverontreinigende stoffen, zoals zwaveloxide (SO_x), stikstofdioxide (NO_x), zwevende deeltjes, ozonaantastende stoffen en vluchtige

organische stoffen^{1 bis}.

Luchtverontreinigende stoffen hebben gevolgen voor zowel het milieu als de volksgezondheid, in het bijzonder de gezondheid van mensen die in kustgebieden of in de buurt van havens wonen of werken. De Commissie moet de desbetreffende wetgeving uiterlijk in juni 2021 aan een toetsing onderwerpen en concrete voorstellen doen voor de aanpak van het probleem van door het maritiem vervoer veroorzaakte emissies van luchtverontreinigende stoffen. De Commissie moet ook werken aan de uitbreiding van de beheersgebieden voor SO_x-emissies (SECA) en de beheersgebieden voor NO_x-emissies (NECA) in alle Europese zeeën, zo ook in de Middellandse Zee, en het probleem van de lozing van afvalwater van scrubbers en de lozing van andere stoffen, zoals ballastwater, koolwaterstoffen, zware metalen en chemicaliën, in open water verder aanpakken, evenals het probleem van de gevolgen van deze stoffen voor de mariene biodiversiteit.

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Overweging 15

Door de Commissie voorgestelde tekst

(15) De doelstelling van Verordening (EU) 2015/757 is de monitoring, rapportage en verificatie van **CO₂-emissies** van schepen die EER-havens aandoen, **als de eerste stap in een gefaseerde aanpak** ter vermindering van broeikasgasemissies. Dit kan niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt, maar kan, vanwege de omvang en effecten ervan, beter op Unieniveau worden verwezenlijkt. Er moet rekening worden gehouden met het wereldwijde IMO-DCS en deze verordening waarborgt de voortzetting van de vergelijkbaarheid en de betrouwbaarheid van de verzamelde

Amendement

(15) De doelstelling van Verordening (EU) 2015/757 is de monitoring, rapportage en verificatie van **broeikasgasemissies** van schepen die EER-havens aandoen, **teneinde hun gemiddelde koolstofintensiteit per transportactiviteit te reduceren, onder andere door hun emissies wanneer ze aangemeerd zijn aanzienlijk te beperken, en die emissies te bepalen** ter vermindering van **door de maritieme sector veroorzaakte** broeikasgasemissies. Dit kan niet voldoende door de lidstaten worden verwezenlijkt, maar kan, vanwege de omvang en effecten ervan, beter op

gegevens op basis van een enkele reeks voorschriften. Overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, mag de Unie maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

Unieniveau worden verwezenlijkt. Er moet rekening worden gehouden met het wereldwijde IMO-DCS en deze verordening waarborgt de voortzetting van de vergelijkbaarheid en de betrouwbaarheid van de verzamelde gegevens op basis van een enkele reeks voorschriften. Overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, mag de Unie maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel, gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstelling te verwezenlijken.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Overweging 15 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(15 bis) De overstap op klimaatneutrale scheepvaart is nog geen feit en de maatregelen die hiertoe zijn genomen, schieten vooralsnog tekort. Havens komt een belangrijke rol toe bij het koolstofvrij maken van maritiem vervoer. Exploitanten van schepen die havens van de Unie aandoen, moeten worden verplicht te garanderen dat hun schepen – eenmaal aangemeerd – geen broeikasgasemissies of luchtverontreinigende emissies veroorzaken, bijvoorbeeld door gebruik te maken van elektriciteit aan de wal. Dit is met name belangrijk wanneer de aanlegplaatsen zich dicht in de buurt van stedelijke gebieden bevinden, teneinde de effecten van luchtverontreiniging op de menselijke gezondheid te beperken. Aangezien er bij de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen verschillen tussen schepen bestaan, moet deze vereiste in eerste instantie voor de meest vervuilende schepen gelden, waaronder grote

passagiersschepen.

