



EUROPEES PARLEMENT

2009 - 2014

Zittingsdocument

A7-0080/2014

31.1.2014

*****I**
VERSLAG

over 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))

Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid

Rapporteur: Theodoros Skylakakis

Verklaring van de gebruikte tekens

- * Raadplegingsprocedure
- *** Goedkeuringsprocedure
- ***I Gewone wetgevingsprocedure (eerste lezing)
- ***II Gewone wetgevingsprocedure (tweede lezing)
- ***III Gewone wetgevingsprocedure (derde lezing)

(De aangeduide procedure is gebaseerd op de in de ontwerptekst voorgestelde rechtsgrond.)

Amendementen op een ontwerphandeling

Amendementen van het Parlement in twee kolommen

Geschrapte tekstdelen worden in de linkerkolom in *vet cursief* aangegeven. Vervangen tekstdelen worden in beide kolommen in *vet cursief* aangegeven. Nieuwe tekst wordt in de rechterkolom in *vet cursief* aangegeven.

In de eerste en tweede regel van de koptekst boven elk amendement wordt verwezen naar het tekstdel in kwestie van de ontwerphandeling. Indien een amendement betrekking heeft op een bestaande handeling, waarop in de ontwerphandeling wijzigingen worden voorgesteld, bevat de koptekst bovendien een derde en vierde regel, die verwijzen naar de bestaande handeling respectievelijk naar de bepaling in kwestie.

Amendementen van het Parlement in de vorm van een geconsolideerde tekst

Nieuwe tekstdelen worden in *vet cursief* aangegeven. Geschrapte tekstdelen worden aangegeven met het symbool **■** of worden doorgestreept. Waar tekstdelen vervangen worden, wordt de nieuwe tekst in *vet cursief* aangegeven, terwijl de vervangen tekst wordt geschrapt of doorgestreept. Bij wijze van uitzondering worden zuiver technische wijzigingen die de diensten aanbrengen met het oog op de opstelling van de definitieve tekst, niet gemarkeerd.

INHOUD

Blz.

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT	5
ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE	49
ADVIES VAN DE COMMISSIE VERVOER EN TOERISME	69

ONTWERPWETGEVINGSRESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT

over 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))

(Gewone wetgevingsprocedure: eerste lezing)

Het Europees Parlement,

- het voorstel van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad (COM(2013)0480),
 - gezien artikel 294, lid 2, en artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, op grond waarvan het voorstel door de Commissie bij het Parlement is ingediend (C7-0201/2013),
 - gezien artikel 294, lid 3, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,
 - gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité van 16 oktober 2013¹,
 - na raadpleging van het Comité van de Regio's²,
 - gezien artikel 55 van zijn Reglement,
 - gezien het verslag van de Commissie milieubeheer, volksgezondheid en voedselveiligheid en de adviezen van de Commissie industrie, onderzoek en energie en de Commissie vervoer en toerisme (A7-0080/2014),
1. stelt onderstaand standpunt in eerste lezing vast;
 2. verzoekt om hernieuwde voorlegging indien de Commissie voornemens is ingrijpende wijzigingen in haar voorstel aan te brengen of dit door een nieuwe tekst te vervangen;
 3. verzoekt zijn Voorzitter het standpunt van het Parlement te doen toekomen aan de Raad en aan de Commissie alsmede aan de nationale parlementen.

¹ Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

² Nog niet in het Publicatieblad verschenen.

Amendement 1

Voorstel voor een verordening Titel

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over monitoring, de rapportage en de verificatie van **kooldioxide**-emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013.

Amendement

Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad over monitoring, de rapportage en de verificatie van **broeikasgas**emissies door maritiem vervoer en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) Maritiem vervoer heeft een effect op het mondiale klimaat en op de luchtkwaliteit, ten gevolge van de kooldioxide-emissie (CO₂) en overige emissies, waaronder stikstofoxide (NO_x), zwaveloxide (SO_x), methaan (CH₄), fijnstof (PM) en zwarte koolstof (BC).

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) De internationale zeescheepvaart is de enige vervoerssector die buiten het streven van de Unie naar terugdringing van de broeikasgasuitstoot valt. Volgens de effectbeoordeling bij dit verordeningvoorstel zijn de EU-gerelateerde CO₂-emissies door de internationale scheepvaart van 1990 tot 2007 met 48 % toegenomen.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 1 quater (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quater) In het licht van het snel ontwikkelende wetenschappelijke inzicht in deze effecten, moet in de context van deze verordening regelmatig een bijgewerkte beoordeling van de niet-CO₂-effecten van het maritiem vervoer op het mondiale klimaat worden uitgevoerd. De Commissie moet aan de hand van haar beoordelingen en rekening houdend met de resolutie van het Europees Parlement van 14 september 2011 over een brede aanpak van niet-CO₂-gerelateerde maar voor het klimaat relevante antropogene emissies, de implicaties voor het beleid en de beleidsmaatregelen analyseren om die emissies te beperken.

Amendement 5

Voorstel voor een verordening Overweging 1 quinquies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 quinquies) De Commissie moet ook maatregelen treffen om de andere activiteiten aan te pakken die leiden tot de emissie van broeikasgassen en luchtvervuilende stoffen die niet onder deze verordening vallen, d.w.z. het gebruik van koelvloeistoffen aan boord van vissersvaartuigen, en verdampingsemissies bij het laden-lossen van brandstof en bulkgoederen (bijv. VOC's, PM).

Amendement 6

Voorstel voor een verordening Overweging 1 sexies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 sexies) 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 7

Voorstel voor een verordening Overweging 1 septies (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 septies) 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 Unie, waartoe de IMO-overeenkomsten inzake de "Energy Efficiency Index" en het "Ship Energy Efficiency Management Plan" zullen bijdragen".

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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.

Amendement

(3) Volgens door de IMO verstrekte gegevens kunnen het specifieke energieverbruik en de CO₂-emissies van schepen **met 25-75 %** worden verminderd door toepassing van operationele maatregelen en benutting van bestaande technologieën; een aanzienlijk deel van deze maatregelen kan worden beschouwd als kosteneffectief - **of zouden de sector zelfs nettovoordelen kunnen bieden** - aangezien de lagere brandstofkosten ervoor zorgen dat eventuele operationele of investeringskosten kunnen worden terugverdiend.

Amendement 9

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 het **tenuitvoerleggen van een marktgebaseerde maatregel, namelijk beprijzing van de emissies of een heffing waarvoor de oprichting nodig is** van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van **broeikasgasemissies** op basis van het brandstofverbruik van schepen Het verzamelen van gegevens over die emissies is een eerste stap in een gefaseerde aanpak, **die gerechtvaardigd wordt door de noodzaak om dergelijke emissies terug te dringen**, voor de opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor de

vermindering van broeikasgassen.
Toegang van het publiek tot de emissiegegevens zal bijdragen tot de wegneming van veel van de marktbelemmeringen die vaak verhinderen dat maatregelen die meer opleveren dan ze kosten en die de emissies van de sector beperken, worden toegepast.

Amendement 10

Voorstel voor een verordening

Overweging 6

Door de Commissie voorgestelde tekst

(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 **prijstelling** 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) 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 **broeikasgasemissies** door maritiem vervoer als eerste stap en de **invoering van nieuwe beleidsinstrumenten, met name, de beprijzing** van deze emissies **of een heffing** 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 11

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**

Amendement

(7) De verwachting is dat de invoering van een MRV-systeem voor de Unie zal leiden tot emissieverminderingen aangezien het

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 bijdrage van het maritiem vervoer aan een koolstofarme economie.

kan bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen. Deze verlaging van de vervoerskosten komt ten goede aan de internationale handel. Daarnaast is een robuust MRV-systeem een vereiste voor marktgebaseerde maatregelen of **andere maatregelen om het beginsel "de vervuiler betaalt" een betere grondslag te verschaffen**, of die nu op Unie-niveau of wereldwijd worden toegepast. **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 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 12

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. **Broeikasgasemissies** in Unie-havens, inclusief schepen die aangemeerd liggen of zich verplaatsen binnen de haven, moeten ook worden meegerekend, met name omdat er specifieke maatregelen **en alternatieve technologieën, zoals infrastructuren voor stroomvoorziening van schepen die aangemeerd liggen**, beschikbaar zijn voor de vermindering of voorkoming daarvan. Deze regels moeten

op non-discriminatoire wijze worden toegepast op alle schepen, ongeacht de gevoerde vlag.

Motivering

In havensteden vormen de emissies van schepen een belangrijke bron van stedelijke vervuiling. Schepen op hun ligplaatsen die op het elektriciteitsnet zijn aangesloten, kunnen hun motor uitzetten, waardoor een deel van de hinder wordt weggenomen. Deze technologie is al beproefd en brengt tal van milieuvoordelen mee, bovenop het industriële potentieel dat zij kan hebben.

Amendement 13

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 broeikasgasemissies 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 14

Voorstel voor een verordening Overweging 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(10) Een robuust, per schip specifiek MRV-systeem voor de Unie moet worden gebaseerd op de berekening van de emissies afkomstig van de verbruikte brandstof op reizen van en naar Uniehavens, aangezien brandstofverkoopgegevens niet voldoende

(10) Een robuust, per schip specifiek MRV-systeem voor de Unie moet worden gebaseerd op de berekening van de emissies afkomstig van de verbruikte brandstof ***of op de accurate rapportage van de werkelijke emissies*** op reizen van en naar Uniehavens, aangezien

nauwkeurige ramingen kunnen bieden voor het brandstofverbruik binnen dit specifiek toepassingsgebied als gevolg van de grote tankcapaciteit van schepen.

brandstofverkoopgegevens niet voldoende nauwkeurige ramingen kunnen bieden voor het brandstofverbruik binnen dit specifiek toepassingsgebied als gevolg van de grote tankcapaciteit van schepen.

Motivering

Schepen die gebruikmaken van continue monitoring krijgen nauwkeurige informatie over hun emissies en dienen deze informatie niet opnieuw om te hoeven zetten naar verbruikte brandstof.

Amendement 15

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

(11) Het MRV-systeem van de Unie moet ook andere ***relevante*** informatie omvatten ***om*** de bepalende factoren voor de ontwikkeling van emissies verder ***te analyseren en*** het MRV-systeem van de Unie in lijn ***te brengen*** met internationale initiatieven voor de invoering van efficiëntienormen voor bestaande schepen, die tevens operationele maatregelen omvatten, en bij ***te dragen*** aan het wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie.

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Overweging 12

Door de Commissie voorgestelde tekst

(12) Om ***de administratieve lasten voor***

Amendement

(12) Om ***coherentie van het MRV-systeem***

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 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.

van de Unie met het vigerende internationaal recht en in het bijzonder met MARPOL, bijlage VI, te garanderen, moeten de regels voor MRV van toepassing zijn op schepen van 400 brutoton (GT) en meer. Met deze non-discriminatoire drempel, die moet worden toegepast met minimale administratieve lasten voor scheepseigenaren en exploitanten, wordt ervoor gezorgd dat alle relevante uitstoters onder de verordening vallen, wordt een gelijk speelveld gecreëerd, en wordt ertoe bijgedragen dat er een internationale overeenkomst wordt bereikt over MRV.

Amendement 17

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

Schrappen

Amendement 18

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) *Het MRV-systeem van de Unie biedt een mogelijkheid om te zorgen voor coherente regulering van de scheepvaartsector ten opzichte van andere sectoren en het is derhalve noodzakelijk dat de monitoring van NO_x die ook deel uitmaakt van MARPOL, bijlage VI, in het MRV-systeem van de Unie wordt opgenomen.*

Amendement 19

Voorstel voor een verordening Overweging 16 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(16 bis) *Krachtens het MARPOL-Verdrag worden de "Energy Efficiency Index" (EEDI) voor nieuwe schepen, alsmede het gebruik van de "Ship Energy Efficient Management Plans (SEEMP)" binnen de bestaande vloot verplicht gesteld.*

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Overweging 18

Door de Commissie voorgestelde tekst

(18) Verificatie door geaccrediteerde controleurs moet ervoor zorgen dat monitoringplannen en emissieverslagen correct zijn en voldoen aan de bij deze verordening gestelde vereisten. Als belangrijk element voor de vereenvoudiging van de verificatie, moeten

Amendement

(18) Verificatie door geaccrediteerde controleurs moet ervoor zorgen dat monitoringplannen en emissieverslagen correct zijn en voldoen aan de bij deze verordening gestelde vereisten. ***Bekwaamheidsvereisten zijn dan ook van essentieel belang om te waarborgen dat***

controleurs de betrouwbaarheid van de gegevens controleren door gerapporteerde gegevens te vergelijken met geraamde gegevens die gebaseerd zijn op de traceergegevens en kenmerken van het schip. Dergelijke ramingen kunnen worden verstrekt door de Commissie. Controleurs zijn onafhankelijke en bevoegde personen of rechtspersonen en moeten zijn geaccrediteerd door nationale accrediteringsinstanties die zijn opgericht in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/93¹⁹.

¹⁹ PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30.

Amendement 21

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

een verificateur de in deze verordening bedoelde verificatieactiviteiten kan uitvoeren. Als belangrijk element voor de vereenvoudiging van de verificatie, moeten controleurs de betrouwbaarheid van de gegevens controleren door gerapporteerde gegevens te vergelijken met geraamde gegevens die gebaseerd zijn op de traceergegevens en kenmerken van het schip. Dergelijke ramingen kunnen worden verstrekt door de Commissie. Controleurs zijn onafhankelijke en bevoegde personen of rechtspersonen en moeten zijn geaccrediteerd door nationale accrediteringsinstanties die zijn opgericht in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 9 juli 2008 tot vaststelling van de eisen inzake accreditatie en markttoezicht betreffende het verhandelen van producten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 339/9319.

¹⁹ PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30.

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 *broeikasgasemissies* van schepen en de nadere regels voor de verificatie van emissierapporten en de accreditatie van controleurs. Het is van

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.

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 22

Voorstel voor een verordening Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

(26) Met het oog op uniforme voorwaarden voor het gebruik van geautomatiseerde systemen en standaard elektronische templates voor de samenhangende rapportage van emissies en andere **klimatelevante** informatie aan de Commissie en betrokken landen moeten er uitvoeringsbevoegdheden worden overgedragen aan de Commissie. Deze noodzakelijke uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren²³.

²³ PB L 251 van 18.9.2012, blz. 49.

Amendement

(26) Met het oog op uniforme voorwaarden voor het gebruik van geautomatiseerde systemen en standaard elektronische templates voor de samenhangende rapportage van emissies en andere **relevante** informatie aan de Commissie en betrokken landen moeten er uitvoeringsbevoegdheden worden overgedragen aan de Commissie. Deze noodzakelijke uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren²³.

²³ PB L 251 van 18.9.2012, blz. 49.

Amendement 23

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 **broeikasgasemissies** van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak ter vermindering van deze emissies **en ter verwezenlijking van de doelstellingen van het witboek "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte" van de Commissie** 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 24

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

Amendement

In deze verordening zijn regels vastgesteld voor de nauwkeurige monitoring, rapportage en verificatie van **broeikasgasemissies** en andere **relevante** informatie van schepen die aankomen in, zich bevinden in of vertrekken uit havens die onder de jurisdictie vallen van een

jurisdictie vallen van een lidstaat, om op kosteneffectieve wijze de vermindering van *CO₂-emissies* door het maritiem vervoer te bevorderen.

lidstaat, om op kosteneffectieve wijze de vermindering van *broeikasgasemissies* door het maritiem vervoer te bevorderen.

Amendement 25

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.

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 2– lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, *schepen die vis vangen of verwerken*, houten schepen met een primitieve bouw, schepen die niet mechanisch worden aangedreven en overheidsschepen die worden gebruikt voor niet-commerciële doelen.

Amendement

2. Deze verordening is niet van toepassing op oorlogsschepen, hulpschepen van de marine, houten schepen met een primitieve bouw, schepen die niet mechanisch worden aangedreven en overheidsschepen die worden gebruikt voor niet-commerciële doelen.

Amendement 27

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": de uitstoot van CO₂ **en NO_x** in de atmosfeer door schepen, zoals bepaald in artikel 2;

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter e

Door de Commissie voorgestelde tekst

(e) "verificateur": een rechtspersoon die verificatie-activiteiten uitvoert en die is geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad²⁶ en deze verordening;

Amendement

e) "verificateur": een rechtspersoon die verificatie-activiteiten uitvoert en die is geaccrediteerd door een nationale accreditatie-instantie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008 van het Europees Parlement en de Raad²⁶ en deze verordening **of een agentschap dat verantwoordelijk is voor het scheepsemissemodelleringsstelsel**;

²⁶ PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30.

²⁶ OJ L 218, 13.8.2008, p. 30.