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Overweging 15 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

**(15 ter) Scheepsexploitanten
moeten ervoor zorgen dat hun schepen zo
energie-efficiënt mogelijk worden ingezet,
en zo min mogelijk emissies veroorzaken.
Scheepsbouwers moeten ervoor zorgen
dat emissiereductie een prioriteit is bij het
ontwerpen van nieuwe schepen.**

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – titel (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Wijzigingen van Verordening (EU)
2015/757***

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – alinea -1 (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***Verordening (EU) 2015/757 wordt als
volgt gewijzigd:***

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 1 – punt -1 bis (nieuw) Verordening (EU) 2015/757 Overweging 23

Bestaande tekst

(23) *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 of in de handel beschikbare meetapparatuur kan worden geëist, hetgeen de invoering van het MRV-systeem in de Unie zou kunnen hinderen.*

Amendement

-1 bis) Overweging 23 wordt vervangen door:

“(23) *Het MRV-systeem van de Unie moet, in gevallen waarin voldoende betrouwbare of in de handel beschikbare meetapparatuur voorhanden is, worden uitgebreid tot andere broeikasgassen, klimaatbeïnvloeders en luchtvervuilers, teneinde het klimaat, het milieu en de menselijke gezondheid beter te beschermen.*”

Amendement 34

**Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt -1 ter (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 1**

Bestaande tekst

Artikel 1

Onderwerp

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

Amendement

-1 ter) Artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Onderwerp

In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van **broeikasgasemissies** en van andere relevante informatie van schepen die aankomen in, zich bevinden binnen of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen. **Teneinde bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstelling inzake klimaatneutraliteit voor de gehele economie van de Unie als omschreven in Verordening (EU) .../... [Europese klimaatwet], met inachtneming van de op 13 april 2018 vastgestelde initiële strategie van de IMO voor de vermindering van broeikasgasemissies van schepen, bevat deze verordening de verplichting voor maatschappijen om hun jaarlijkse gemiddelde CO₂-emissies per vervoersactiviteit te verminderen**

overeenkomstig artikel 12 bis.”

Amendement 35

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt -1 quater (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 2 – lid 1

Bestaande tekst

1. Deze verordening is van toepassing op de **CO₂-emissies** door schepen met een brutotonnage van **meer dan** 5 000 tijdens de reis van hun laatste aanloophaven naar een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, van een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat naar de volgende aanloophaven, en binnen aanloophavens onder de jurisdictie van een lidstaat.

Amendement

-1 quater) In artikel 2 wordt lid 1 vervangen door:

“1. Deze verordening is van toepassing op de **broeikasgasemissies** door schepen met een brutotonnage van 5 000 **en meer** tijdens de reis van hun laatste aanloophaven naar een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat, van een aanloophaven onder de jurisdictie van een lidstaat naar de volgende aanloophaven, en binnen aanloophavens onder de jurisdictie van een lidstaat.”

Amendement 36

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1 – letter -a (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 3 – alinea 1 – letter a bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

-a) het volgende punt wordt ingevoegd:

“a bis) “broeikasgasemissies”: de uitstoot van broeikasgassen door schepen als bedoeld in bijlage II bij Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad;*

*** Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 oktober 2003 tot vaststelling van een systeem voor de handel in broeikasgasemissierechten**

*binnen de Unie en tot wijziging van
Richtlijn 96/61/EG van de Raad (PB L
275 van 25.10.2003, blz. 32).”*

Amendement 37

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1 – letter -a bis (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 3 – alinea 1 – letter b

Bestaande tekst

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

Amendement

-a bis) punt b) wordt vervangen door:

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

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1 – letter a

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 3 – alinea 1 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

d) “maatschappij”: de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de beheerder of de rompbeverachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de scheepseigenaar heeft overgenomen en **die ermee heeft ingestemd alle door Verordening (EG) nr. 336/2006 van het Europees Parlement**

Amendement

“d) “maatschappij”: de scheepseigenaar of een andere organisatie of persoon, zoals de beheerder, **de tijdbeverachter** of de rompbeverachter, die de verantwoordelijkheid voor de **commerciële** exploitatie van het schip heeft overgenomen van de scheepseigenaar en **verantwoordelijk is voor het betalen van**

en de Raad voorgeschreven plichten en verantwoordelijkheid op zich te nemen;

de door het schip verbruikte brandstof;”