Motivering

Door ook agentschappen te vermelden als verificateurs, krijgen scheepseigenaren in deze verordening de mogelijkheid om modellering te gebruiken als manier om de emissies te monitoren.

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

(g) "andere **klimatelevante** informatie": informatie die betrekking heeft op het brandstofverbruik, **de vervoerswerkzaamheden** en de energie-efficiëntie van schepen en die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;

Amendement

(g) "andere **relevante** informatie": informatie die betrekking heeft op **de broeikasgasemissies van** het brandstofverbruik, **de afgelegde afstand, de mogelijkheden voor stroomvoorziening vanaf de wal** en de energie-efficiëntie van schepen en die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter j

Door de Commissie voorgestelde tekst

(j) "conservatief": gebaseerd op een reeks aannames die zijn vastgesteld om te garanderen dat de jaarlijkse emissies niet worden onderschat en de afstanden **of de hoeveelheid vervoerde vracht** niet worden overschat;

Amendement

(j) "conservatief": gebaseerd op een reeks aannames die zijn vastgesteld om te garanderen dat de jaarlijkse emissies niet worden onderschat en de afstanden niet worden overschat;

Amendement 31

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter k

Door de Commissie voorgestelde tekst

(k) "ton CO₂": **metrische ton CO₂**;

Amendement

Schrappen

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) "schip op zijn ligplaats": een schip dat veilig afgemeerd of voor anker ligt in een haven in de Unie, tijdens het laden, lossen of het fungeren als hotel voor de bemanning (hotelling), met inbegrip van de tijd waarin het schip niet is betrokken bij goederenafhandeling;

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) "ijswaardigheid": de score die door de overheid of door een door de overheid erkende instantie aan een schip is toegekend en die aangeeft dat het schip geschikt is om te varen bij zee-ijs.

Amendement 34

Voorstel voor een verordening Artikel 4– lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De bedrijven monitoren en rapporteren voor elk schip de hoeveelheid en het soort brandstof dat gedurende een **kalenderjaar** is verbruikt binnen **elke haven** onder de jurisdictie van een lidstaat en voor **elke reis** die aankomt in en vertrekt vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat in overeenstemming met de leden 2 tot en met 6.

1. De bedrijven monitoren en rapporteren voor elk schip de hoeveelheid en het soort brandstof dat gedurende een **rapporteringsperiode** is verbruikt binnen **alle havens** onder de jurisdictie van een lidstaat en voor **alle reizen** die aankomen in en vertrekken vanuit een haven onder de jurisdictie van een lidstaat in overeenstemming met de leden 2 tot en

met 6.

Amendement 35

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 **CO₂- NO_x-emissies** afkomstig van de verbranding van brandstoffen, **zowel wanneer het schip op zee is als wanneer het aangemeerd ligt**. De bedrijven nemen gepaste maatregelen om lacunes in de gegevens tijdens de verslagperiode te voorkomen.

Amendement 36

Voorstel voor een verordening Artikel 4 – lid 6 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

6 bis. De bedrijven houden in hun latere monitoring en rapportage rekening met de aanbevelingen in de overeenkomstig artikel 13 opgestelde verificatieverslagen.

Amendement 37

Voorstel voor een verordening Artikel 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

Voor de toepassing van artikel 4, leden 1, ² en 3, stellen bedrijven hun emissies en andere **klimaatrelevante** informatie vast voor elk van hun schepen van meer dan **5 000 GT** in overeenstemming met een van

Amendement

Voor de toepassing van artikel 4, leden 1, 2 en 3, stellen bedrijven hun emissies en andere **relevante** informatie vast voor elk van hun schepen van meer dan **400 GT** in overeenstemming met een van de in bijlage

de in bijlage I opgenomen methoden.

I opgenomen methoden.

Amendement 38

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Wanneer een internationale overeenkomst om broeikasgasemissies door maritiem vervoer te monitoren wordt bereikt, herziet de Commissie de in bijlage I bedoelde methoden en wordt zij ertoe gemachtigd overeenkomstig artikel 24 gedelegeerde handelingen aan te nemen betreffende eventuele wijzigingen op die bijlage om het gebruik van stroommeters voor de toepasselijke verbrandingsprocessen of directe emissiemetingen nader te specificeren.

Amendement 39

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

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.

1. Uiterlijk 31 augustus 2017 dienen bedrijven bij de verificateurs een monitoringplan in waarin vermeld wordt welke methode is gekozen om emissies en andere ***relevante*** informatie voor elk van hun schepen van meer dan ***400 GT*** te monitoren en te rapporteren.

Amendement 40

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 ijswaardigheid van het schip** en de naam van de eigenaar van het schip;

Amendement 41

**Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 3 – letter c**

Door de Commissie voorgestelde tekst

c) een beschrijving van de emissiebronnen aan boord van het schip, **zoals hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gassen en de gebruikte** brandstoftypen;

Amendement

c) een beschrijving van de **volgende** emissiebronnen **en de bijbehorende** brandstoftypen aan boord van het schip:

(i) hoofdmotor(en)

(ii) hulpmotor(en)

(iii) boiler(s)

(iv) generator(en) van inerte gassen;

Amendement 42

**Voorstel voor een verordening
Artikel 6 – lid 3 – letter d**

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) een beschrijving van de procedures, systemen en verantwoordelijkheden die worden gebruikt voor het bijwerken van de lijst van emissiebronnen gedurende een **monitoringjaar** om te verzekeren dat de emissies van het schip volledig worden gemonitord en gerapporteerd;

Amendement

(d) een beschrijving van de procedures, systemen en verantwoordelijkheden die worden gebruikt voor het bijwerken van de lijst van emissiebronnen gedurende een **monitoringperiode** om te verzekeren dat de emissies van het schip volledig worden gemonitord en gerapporteerd;

Amendement 43

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter h – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de vervoerde vracht en het aantal passagiers, voor zover van toepassing;

Schrappen

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter h bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(h bis) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de afgelegde afstand en de tijd gedurende welke het schip door ijs heeft gevaren;

Amendement 45

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(j) de datum van de laatste wijziging van het monitoringplan.

Schrappen

Amendement 46

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter j bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(j bis) een revisiestaat om alle details betreffende verrichte revisies te noteren;

Amendement 47

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 monitoringplannen op basis van templates. **De Commissie is bevoegd overeenkomstig artikel 24 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de technische regels vast te stellen** voor het opstellen van de templates voor de in lid 1 vermelde monitoringplannen. **Deze templates zijn zo eenvoudig mogelijk en leiden niet tot overbodige rompslomp.**

Amendement 48

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 2 – inleidende formule

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In de **volgende** situaties wordt het monitoringplan door een bedrijf gewijzigd:

In de **onder a) tot en met e) beschreven** situaties wordt het monitoringplan door een bedrijf gewijzigd. **Het monitoringplan wordt enkel gewijzigd in het licht van de specifieke wijzigingen die zijn doorgevoerd ten gevolge van die situaties.**

Amendement 49

Voorstel voor een verordening Artikel 7 – lid 2 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

a) indien het schip van eigenaar wisselt;

Amendement

a) indien het schip van eigenaar, **van documenthouder of vlaggenstaat** wisselt;

Amendement 50

Voorstel voor een verordening Artikel 8 – lid 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Monitoring mag worden opgeschort gedurende perioden waarin het schip zich in een noodsituatie bevindt met inbegrip van levensreddende acties.

Amendement 51

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt **en uitgesplitst naar de brandstof die is gebruikt binnen en buiten emissiecontrolegebieden;**

Amendement

b) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt;

Amendement 52

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) uitgestoten CO₂;

Amendement

c) uitgestoten CO₂ **en NO_x**;

Amendement 53

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(f) vervoerde vracht;

Schrappen

Amendement 54

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter f bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(f bis) energie-efficiëntie als bepaald in
bijlage II;***

Amendement 55

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g) vervoerswerkzaamheden.

Schrappen

Amendement 56

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter g bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

***(g bis) datum en tijdstip van het begin en
het einde van perioden gedurende welke
de monitoring is opgeschort wegens
noodsituaties zoals levensreddende acties,
alsmede de beschrijving hiervan;***

Amendement 57

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

voor schepen voor de grote vaart die een reeks Uniehavens aandoen, dient het Europese traject te worden beschouwd als één reis.

Amendement 58

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – lid 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In afwijking van lid 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 59

Voorstel voor een verordening Artikel 10

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 10

Article10

Monitoring op jaarbasis

Monitoring op jaarbasis

Op basis van het in overeenstemming met artikel 13, lid 1, goedgekeurde monitoringplan monitort het bedrijf, in overeenstemming met deel A van bijlage I en bijlage II, voor elk schip en voor elk kalenderjaar de volgende parameters:

Op basis van het in overeenstemming met artikel 13, lid 1, goedgekeurde monitoringplan monitort het bedrijf, in overeenstemming met deel A van bijlage I en bijlage II, voor elk schip en voor elk kalenderjaar de volgende parameters:

a) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk

a) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk

type brandstof dat in totaal is verbruikt **en uitgesplitst naar de brandstof die is gebruikt binnen en buiten emissiecontrolegebieden**;

- b) totale CO₂-emissies;
- (c) totale CO₂-emissies van alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat;
- (d) totale CO₂-emissies van alle reizen die zijn vertrokken uit havens onder de jurisdictie van een lidstaat;
- e) totale CO₂-emissies van alle reizen naar havens onder de jurisdictie van een lidstaat;
- (f) CO₂ emissies binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat op de aanlegplaats;
- (g) totale afgelegde afstand;
- (h) totale op zee doorgebrachte tijd;
- (i) totale vervoerswerkzaamheden**;
- (j) gemiddelde energie-efficiëntie.

type brandstof dat in totaal is verbruikt;

- b) totale CO₂- **en NO_x**-emissies;
- c) totale CO₂- **en NO_x**-emissies van alle reizen tussen havens onder de jurisdictie van een lidstaat;
- (d) totale CO₂- **en NO_x**-emissies van alle reizen die zijn vertrokken uit havens onder de jurisdictie van een lidstaat;
- e) totale CO₂- **en NO_x**-emissies van alle reizen naar havens onder de jurisdictie van een lidstaat;
- (f) CO₂- **en NO_x**-emissies binnen havens onder de jurisdictie van een lidstaat op de aanlegplaats;
- (g) totale afgelegde afstand;
- (h) totale op zee **en op de aanlegplaats** doorgebrachte tijd;
- (j) gemiddelde energie-efficiëntie.

Amendement 60

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 3 – letter a – sub iii bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

iii bis) de ijswaardigheid van het schip,

Amendement 61

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 3 – letter a – sub iv

Door de Commissie voorgestelde tekst

(iv) technische efficiëntie van het schip (*in voorkomend geval* de "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) *of de "Estimated Index Value" (EVI) in overeenstemming met IMO-resolutie MEPC.215 (63))*;

Amendement

(iv) **gecertificeerde** technische efficiëntie van het schip **uitgedrukt in** de "Energy Efficiency Design Index" (EEDI), **wanneer dit van toepassing is op het desbetreffende type schip**;

Amendement 62

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 3 – letter a – punt ix

Door de Commissie voorgestelde tekst

(ix) adres, telefoonnummer, *fax* en e-mailadres van een contactpersoon;

Amendement

(ix) adres, telefoonnummer en e-mailadres van een contactpersoon;

Amendement 63

Voorstel voor een verordening
Artikel 11 – lid 3 – letter c bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(c bis) details betreffende de opschorting van monitoringperioden wegens noodsituaties en levensreddende acties.

Amendement 64

Voorstel voor een verordening
Artikel 13 – lid 5

Door de Commissie voorgestelde tekst

5. De verificateur zorgt er in het bijzonder voor dat de emissies en andere **klimatelevante** informatie die zijn opgenomen in het emissieverslag, zijn

Amendement

5. De verificateur zorgt er in het bijzonder voor dat de emissies en andere **relevante** informatie die zijn opgenomen in het emissieverslag, zijn vastgesteld in

vastgesteld in overeenstemming met de artikelen 8, 9 en 10 en het in artikel 6 vermelde monitoringplan. Tevens zorgt de verificateur ervoor dat de emissies en andere in de verslagen opgenomen **klimatelevante** informatie overeenstemmen met de gegevens die overeenkomstig bijlagen I en II zijn berekend op basis van andere bronnen.

overeenstemming met de artikelen 8, 9 en 10 en het in artikel 6 vermelde monitoringplan. Tevens zorgt de verificateur ervoor dat de emissies en andere in de verslagen opgenomen **relevante** informatie overeenstemmen met de gegevens die overeenkomstig bijlagen I en II zijn berekend op basis van andere bronnen.

Amendement 65

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 7 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

7 bis. Wanneer de verificateur heeft vastgesteld dat de prestaties van het bedrijf met betrekking tot de monitoring en rapportage van emissies op bepaalde vlakken kunnen worden verbeterd, bijvoorbeeld ten aanzien van nauwkeurigheid, efficiëntie van de monitoring en rapportage, neemt hij in het verificatieverslag aanbevelingen op voor mogelijke verbeteringen.

Amendement 66

Voorstel voor een verordening Artikel 15– lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De verificateur stelt mogelijke risico's in verband met het monitoring- en rapportageproces vast door gerapporteerde emissies te vergelijken met geschatte gegevens gebaseerd op de traceergegevens en kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen. Wanneer er aanzienlijke afwijkingen worden gevonden, voert de

Schrappen

verificateur nadere analyses uit.

Motivering

De beschreven verificatieprocedure dient een optie te zijn voor het bedrijf om de emissies van een schip te monitoren. Er wordt daarom voorgesteld om dit te schrappen.

Amendement 67

**Voorstel voor een verordening
Artikel 19 – lid 3 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3 bis. Tijdens de door het EMSA (Europees Agentschap voor maritieme veiligheid) uitgevoerde bezoeken en inspecties om de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole te monitoren, zal het EMSA ook de toepassing van de leden 1, 2 en 3 door de bevoegde autoriteiten van de lidstaten monitoren en verslag uitbrengen aan de Commissie.

Motivering

Het EMSA brengt jaarlijks reeds 4-6 bezoeken aan de lidstaten om de tenuitvoerlegging van de regeling betreffende havenstaatcontrole te beoordelen.

Amendement 68

**Voorstel voor een verordening
Artikel 20– lid 1**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De lidstaten voorzien in een strafsysteem 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

1. De lidstaten voorzien in een strafsysteem 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 69

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.***

straffen worden opgelegd. De straffen 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 Commissie maakt elk jaar uiterlijk 30 juni de in overeenstemming met artikel 11 gerapporteerde emissies openbaar bekend, ***met inachtneming van de vertrouwelijkheid van commerciële informatie om een gewettigd economisch belang te beschermen, overeenkomstig artikel 3 en artikel 4 van Richtlijn 2003/4/EG^{1bis} van het Europees Parlement en de Raad.***

^{1bis} Richtlijn 2003/4/EG van het Europees Parlement en de Raad van 28 januari 2003 inzake de toegang van het publiek tot milieu-informatie (PB L 41 van 14.2.2003, blz. 26).

Amendement 70

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 ijswaardigheid van het schip***);

Amendement 71

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(c) de technische efficiëntie van het schip (EEDI of EVI, indien van toepassing);

Amendement

(c) de technische efficiëntie van het schip (EEDI, indien van toepassing ***op het desbetreffende type schip***)

Amendement 72

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) de jaarlijkse CO₂-emissies;

Amendement

(d) de jaarlijkse CO₂- ***en NO_x***-emissies;

Amendement 73

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(g) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand en vervoerde vracht tijdens reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

Amendement

Schrappen

Amendement 74

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(h) de jaarlijkse op zee doorgebrachte tijd tijdens reizen die vallen onder het toepassingsgebied van deze verordening;

Amendement

Schrappen

Amendement 75

Voorstel voor een verordening Artikel 21– lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie publiceert jaarlijks een verslag over de emissies door maritiem vervoer en andere *klimaatrelevante* informatie.

Amendement

3. De Commissie publiceert jaarlijks een verslag over de emissies door maritiem vervoer en andere *relevante* informatie.

Amendement 76

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 77

Voorstel voor een verordening Artikel 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

Artikel 23

Bevoegdheidsdelegatie

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 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.

Amendement 78

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

Artikel 23

Bevoegdheidsdelegatie

De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen in aanvulling op en tot wijziging van de bepalingen van de bijlagen I en II **wordt overgedragen aan de Commissie** om rekening te houden met recente wetenschappelijke informatie, **alsmede om de bijlagen in overeenstemming te brengen met de relevante internationale regels van de IMO, met het doel de conformiteit met internationale regels te waarborgen** om de meest nauwkeurige en efficiënte methoden vast te stellen voor de monitoring van emissies en de nauwkeurigheid van de in verband met de monitoring en rapportage van emissies verzochte informatie te verbeteren. **Deze bevoegdheid** wordt, onder voorbehoud van de in artikel 24 vermelde voorwaarden, overgedragen aan de Commissie **uitsluitend** voor zover het niet-essentiële onderdelen van deze verordening betreft.