Amendement 39

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1 – letter a bis (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 3 – alinea 1 – letter i

Bestaande tekst

i) “andere relevante informatie”: informatie die betrekking heeft op CO₂-emissies afkomstig van het brandstofverbruik, op de vervoerswerkzaamheden en op de energie-efficiëntie van schepen, die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;

Amendement

a bis) punt i) wordt vervangen door:

“i) “andere relevante informatie”: informatie die betrekking heeft op CO₂-emissies afkomstig van het brandstofverbruik, op de vervoerswerkzaamheden, ***de mogelijkheid om gebruik te maken van elektriciteit op de wal***, en op de energie-efficiëntie van schepen, die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;”

Amendement 40

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1 bis (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 4 – lid 1

Bestaande tekst

1. Overeenkomstig de artikelen 8 tot en met 12, monitoren en rapporteren de maatschappijen, voor elk van ***hun*** schepen, de relevante parameters gedurende een verslagperiode. Zij voeren deze monitoring en rapportage uit binnen alle havens onder de jurisdictie van een lidstaat en voor reizen naar of uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.

Amendement

1 bis) Artikel 4, lid 1, wordt vervangen door:

“1. Overeenkomstig de artikelen 8 tot en met 12, monitoren en rapporteren de maatschappijen, voor elk van ***de*** schepen ***onder hun commerciële en operationele controle***, de relevante parameters gedurende een verslagperiode. Zij voeren deze monitoring en rapportage uit binnen alle havens onder de jurisdictie van een lidstaat en voor reizen naar of uit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat.
”

Amendement 41

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 1 ter (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 5 – lid 2 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1 ter) Aan artikel 5 wordt het volgende lid toegevoegd:

“2 bis. Uiterlijk op 31 december 2021 stelt de Commissie in overeenstemming met artikel 23 gedelegeerde handelingen vast, teneinde deze verordening aan te vullen middels een specificatie van de methoden voor het bepalen van methaanemissies (CH₄).

Naast de vaststelling van de in de eerste alinea bedoelde gedelegeerde handelingen voert de Commissie een beoordeling uit en brengt uiterlijk op 31 december 2021 aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de gevolgen voor het wereldwijde klimaat van broeikasgasemissies, met uitzondering van CO₂ en CH₄, van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen. Dat verslag gaat in voorkomend geval vergezeld van een wetgevingsvoorstel om de kwestie van de omgang met die emissies te behandelen.”

Amendement 72

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – alinea 1 – punt 2 – letter a – punt i bis (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 6 – lid 3 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

i bis) het volgende punt wordt ingevoegd:

“c bis) emissiefactoren voor alternatieve brandstoffen, met inbegrip van vloeibaar aardgas, biobrandstoffen en

koolstofhoudende hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong, worden uitgedrukt in CO₂-equivalenten, omvatten alle broeikasgassen, en zijn gebaseerd op levenscyclusanalyse. Deze emissiefactoren worden door de Commissie vastgesteld door middel van uitvoeringshandelingen. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 24, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure;”

Amendement 42

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 3 – letter a

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 9 – lid 1 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

f) vervoerde vracht, op vrijwillige basis;

Amendement

Schrappen

Amendement 43

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 3 bis (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 9 – lid 2 – letter a

Bestaande tekst

a) *alle* reizen die het schip tijdens de verslagperiode maakt, beginnen vanuit of eindigen in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en

Amendement

3 bis) In artikel 9, lid 2, wordt punt a) vervangen door:

“a) *niet minder dan 90 % van de* reizen die het schip tijdens de verslagperiode maakt, begint vanuit of eindigt in een haven onder de jurisdictie van een lidstaat, en”;

Amendement 44

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 4 – letter a bis (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 10 – alinea 1 – letter j bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

a bis) het volgende lid wordt ingevoegd:
“j bis) vervoerde vracht.”

Amendement 45

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 5 – letter a

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 11 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

2. Wanneer een schip van maatschappij wisselt, dient de vorige maatschappij zo dicht mogelijk bij de dag waarop de wisseling wordt voltooid en niet later dan **drie maanden** na de wisseling, bij de Commissie en de autoriteiten van de betreffende vlaggenstaat een verslag in over dezelfde elementen als in het emissieverslag, maar beperkt tot de periode waarin de activiteiten onder haar verantwoordelijkheid werden uitgevoerd.

“2. Wanneer een schip van maatschappij wisselt, dient de vorige maatschappij **op de dag waarop de wisseling wordt voltooid of** zo dicht mogelijk bij de dag waarop de wisseling wordt voltooid en niet later dan **één maand** na de wisseling, bij de Commissie en de autoriteiten van de betreffende vlaggenstaat een verslag in over dezelfde elementen als in het emissieverslag, maar beperkt tot de periode waarin de activiteiten onder haar verantwoordelijkheid werden uitgevoerd. **De nieuwe maatschappij zorgt ervoor dat elk schip dat onder haar verantwoordelijkheid valt vanaf het moment van de wisseling voor de rest van de verslagperiode aan de eisen van deze verordening voldoet.**”

Amendement 46

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 5 – letter b bis (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 11 – lid 3 – punt xi bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b bis) in lid 3, onder a), wordt het volgende punt ingevoegd:
“xi bis) vervoerde vracht;”

Amendement 47

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 5 – letter b ter (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 11 – lid 3 – punt xi ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

b ter) in lid 3, onder a), wordt het volgende punt ingevoegd:

“xi ter) de grootte van het schip;

Amendement 48

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 5 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Hoofdstuk II bis (nieuw) – Artikel 12 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 bis) Het volgende hoofdstuk wordt ingevoegd:

“HOOFDSTUK II bis

EMISSIEREDUCTIE

Artikel 12 bis

Vermindering van emissies

1. Maatschappijen verlagen uiterlijk in 2030 de jaarlijkse CO₂-emissies per vervoersactiviteit lineair met ten minste 40 % als een gemiddelde van alle schepen die onder hun verantwoordelijkheid vallen, in vergelijking met de gemiddelde prestatie per categorie schepen van dezelfde omvang en van hetzelfde type als gerapporteerd in het kader van deze verordening.

2. Indien een maatschappij in een bepaald jaar niet aan de in lid 1 bedoelde jaarlijkse vermindering voldoet, legt de Commissie een financiële sanctie op die doeltreffend, evenredig en afschrikkend is en verenigbaar is met een marktgebaseerd emissiehandelssysteem, zoals de EU-ETS.

De betaling van de boete wegens emissies boven de maxima ontslaat de maatschappij niet van haar verplichting uit hoofde van lid 1 voor de periode tot 2030. Indien maatschappijen niet aan de emissiegrenswaarden van dit artikel voldoen, zijn de bepalingen van artikel 20, leden 3 en 4 van toepassing.

3. De Commissie stelt uiterlijk ... [6 maanden na de inwerkingtreding van deze verordening] gedelegeerde handelingen vast in overeenstemming met artikel 23, teneinde deze verordening aan te vullen door de in lid 1 genoemde scheepscategorieën te definiëren, door het uitgangspunt te bepalen evenals de jaarlijkse lineaire reductiefactor die moet worden gehanteerd voor elke scheepscategorie met gebruikmaking van de gegevens uit het THETIS-MRV-systeem, waaronder de verplichte parameter “vervoerde vracht”, en het IMO-DCS, waarbij tegelijkertijd rekening wordt gehouden met de emissiereducties die al zijn behaald door de maatschappijen die als eerste maatregelen hebben genomen in de richting van decarbonisatie, teneinde de in lid 1 genoemde doelstelling te halen, door de regels en middelen voor het berekenen en innen van de in lid 2 genoemde boetes voor emissies boven de maxima te specificeren, en alle andere regels die nodig zijn voor de naleving en de controle op de naleving van dit artikel.

4. Binnen 12 maanden nadat de IMO maatregelen heeft genomen voor de uitvoering van de op 13 april 2018 vastgestelde initiële strategie ter vermindering van de broeikasgasemissies van schepen, en voordat deze maatregelen in werking treden, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in, waarin zij de ambitie en de algemene milieu-integriteit van de maatregelen waartoe de IMO heeft besloten, met inbegrip van hun algemene ambitie met betrekking tot de doelstellingen in het kader van de

Overeenkomst van Parijs, tot de voor 2030 geldende emissiereductiedoelstelling voor de gehele economie van de Unie en tot de doelstelling inzake klimaatneutraliteit als omschreven in Verordening (EU).../... [Europese klimaatwet] onderzoekt.