Amendement

1. De in **artikel 5, lid 1 bis, artikel 6, lid 4, en** de artikelen 15, 16 en 23 bedoelde bevoegdheid tot vaststelling van gedelegeerde handelingen wordt aan de Commissie verleend voor een termijn van vijf jaar met ingang van **[datum van inwerkingtreding van deze verordening]**.

De Commissie stelt uiterlijk negen maanden vóór het einde van de termijn van vijf jaar een rapport 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 verlenging verzet.

Amendement 79

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 artikel 5, *lid 1 bis*, artikel 6, *lid 4*, en de *artikelen 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 80

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

Amendement

4. Een overeenkomstig artikel 5, *lid 1 bis*, *artikel 6, lid 4*, en de *artikelen 15, 16 en 23* vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad

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.

daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt tegen de gedelegeerde handeling, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad de Commissie voor het verstrijken van die termijn heeft meegedeeld dat zij geen bezwaar zullen maken. Die termijn kan op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden worden verlengd.

Amendement 81

Voorstel voor een verordening

Artikel 26– lid 2

Verordening (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 bis – leden 1 tot 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. Het volgende artikel 21 bis wordt ingevoegd:

Artikel 21 bis

Rapportage van emissies door maritiem vervoer

(1) "De lidstaten delen de Commissie uiterlijk 15 januari van elk jaar (jaar X) de CO₂-emissies door maritiem vervoer voor het jaar X-² mee overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX.

(2) De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen in overeenstemming met [artikel 25 van deze verordening] om de vereisten voor de monitoring en de rapportage van CO₂-emissies door maritiem vervoer overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX te specificeren, eventueel rekening houdend met door de organen van het UNFCCC en het Kyoto Protocol vastgestelde relevante besluiten, daarop gebaseerde of daarop

Amendement

2. Het volgende artikel 21 bis wordt ingevoegd:

Artikel 21 bis

Rapportage van emissies door maritiem vervoer

(1) De lidstaten delen de Commissie uiterlijk 15 januari van elk jaar (jaar X) de CO₂- *en* NO_x-emissies door maritiem vervoer voor het jaar X-2 mee overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX.

(2) De Commissie is bevoegd gedelegeerde handelingen vast te stellen in overeenstemming met [artikel 25 van deze verordening] om de vereisten voor de monitoring en de rapportage van CO₂- *en* NO_x-emissies door maritiem vervoer overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX te specificeren, eventueel rekening houdend met door de organen van het UNFCCC en het Kyoto Protocol vastgestelde relevante besluiten, daarop gebaseerde of daarop

volgende overeenkomsten of besluiten die zijn vastgesteld in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie.

(3) De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast voor het bepalen van de structuur, het formaat en het proces voor de indiening door de lidstaten van informatie over CO₂-emissies door maritiem vervoer overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de onderzoeksprocedure van [artikel 26, lid 2]."

volgende overeenkomsten of besluiten die zijn vastgesteld in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie.

(3) De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast voor het bepalen van de structuur, het formaat en het proces voor de indiening door de lidstaten van informatie over CO₂- *en* NO_x-emissies door maritiem vervoer overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de onderzoeksprocedure van [artikel 26, lid 2]."

Amendement 82

Voorstel voor een verordening

Artikel 26– lid 2

Verordening (EU) nr. 525/2013

Artikel 21 bis – lid 3 bis (nieuw)

Bestaande tekst

Amendement

(3 bis) De Commissie beoordeelt tweemaal de algemene impact van het maritiem vervoer op het mondiale klimaat, met name als gevolg van niet-CO₂-emissies of niet-CO₂-effecten op basis van de door de lidstaten overeenkomstig artikel 7 ingediende en/of krachtens Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX verstrekte emissiegegevens, en zij verbetert deze beoordeling, in voorkomend geval, in het licht van de wetenschappelijke vooruitgang en maritiemvervoersgegevens.

Amendement 83

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – alinea 3 – letter d bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(d bis) Het modelleren met informatie over de verplaatsingen van het schip (AIS) en per schip specifieke gegevens.

Amendement 84

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – deel B – alinea 3 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De verificateur mag gebruik maken van elke combinatie van de bovenstaande methodes als dit de algehele nauwkeurigheid van de meting verhoogt.

Amendement 85

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – deel B – punt 1 – alinea 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Deze aanpak wordt niet gebruikt wanneer BLN's niet beschikbaar zijn aan boord van schepen, in het bijzonder wanneer vracht wordt gebruikt als brandstof, bijvoorbeeld door verdamping van vloeibaar aardgas (LNG).

Wanneer er geen BLN's beschikbaar zijn aan boord van schepen, in het bijzonder wanneer vracht wordt gebruikt als brandstof, bijvoorbeeld door verdamping van vloeibaar aardgas (LNG), worden alleen de inventarisaties van brandstoftanks en de aflezing van de bunkerbrandstoftanks gebruikt.

Amendement 86

**Voorstel voor een verordening
Bijlage I – deel B – punt 1 – alinea 4 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Wanneer er geen BLN's beschikbaar zijn aan boord van de schepen, met name

wanneer de lading gebruikt wordt als brandstof, bijvoorbeeld door verdamping van vloeibaar aardgas (LNG), worden alleen de inventarisaties van brandstoftanks en de aflezing van de bunkerbrandstoftanks gebruikt.

Amendement 87

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – punt 2 – alinea 5 – letter b bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(b bis) de dichtheid gemeten tijdens een testanalyse verricht in een geaccrediteerd laboratorium voor het testen van brandstof, wanneer deze informatie beschikbaar is.

Motivering

De reële brandstofdichtheid zoals vastgesteld in een laboratorium voor het testen van brandstof is, wanneer het bedrijf deze informatie ter beschikking heeft, nauwkeuriger dan de standaarddichtheid voor het type brandstof dat wordt gebruikt, en dient daarom als optie te worden opgenomen.

Amendement 88

Voorstel voor een verordening

Bijlage I – deel B – punt 4 – alinea 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De directe emissiemetingen kunnen worden gebruikt voor reizen binnen het toepassingsgebied van deze verordening en voor emissies in havens die zich onder de jurisdictie van een lidstaat bevinden. Uitgestoten CO₂ omvat CO₂ uitgestoten door hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gassen. ***Voor schepen waarbij de rapportage is gebaseerd op deze methode wordt het brandstofverbruik berekend met behulp***

De directe emissiemetingen kunnen worden gebruikt voor reizen binnen het toepassingsgebied van deze verordening en voor emissies in havens die zich onder de jurisdictie van een lidstaat bevinden. Uitgestoten CO₂ ***en NO_x*** omvat CO₂ ***en NO_x*** uitgestoten door hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gassen.

van de gemeten CO₂-emissies en de toepasselijke emissiefactor van de betreffende brandstoffen.

Amendement 89

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel B – punt 4 – alinea 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

Deze methode is gebaseerd op de bepaling van de CO₂-emissiestromen in uitlaatgasafvoeren (uitlaten) door de CO₂-concentratie van de uitlaatgassen te vermenigvuldigen met de stroomsnelheid van de uitlaatgassen.

Amendement

Deze methode is gebaseerd op de bepaling van de CO₂ *en* NO_x -emissiestromen in uitlaatgasafvoeren (uitlaten) door de CO₂ *en* NO_x -concentratie van de uitlaatgassen te vermenigvuldigen met de stroomsnelheid van de uitlaatgassen.

Amendement 90

Voorstel voor een verordening Bijlage I – deel B – punt 4 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

4 bis. Methode D bis: Het modelleren met informatie over de verplaatsingen van het schip (AIS) en per schip specifieke gegevens.

Het agentschap dat verantwoordelijk is voor het modelleringsstelsel stelt een schriftelijke overeenkomst op met de eigenaar van het desbetreffende schip. Aan het einde van de monitoringperiode worden de berekende CO₂-emissies vergeleken met het oliejournaal en de BLN's van het schip om eventuele discrepanties op te sporen en te corrigeren.