5. In voorkomend geval kan de Commissie het in lid 4 bedoelde verslag vergezeld doen gaan van een wetgevingsvoorstel aan het Europees Parlement en de Raad om deze verordening te wijzigen op een wijze die in overeenstemming is met de doelstelling van instandhouding van de milieu-integriteit en doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie, met name de voor 2030 geldende emissiereductiedoelstellingen voor de gehele economie van de Unie en de doelstelling inzake klimaatneutraliteit als omschreven in Verordening (EU).../... [Europese klimaatwet].”

Amendement 49

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 5 ter (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 12 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

5 ter) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 12 ter

Emissies van aangemeerde schepen

Maatschappijen zorgen ervoor dat uiterlijk in 2030 geen onder hun verantwoordelijkheid vallende schepen broeikasgasemissies uitstoten wanneer ze aangemeerd zijn.”

Amendement 50

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 5 quater (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757
Artikel 21 – lid 1

Bestaande tekst

1. De Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni de overeenkomstig artikel 11 gerapporteerde informatie **over de CO₂-emissies** bekend, evenals de informatie als bedoeld in lid 2 van dit artikel.

Amendement

5 quater) In artikel 21 wordt lid 1 vervangen door:

“1. De Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni de overeenkomstig artikel 11 gerapporteerde informatie bekend, evenals de informatie als bedoeld in lid 2 van dit artikel.”

Amendement 51

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 5 quinquies (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 21 – lid 2 – letter a

Bestaande tekst

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

Amendement

5 quinquies) Artikel 21, lid 2, punt a, wordt vervangen door:

“a) de identiteit van het schip (naam, **maatschappij**, IMO-identificatienummer en registratie- of thuishaven);”

Amendement 74

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 6 bis (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 21 – lid 2 – letter d

Bestaande tekst

d) het totale jaarlijkse brandstofverbruik tijdens reizen;

Amendement

(6 bis) Artikel 21, lid 2, punt d), wordt als volgt gewijzigd:

d) het totale jaarlijkse brandstofverbruik, **per soort brandstof**, tijdens reizen;

Amendement 52

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6 ter (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 21 – lid 2 – letter k bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 ter) In artikel 21, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:

“k bis) de omvang van het schip.”

Amendement 76

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6 quater (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 21 – lid 2 – letter k bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 quater) in artikel 21, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:

“k bis) totale afstand;”

Amendement 77

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6 quinquies (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 21 – lid 2 – letter k ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 quinquies) in artikel 21, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:

“k ter) laadvermogen;”

Amendement 78

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6 sexies (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 21 – lid 2 – letter k quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 sexies) in artikel 21, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:

“k quater) vervoerswerkzaamheden;”

Amendement 79

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6 septies (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 21 – lid 2 – letter k quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 septies) in artikel 21, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:

“k quinquies) naam van de scheepseigenaar;”

Amendement 80

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6 octies (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 21 – lid 2 – letter k sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(6 octies) in artikel 21, lid 2, wordt het volgende punt toegevoegd:

“k sexies) vervoerde vracht.”

Amendement 53

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 – punt 6 nonies (nieuw)

Verordening (EU) 2015/757

Artikel 21 – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 nonies) Aan artikel 21 wordt het volgende lid toegevoegd:

“6 bis. Het EMSA verricht in overeenstemming met zijn werkprogramma voor 2020-2022 een verdere statistische verificatie van de overeenkomstig artikel 11, lid 1, ingediende gegevens om te waarborgen dat de verstrekte gegevens consistent zijn.”

Amendement 54

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 6 decies (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 21 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 decies) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 21 bis

De toekenning van milieuprestatielabels voor schepen

1. Om emissiereducties te stimuleren en de transparantie van informatie te verbeteren, ontwikkelt de Commissie een alomvattend systeem van de Unie voor de toekenning van milieuprestatielabels voor schepen, dat van toepassing is op alle onder deze verordening vallende schepen.

2. Uiterlijk op 1 juli 2021 stelt de Commissie overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast, teneinde deze verordening aan te vullen door voorschriften uit te werken inzake de werking van het systeem van de Unie voor de toekenning van milieuprestatielabels voor schepen, alsmede de technische normen die de basis van dit systeem vormen.”

Amendement 55

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 6 undecies (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 22 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 undecies) *Artikel 22, lid 3, wordt
geschrapt.*

Amendement 56

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 6 duodecies (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 22 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 duodecies) *Het volgende artikel wordt
ingevoegd:*

“Artikel 22 bis

Evaluatie

*1. Uiterlijk op 31 december 2022
evalueert de Commissie de werking van
deze verordening, rekening houdend met
de ervaring die bij de uitvoering ervan is
opgedaan, alsook met andere relevante
ontwikkelingen die gericht zijn op de
vermindering van de door het maritiem
vervoer veroorzaakte broeikasgasemissies
en op het voldoen aan de toezeggingen
van de Unie in het kader van de
Overeenkomst van Parijs. In het kader
van de evaluatie stelt de Commissie
aanvullende eisen voor om andere
broeikasgasemissies dan CO₂ te
verminderen, alsook om
luchtverontreinigende stoffen en de lozing
van afvalwater, ook van scrubbers, van
schepen in open water terug te dringen.
In de evaluatie wordt ook rekening
gehouden met de uitbreiding van het
toepassingsgebied van deze verordening
tot schepen met een brutotonnage tussen
400 en 5 000. De evaluatie gaat zo nodig
vergezeld van een wetgevingsvoorstel tot
wijziging van deze verordening.*

2. *In het kader van de komende evaluatie van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad* en van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad** dient de Commissie tevens een voorstel in tot vaststelling van bindende doelstellingen voor de lidstaten om te waarborgen dat er in zee- en binnenhavens voldoende walstroom beschikbaar is.*

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

** *Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1)."*

Amendement 57

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 6 terdecies (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 23 – lid 2

Bestaande tekst

2. De in artikel 5, **lid 2**, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 1 juli 2015. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie.

Amendement

6 terdecies) Artikel 23, lid 2, wordt vervangen door:

“2. De in artikel 5, **leden 2 en 2 bis, artikel 12 bis, lid 3**, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 1 juli 2015. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de

De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.

bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.”

Amendement 58

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 6 quaterdecies (nieuw)
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 23 – lid 3

Bestaande tekst

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, **lid 2**, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, bedoelde 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 die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

Amendement 59

Voorstel voor een verordening
Artikel 1 – punt 6 quindecies
Verordening (EU) 2015/757
Artikel 23 – lid 5

Bestaande tekst

5. Een overeenkomstig artikel 5, **lid 2**, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt

Amendement

6 quaterdecies) Artikel 23, lid 3, wordt vervangen door:

“3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, **leden 2 en 2 bis, artikel 12 bis, lid 3**, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, bedoelde 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 die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.”

Amendement

6 quindecies) Artikel 23, lid 5, wordt vervangen door:

“5. Een overeenkomstig artikel 5, **leden 2 en 2 bis, artikel 12 bis, lid 3**, artikel 15, lid 5, en artikel 16, lid 3, vastgestelde

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 van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

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 van twee maanden de Commissie hebben medegedeeld daartegen geen bezwaar te zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.”

Amendement 60

Voorstel voor een verordening

Artikel 1 bis (nieuw)

Richtlijn 2003/87/EG

Hoofdstuk II bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 1 bis

Wijzigingen van Richtlijn 2003/87/EG

Richtlijn 2003/87/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Het volgende hoofdstuk wordt ingevoegd:

“HOOFDSTUK II bis

MARITIEM VERVOER

Artikel 3 octies bis

Toepassingsgebied

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn met ingang van 1 januari 2022 van toepassing op de verlening en toewijzing van rechten in verband met broeikasgasemissies door schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen krachtens Verordening (EU) 2015/757 van het Europees Parlement en de Raad*. Als er een wijziging van maatschappij is uit hoofde van artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2015/757, is de nieuwe maatschappij uitsluitend

verplicht rechten te verwerven voor broeikasgasemissies met betrekking tot de periode waarin de activiteiten van het schip onder de verantwoordelijkheid van die maatschappij werden uitgevoerd.