Amendement 91

**Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel A – alinea 4**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Voor passagiersschepen wordt het aantal passagiers gebruikt om de vervoerde vracht uit te drukken. Voor alle andere scheepscategorieën wordt de hoeveelheid vervoerde vracht uitgedrukt in metrische tonnen en kubieke meters vracht.

Schrappen

Amendement 92

**Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel A – alinea 5**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Vervoerswerkzaamheden worden bepaald door het vermenigvuldigen van de afgelegde afstand met de hoeveelheid vervoerde vracht.

Schrappen

Amendement 93

**Voorstel voor een verordening
Bijlage II – deel B – alinea 3**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

De gemiddelde energie-efficiëntie wordt gemonitord met behulp van **minstens vier** indicatoren: **brandstofverbruik per afstand**, brandstofverbruik per vervoerswerkzaamheid, CO₂-emissies per afstand **en CO₂-emissies per vervoerswerkzaamheid**.

Dit wordt als volgt berekend:
Brandstofverbruik per afstand = totale jaarlijkse brandstofverbruik / totale afgelegde afstand;

De gemiddelde energie-efficiëntie wordt gemonitord met behulp van **twee** indicatoren: brandstofverbruik per afstand **en** de CO₂- **en** NO_x-emissies per afstand, **die als volgt worden berekend:**

Brandstofverbruik per afstand = totale jaarlijkse brandstofverbruik / totale afgelegde afstand;

Brandstofverbruik per vervoerswerkzaamheid = totale jaarlijkse brandstofverbruik / totale vervoerswerkzaamheid;

CO₂ emissies per afstand = totale jaarlijkse CO₂-emissies / totale afgelegde afstand;

CO₂- en NO_x-emissies per afstand = totale jaarlijkse CO₂- en NO_x-emissies / totale afgelegde afstand;

CO₂-emissies per vervoerswerkzaamheid = totale jaarlijkse CO₂-emissies / totale vervoerswerkzaamheid.

TOELICHTING

Inleiding

Het maritiem vervoer speelt een belangrijke rol in de Europese economie. Het is verantwoordelijk voor een groot deel van het internationale goederenvervoer tussen de EU-27 en de rest van de wereld, en levert ook een aanzienlijke bijdrage aan het intra-EU-goederenvervoer. Volgens het document "EU VERVOER in cijfers, 2012" was het maritiem vervoer in 2010 goed voor ca. 1400 miljard ton-km (tkm) aan vrachtvervoer in de EU-27, op de tweede plaats na het wegvervoer (1800 miljard tkm). Het maritiem vervoer is minder belangrijk voor het personenvervoer in de EU-27 gezien het aantal personen dat wordt vervoerd. Het blijft echter een belangrijke vervoersmodaliteit in gebieden waar andere vervoersmodaliteiten beperkt zijn door de geografische omstandigheden (bijv. eilanden).

In verband met de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en het feit dat het een van de minst gereguleerde antropogene emissiebronnen is, dragen de emissies van het maritiem vervoer zowel bij aan de luchtvervuiling als aan de klimaatverandering. Het milieu-effect van emissies zoals koolstofdioxide (CO₂), stikstofoxide (NO_x), zwaveloxide (SO_x), methaan (CH₄), fijnstof (PM) en zwarte koolstof (BC) van schepen in de Europese wateren kan neerkomen op 10-20% van de mondiale emissies van de scheepvaartsector. Wanneer gekeken wordt naar alle scheepvaartverkeer van nationale en internationale schepen die aankomen in en vertrekken uit de havens van de EU-27 kan de bijdrage aan de CO₂-emissie oplopen tot 30%. In een recent technisch rapport van het EMA (nr. 4/2013) worden de gevolgen van de sector voor de Europese luchtkwaliteit en klimaatverandering in kaart gebracht. Verwacht wordt dat de NO_x-emissies van het internationaal maritiem vervoer in de Europese wateren zullen stijgen en dat zij tegen 2020 de emissies aan land zouden kunnen evenaren. Op mondiale schaal wijzen de maritieme emissies van zowel luchtvervuilende stoffen als broeikasgassen, die direct en indirecte bijdragen tot de klimaatverandering, op een netto afkoelend effect, ondanks de aanzienlijke stijging van CO₂-emissies. De verwachte vermindering van SO₂ en PM-emissies van de internationale scheepvaartsector zullen boven Europa leiden tot vermindering van het afkoelingseffect door aerosolen. Het EMA-rapport toont aan dat het van belang is dat er rekening wordt gehouden met de tweeledige impact van emissies van de internationale scheepvaartsector op de luchtkwaliteit en de klimaatverandering. Om die reden zal een geïntegreerd systeem van meting, rapportage en verificatie (MRV) dat de luchtvervuilende stoffen en de broeikasgassen omvat, ertoe

bijdragen dat er betere informatie over de co-voordelen en trade-offs met gerelateerd beleid in Europa wordt verstrekt.

Regelgevingscontext en technologische uitdagingen

In de internationale en Europese beleidsvorming op het gebied van luchtkwaliteit en klimaat, is vastgesteld dat er behoefte is aan internationale regelgeving op het gebied van emissies van het maritiem vervoer. In 1997 is er een nieuwe bijlage toegevoegd aan het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL). In bijlage VI bij MARPOL wordt ernaar gestreefd de emissies in de atmosfeer door schepen (SO_x, NO_x, de ozonlaag afbrekende stoffen (ODS), vluchtige organische stoffen (VOC) te minimaliseren, alsmede hun bijdrage aan de plaatselijke luchtvervuiling en de mondiale milieuproblemen. Bijlage VI is op 19 mei 2005 in werking getreden en een herziene bijlage VI met aanzienlijk aangescherpte emissiegrenswaarden is op 1 juli 2010 in werking getreden. In 2007 werd geraamd dat de internationale scheepvaartsector voor ca. 2,7% had bijgedragen aan de totale CO₂-emissies. De IMO heeft bindende technische en operationele energie-efficiëntiemaatregelen vastgesteld om de omvang van de CO₂-emissies van de internationale scheepvaartsector te verminderen.

Op EU-niveau voorziet Richtlijn 2009/29/EG "een voorstel inzake de opname van de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductieverplichting van de Gemeenschap, zulks met het oog op de inwerkingtreding van het voorgestelde besluit uiterlijk in 2013". In het witboek "Stappenplan" drong de Commissie erop aan "uiterlijk in 2050 de emissies van maritiem vervoer met 40% (indien haalbaar met 50%) te verminderen ten opzichte van 2005." Vorig jaar maakte de Commissie bekend dat zij die deadline niet zou halen en ook niet bezig was met een voorstel om de emissies te beperken. In juni 2013 kwam de Commissie met dit voorstel betreffende de monitoring, de rapportage en de verificatie (MRV) van CO₂-emissies door maritiem vervoer. Daarnaast kwam de Commissie met een mededeling met open discussiepunten over de manier waarop de emissies van het maritiem vervoer voortaan geïntegreerd zouden moeten worden in het beleid van de EU om de emissie van broeikasgassen te verminderen.

Er wordt uitgegaan van een enorme groei van de wereldhandel vanwege de verwachte toename van de wereldbevolking met twee miljard mensen in de komende decennia, plus de actieve deelname nog eens twee miljard mensen aan de wereldeconomie. Deze groei vormt een uitdaging voor de maritieme sector om een emissiedoelstelling te halen die vereist is in het kader van de stabilisering van de temperaturen op aarde. Derhalve moeten er tegelijkertijd innovatieve technologieën en praktijken worden ontwikkeld en toegepast betreffende brandstofkwaliteit/-omschakeling, emissieverminderende technologieën en maatregelen om schepen af te handelen;

Opmerkingen van de rapporteur

Deze verordening biedt een gelegenheid voor een Europese benadering van MRV van zowel broeikasgassen als vervuilende stoffen van het maritiem vervoer. Een dergelijke benadering zal Europa in staat stellen in de nabije toekomst voor het maritiem vervoer beleid te ontwikkelen om de emissies terug te dringen. Dat beleid moet consistent zijn met het algemene klimaat-, luchtvervuilings- en gezondheidsbeschermingsbeleid. Het

toepassingsgebied van de verordening zou derhalve moeten worden uitgebreid zodat ook de MRV van NO_x-emissies eronder vallen, naast die van CO₂. Zowel de emissies van CO₂ als die van NO_x nemen in het maritiem vervoer aanzienlijk toe, wat leidt tot een aanzienlijke klimaatverandering. Evenals de MMR-verordening (EU) nr. 525/2013 betreffende de luchtvaartsector (MMR - mechanism for monitoring and reporting = bewakings- en rapportagesysteem), wordt een milieu-effectrapportage van het maritiem vervoer op het mondiale klimaat voorgesteld door de MMR-verordening te amenderen. De Commissie moet aan de hand van deze rapportage iets doen aan de milieu-impact van de emissies van het maritiem vervoer zoals PM, BC en CH₄, alsmede van overige activiteiten die leiden tot emissies van luchtvervuilende stoffen en broeikasgassen, bijv. het gebruik van koelvloeistoffen door de vissersvaartuigen en verdampingsemisies bij het laden-lossen van brandstof en bulkgoederen (bijv. VOC's, PM).