Artikel 3 octies ter

Totale hoeveelheid en methode van toewijzing van rechten voor maritiem vervoer

- 1. Ten laatste op 31 december 2020 actualiseert de Commissie de in 2013 uitgevoerde effectbeoordeling bij het voorstel van de Commissie voor Verordening (EU) nr. 525/2013 van het Europees Parlement en de Raad** en stelt zij in overeenstemming met artikel 23 gedelegeerde handelingen vast, teneinde deze richtlijn aan te vullen middels het vaststellen van de totale hoeveelheid rechten voor maritiem vervoer, in overeenstemming met de situatie in andere sectoren, en de methode van toewijzing van rechten voor maritiem vervoer die volledig via een veilingstelsel zal verlopen, alsook middels het vaststellen van de speciale bepalingen voor de lidstaat van beheer. De gedelegeerde handelingen zijn gebaseerd op de beste beschikbare gegevens en op een beoordeling van de gevolgen van verschillende opties, waaronder de gevolgen voor de emissies en de economie.*
- 2. De artikelen 12 t/m 16 zijn op dezelfde wijze van toepassing op rechten voor maritiem vervoer als op rechten voor andere activiteiten.*
- 3. Ten minste 50 % van de opbrengsten die worden gegenereerd met de veiling van de rechten als bedoeld in lid 1 van dit artikel vloeit in het krachtens artikel 3 octies quater opgerichte Fonds.*
- 4. De opbrengsten van de veiling van rechten die niet worden gebruikt via het in artikel 3 quater bedoelde fonds en die aan de lidstaten worden toegewezen, worden gebruikt op een wijze die in overeenstemming is met de doelstellingen van deze richtlijn, met name om de*

klimateverandering in de Unie en in derde landen aan te pakken, om de mariene ecosystemen die door de opwarming van de aarde worden getroffen, te beschermen en te herstellen, en om een rechtvaardige overgang in de lidstaten te ondersteunen met steun voor de herplaatsing, omscholing en bijscholing van werknemers, onderwijs, initiatieven voor het zoeken naar werk en het opzetten van nieuwe bedrijven, in dialoog met de sociale partners. Alle informatie over het gebruik van die opbrengsten wordt openbaar gemaakt.

5. De Commissie ziet toe op de uitvoering van dit hoofdstuk en controleert of er geen tendens bestaat bij maatschappijen om de vereisten van deze richtlijn te ontlopen. Indien nodig stelt de Commissie maatregelen voor om dergelijk gedrag te voorkomen.

Artikel 3 octies quater

Oceaanfonds

1. Er wordt een Oceaanfonds ("het Fonds") in het leven geroepen voor de periode 2022-2030, voor de verbetering van de energie-efficiëntie van schepen en de ondersteuning van investeringen in innovatieve technologieën en infrastructuurvoorzieningen om de sector maritiem vervoer koolstofvrij te maken, waaronder in de kustvaart en in havens, en voor de introductie van duurzame alternatieve brandstoffen, zoals waterstof en ammoniak, die worden geproduceerd uit hernieuwbare energiebronnen, en van emissievrije aandrijvingstechnologieën, waaronder windtechnologie. 20 % van de inkomsten van het Fonds wordt gebruikt om bij te dragen aan de bescherming, het herstel en een beter beheer van mariene ecosystemen die gevolgen ondervinden van de opwarming van de aarde, zoals beschermde mariene gebieden, en om een horizontale, duurzame blauwe economie, zoals hernieuwbare mariene energie, te bevorderen. Alle door het Fonds ondersteunde investeringen worden openbaar gemaakt en zijn in

overeenstemming met de doelstellingen van deze richtlijn.