De Commissie heeft voorgesteld het toepassingsgebied van de verordening te beperken tot schepen van meer dan 5000 GT. Om ervoor te zorgen dat er meer emissies onder vallen en omwille van de coherentie met andere internationale regelgeving, zoals vastgelegd in MARPOL, bijlage VI, zou dat toepassingsgebied moeten worden uitgebreid tot alle schepen van meer dan 400 GT. Aangezien dit tonnage ook in het kader van de IMO is voorgesteld zou de EU-regelgeving hierdoor in overeenstemming zijn met het toekomstige internationale beleidskader.

Hoewel deze verordening zo coherent mogelijk moet worden toegepast op de maritieme emissies, is het ook van cruciaal belang om te focussen op de inhoud en om de implementatiekosten en de administratieve rompslomp tot een minimum te beperken. Evenzeer zouden bedrijven niet gedwongen mogen worden informatie te publiceren die commercieel gevoelig is en mogelijk misleidend. Derhalve stelt de rapporteur voor om vervoerswerkzaamheid uit te sluiten van de overige klimaatrelevante informatie omdat zij geen verband houdt met de meting van emissies. De maritieme markt heeft - vanwege de hoge brandstofkosten - toch al zeer sterke prikkels om de energie-efficiëntie te verhogen en de feitelijke energie-efficiëntie van de vervoerswerkzaamheid is uiterst ingewikkeld en kan niet worden bepaald zonder kennis van de specifieke marktomstandigheden die weer de beslissingen van scheepseigenaren en reders bepalen. Zonder kennis van de beschikbare ladingen, hun massa ten opzichte van hun gewicht, de weersomstandigheden, de relevante prijzen, de geografische en andere beperkingen, de levertermijn, kan de werkelijke energie-efficiëntie van een zeereis en de impact op het sociale welzijn niet worden bepaald. Wanneer dergelijke informatie daarentegen slechts ten dele wordt gepubliceerd kan het publiek onjuist worden geïnformeerd waardoor er onnodige controverse kan ontstaan.

13.1.2014

ADVIES VAN DE COMMISSIE INDUSTRIE, ONDERZOEK EN ENERGIE

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: Marita Ulvskog

BEKNOPTE MOTIVERING

De rapporteur is ingenomen met het voorstel van de Commissie voor een verordening betreffende de monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies afkomstig van maritiem vervoer.

Het is nog steeds zeer problematisch dat de emissievoorschriften van de EU niet voor de internationale zeescheepvaart gelden. Het is onredelijk dat een bepaalde vervoersmodaliteit niet onder de klimaatmaatregelen valt. Gezien het uitblijven van internationale afspraken had de Commissie al veel eerder voorstellen moeten doen voor instrumenten voor emissiereductie in deze sector. Jarenlang overleg in het kader van de IMO heeft nog geen bevredigend resultaat opgeleverd. Het EU-beleid op dit gebied schiet tekort en het ambitieniveau is te laag.

De maatregelen van dit verordeningvoorstel zijn noodzakelijk om de emissies van de internationale zeescheepvaart aan te pakken en zo spoedig mogelijk passende marktgerelateerde instrumenten te ontwikkelen.

De rapporteur acht het een goede zaak als het IMO-proces nog één kans krijgt, maar als er op 31 december 2015 geen internationaal akkoord is gesloten over maatregelen om de uitstoot terug te dringen, moet de Commissie een wetgevingsvoorstel inzake emissiereducties en daartoe strekkende instrumenten indienen.

De rapporteur acht het voorgestelde tijdschema voor de inwerkingtreding en uitvoering van de verordening niet strak genoeg. Zij stelt daarom een strakker tijdschema voor, dat recht doet aan de urgentie van het klimaatvraagstuk.

De Commissie wil vissersschepen van meer dan 5000 brutoton niet onder de verordening

laten vallen, maar verzuimt te vermelden waarom zij dit voorstelt. De rapporteur bepleit dat deze uitzondering wordt geschrapt.

Volgens de rapporteur moet de verordening voorrang geven aan emissiemeetmethoden die het grootste potentieel voor correcte resultaten hebben en duidelijke prikkels geven voor emissiereductie door de desbetreffende schepen. Daarom stelt de rapporteur voor dat de ondernemingen die onder de verordening vallen de keus krijgen tussen stroommeters voor toepasselijke verbrandingsprocessen en directe emissiemetingen.

AMENDEMENTEN

De Commissie industrie, onderzoek en energie 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

Door de Commissie voorgestelde tekst

(1) Het klimaat- en energiepakket¹⁷, **waarin wordt opgeroepen tot** bijdragen van alle sectoren van de economie aan het bereiken van deze emissieverminderingen, **met inbegrip van** de internationale zeevaart, biedt een duidelijk mandaat: "Indien er uiterlijk op 31 december 2011 via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) geen internationale overeenkomst waarin de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductiestreefcijfers worden opgenomen, door de lidstaten is goedgekeurd en/of een dergelijke via het UNFCCC tot stand gekomen overeenkomst niet door de Gemeenschap is goedgekeurd, dient de Commissie een voorstel te doen inzake de opname van de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductieverplichting van de Gemeenschap, zulks met het oog op de inwerkingtreding van het voorgestelde besluit uiterlijk in 2013. Dit voorstel dient eventuele negatieve gevolgen voor de

Amendement

(1) Het klimaat- en energiepakket¹⁷ **verlangt** van alle sectoren van de economie bijdragen tot het bereiken van deze emissieverminderingen, **uitgezonderd** de internationale zeevaart, **maar** biedt een duidelijk mandaat: "Indien er uiterlijk op 31 december 2011 via de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) geen internationale overeenkomst waarin de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductiestreefcijfers worden opgenomen, door de lidstaten is goedgekeurd en/of een dergelijke via het UNFCCC tot stand gekomen overeenkomst niet door de Gemeenschap is goedgekeurd, dient de Commissie een voorstel te doen inzake de opname van de emissies van de internationale zeescheepvaart in de reductieverplichting van de Gemeenschap, zulks met het oog op de inwerkingtreding van het voorgestelde besluit uiterlijk in 2013. Dit voorstel dient eventuele negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie van de Gemeenschap,

concurrentiepositie van de Gemeenschap, rekening houdend met de potentiële milieuvoordelen, tot een minimum te beperken."

¹⁷ Beschikking nr. 406/2009/EG en Richtlijn nr. 2009/29/EG.

rekening houdend met de potentiële milieuvoordelen, tot een minimum te beperken."

¹⁷ Beschikking nr. 406/2009/EG en Richtlijn nr. 2009/29/EG.

Amendement 2

Voorstel voor een verordening Overweging 1 bis (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 bis) De internationale zeescheepvaart is de enige vervoerssector die buiten het streven van de Unie naar terugdringing van de broeikasgasuitstoot valt. Volgens de effectbeoordeling bij dit verordeningvoorstel zijn de EU-gerelateerde kooldioxide-emissies door de internationale scheepvaart van 1990 tot 2008 met 48 % toegenomen.

Amendement 3

Voorstel voor een verordening Overweging 1 ter (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(1 ter) In het witboek van de Commissie uit 2011 is als streefdoel vastgelegd dat de emissies door de internationale zeescheepvaart van de Unie in 2050 40 % lager moeten liggen dan in 2005.

Amendement 4

Voorstel voor een verordening Overweging 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

(2) In juli 2011 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) technische en operationele maatregelen goedgekeurd, in het bijzonder de "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) voor nieuwe schepen en het "Ship Energy Efficiency Management Plan" (SEEMP), die tot verbetering zullen leiden in de vorm van een vermindering van de verwachte toename van broeikasgasemissies, maar die op zichzelf niet kunnen leiden tot de benodigde absolute vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door de internationale scheepvaart die benodigd is om te voldoen aan de wereldwijde doelstelling voor de beperking van de wereldwijde temperatuurstijging tot 2 °C.