2. In afwijking van artikel 12 van deze richtlijn kunnen maritieme vervoersmaatschappijen een jaarlijkse lidmaatschapsbijdrage aan het Fonds betalen in overeenstemming met al hun tijdens het voorgaande jaar uit hoofde van Verordening (EU) 2015/757

gerapporteerde emissies, ter beperking van de administratieve lasten voor maritieme maatschappijen, waaronder kleine en middelgrote ondernemingen en/of ondernemingen die niet regelmatig aan deze richtlijn onderworpen activiteiten verrichten. Het Fonds geeft rechten collectief vrij namens maatschappijen in de sector maritiem vervoer die lid zijn van het Fonds. De lidmaatschapsbijdrage per ton emissies worden jaarlijks uiterlijk op 28 februari door het Fonds vastgesteld, en wel ten minste op het niveau van de hoogste genoteerde primaire of secundaire afwikkelprijs voor rechten tijdens het voorgaande jaar.

3. Het Fonds verwerft rechten die gelijk zijn aan de collectieve totale hoeveelheid bijdragen als bedoeld in lid 2 van dit artikel gedurende het voorgaande kalenderjaar, en geeft ze elk jaar ten laatste op 30 april vrij voor het uit hoofde van artikel 19 van deze richtlijn opgerichte register voor daaropvolgende annulering. Alle informatie over de bijdragen wordt openbaar gemaakt.

4. Het Fonds wordt centraal beheerd door een orgaan van de Unie met een beheersstructuur die gelijkwaardig is aan die van het Fonds als bedoeld in artikel 10 bis, lid 8, van deze richtlijn. De beheersstructuur en het besluitvormingsproces van het Fonds zijn transparant en inclusief, met name bij de vaststelling van prioritaire gebieden, criteria en procedures voor de toekenning van subsidies. Belanghebbenden vervullen een passende adviserende rol. Alle informatie over de investeringen en

alle andere relevante informatie over de werking van het Fonds wordt beschikbaar gesteld voor het publiek.

5. De Commissie bespreekt met derde landen de mogelijkheden voor deze landen om ook gebruik te maken van het Fonds.

6. De Commissie is bevoegd om ter aanvulling van deze richtlijn overeenkomstig artikel 23 gedelegeerde handelingen vast te stellen betreffende de uitvoering van dit artikel.

Artikel 3 octies quinquies

Rapportage en evaluatie door de Commissie betreffende de uitvoering van maatregelen ter beperking van de klimaatverandering op het niveau van de Internationale Maritieme Organisatie

1. Binnen 12 maanden nadat de IMO mondiale marktgebaseerde maatregelen heeft genomen voor de vermindering van de door het maritiem vervoer veroorzaakte broeikasgasemissies, en voordat deze maatregelen van kracht worden, dient de Commissie bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in, waarin zij de ambitie en de algemene milieu-integriteit van die maatregelen, met inbegrip van hun algemene ambitie met betrekking tot de doelstellingen in het kader van de Overeenkomst van Parijs, tot de voor 2030 geldende emissiereductiedoelstelling voor de gehele economie van de Unie en tot de doelstelling inzake klimaatneutraliteit als omschreven in Verordening (EU).../... [Europese klimaatwet] onderzoekt. In dat verslag wordt met name rekening gehouden met de mate van deelname aan die mondiale maatregelen, hun afdwingbaarheid, transparantie, de sancties voor niet-naleving, de processen voor publieke input, het gebruik van compensatiecredits, monitoring, rapportage en verificatie van emissies, registers, verantwoordingsplicht en regels inzake het gebruik van biobrandstoffen.

2. In voorkomend geval doet de Commissie het in lid 1 bedoelde verslag

vergezeld gaan van een wetgevingsvoorstel aan het Europees Parlement en de Raad om deze richtlijn te wijzigen op een wijze die in overeenstemming is met de doelstelling van instandhouding van de milieu-integriteit en doeltreffendheid van de klimaatactie van de Unie, met name de voor 2030 geldende emissiereductiedoelstelling voor de gehele economie van de Unie en de doelstelling inzake klimaatneutraliteit als omschreven in Verordening (EU).../... [Europese klimaatwet].

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

*** 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 klimaatverandering, en tot intrekking van Beschikking nr. 280/2004/EG (PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13)."*