Amendement

(2) In juli 2011 heeft de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) technische en operationele maatregelen goedgekeurd, in het bijzonder de "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) voor nieuwe schepen en het "Ship Energy Efficiency Management Plan" (SEEMP), die tot verbetering zullen leiden in de vorm van een vermindering van de verwachte toename van broeikasgasemissies, maar die op zichzelf niet kunnen leiden tot de benodigde absolute vermindering van de uitstoot van broeikasgassen door de internationale scheepvaart die benodigd is om te voldoen aan de wereldwijde doelstelling voor de beperking van de wereldwijde temperatuurstijging tot 2 °C. ***Ook als rekening wordt gehouden met deze IMO-maatregelen blijkt uit voorspellingen inzake de wereldhandel dat er in 2050 sprake zal zijn van een extra toename van de EU-gerelateerde emissies door de scheepvaart met 51 % ten opzichte van 2010, hetgeen aangeeft dat er extra maatregelen geboden zijn.***

Amendement 5

**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

Amendement

Schrappen

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 6

**Voorstel voor een verordening
Overweging 24 bis (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 bis) De Unie heeft nog geen reductiedoelstellingen voor de internationale zeescheepvaart vastgesteld, in afwachting van een mondiale overeenkomst. Wereldwijde afspraken verdienen de voorkeur boven eenzijdige actie van de Unie, aangezien een grotere reikwijdte effectiever is om de emissiereductie te realiseren.

Amendement 7

**Voorstel voor een verordening
Overweging 24 ter (nieuw)**

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(24 ter) De Unie heeft nog geen CO₂-reductiedoelstellingen voor de internationale zeevaart vastgesteld, omdat een wereldwijde overeenkomst in het kader van de IMO op dit terrein de voorkeur verdient. Indien er echter voor het eind van 2015 geen wereldwijde overeenstemming kan worden bereikt, dient de Commissie na te gaan wat de mogelijkheden zijn voor een voor de gehele Unie geldende CO₂-reductiedoelstelling voor de internationale zeescheepvaart en mogelijke

Amendement 8

Voorstel voor een verordening Overweging 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

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 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.

Schrappen

Amendement 9

Voorstel voor een verordening Overweging 26

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(26) Met het oog op uniforme voorwaarden voor het gebruik van geautomatiseerde systemen en standaard elektronische templates voor de samenhangende rapportage van emissies en andere klimaatrelevante informatie

Schrappen

aan de Commissie en betrokken landen moeten er uitvoeringsbevoegdheden worden overgedragen aan de Commissie. Deze noodzakelijke uitvoeringsbevoegdheden moeten worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren.

²³ OJ L 251, 18.9.2012, p. 49.

Amendement 10

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 kooldioxide-emissies (CO₂-emissies) 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 11

Voorstel voor een verordening Artikel 3 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

(g) "andere klimaatrelevante informatie": informatie die betrekking heeft op het

Amendement

Schrappen

brandstofverbruik, de vervoerswerkzaamheden en de energie-efficiëntie van schepen en die het mogelijk maakt emissietrends te analyseren en de prestaties van schepen te beoordelen;

Amendement 12

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 beslaan *de CO₂-emissies* afkomstig van de verbranding van brandstoffen, *zowel wanneer het schip op zee is als wanneer het aangemeerd ligt*. De bedrijven nemen gepaste maatregelen om lacunes in de gegevens tijdens de verslagperiode te voorkomen.

Amendement 13

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 5 000 GT te monitoren en te rapporteren.

Amendement 14

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 2

Door de Commissie voorgestelde tekst

2. In afwijking van lid 1 dient het bedrijf

Amendement

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.

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 15

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter h – punt i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i) de procedures, verantwoordelijkheden en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de afstand per gemaakte reis;

Schrappen

Amendement 16

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – lid 3 – letter h – punt ii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(ii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de vervoerde vracht en het aantal passagiers, voor zover van toepassing;

Schrappen

Amendement 17

Voorstel voor een verordening Artikel 6 – paragraaf 3 – letter h – punt iii

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(iii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de op zee doorgebrachte tijd tussen de vertrek- en de

Schrappen

aankomsthaven;

Amendement 18

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 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 19

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter b

Door de Commissie voorgestelde tekst

(b) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt **en uitgesplitst naar de brandstof die is gebruikt binnen en buiten emissiecontrolegebieden;**

Amendement

(b) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt;

Amendement 20

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter d

Door de Commissie voorgestelde tekst

(d) afgelegde afstand;

Amendement

Schrappen

Amendement 21

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter e

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(e) op zee doorgebrachte tijd;

Schrappen

Amendement 22

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter f

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(f) vervoerde vracht;

Schrappen

Amendement 23

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g) vervoerswerkzaamheden.

Schrappen

Amendement 24

Voorstel voor een verordening Artikel 9 – alinea ² (nieuw)

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

In afwijking van lid 1 zijn schepen die uitsluitend binnen de werkingssfeer van deze verordening worden geëxploiteerd, vrijgesteld van emissie monitoring per reis.

Amendement 25

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter a

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(a) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt **en uitgesplitst naar de brandstof die is gebruikt binnen en buiten emissiecontrolegebieden;**

(a) de hoeveelheid en emissiefactor voor elk type brandstof dat in totaal is verbruikt;

Amendement 26

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter g

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g) totale afgelegde afstand;

Schrappen

Amendement 27

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(h) totale op zee doorgebrachte tijd;

Schrappen

Amendement 28

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter i

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(i) totale vervoerswerkzaamheden;

Schrappen

Amendement 29

Voorstel voor een verordening Artikel 10 – letter j

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(j) gemiddelde energie-efficiëntie.

Schrappen

Amendement 30

Voorstel voor een verordening Artikel 11 – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

1. De bedrijven dienen vanaf **2019** 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.

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 **CO₂-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 31

Voorstel voor een verordening Artikel 13 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

3. De verificateur zorgt er in het bijzonder voor dat de **emissies en andere klimaatrelevante informatie** die zijn opgenomen in het emissieverslag, zijn vastgesteld in overeenstemming met de artikelen 8, 9 en 10 en het in artikel 6 vermelde monitoringplan. Tevens zorgt de verificateur ervoor dat de **emissies en andere in de verslagen opgenomen klimaatrelevante informatie** overeenstemmen met de gegevens die overeenkomstig bijlagen I en II zijn berekend op basis van andere bronnen.

3. De verificateur zorgt er in het bijzonder voor dat de **CO₂-emissies** die opgenomen zijn in het emissieverslag, zijn vastgesteld in overeenstemming met de artikelen 8, 9 en 10 en het in artikel 6 vermelde monitoringplan. Tevens zorgt de verificateur ervoor dat de in de verslagen opgenomen **CO₂-emissies** overeenstemmen met de gegevens die overeenkomstig bijlagen I en II zijn berekend op basis van andere bronnen.

Amendement 32

Voorstel voor een verordening Artikel 14 – lid ² – letter h

Door de Commissie voorgestelde tekst

(h) de berekeningen ter bepaling van de energie-efficiëntie.

Amendement

Schrappen

Amendement 33

Voorstel voor een verordening Artikel 18

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 34

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

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 **2017** in kennis van deze bepalingen en informeren de Commissie onverwijld over eventuele latere wijzigingen van deze bepalingen.

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 35

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(f) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand tijdens reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

Schrappen

Amendement 36

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(g) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand en vervoerde vracht tijdens reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

Schrappen

Amendement 37

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

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

(h) de jaarlijkse op zee doorgebrachte tijd tijdens reizen die vallen onder het

Schrappen

toepassingsgebied van deze verordening;

Amendement 38

Voorstel voor een verordening Artikel 21 – lid 3

Door de Commissie voorgestelde tekst

3. De Commissie publiceert jaarlijks een verslag over de *emissies* door maritiem vervoer *en andere klimaatrelevante informatie*.

Amendement

3. De Commissie publiceert jaarlijks een verslag over de *CO₂-emissies* door maritiem vervoer.

Amendement 39

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, *stelt de Commissie onverwijld voor de internationaal overeengekomen regels in het EU-recht op te nemen*.

Amendement 40

Voorstel voor een verordening Artikel 23

Door de Commissie voorgestelde tekst

Artikel 23

Bevoegdheidsdelegatie

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

Amendement

Schrappen

met recente wetenschappelijke informatie evenals de relevante gegevens aan boord van schepen en de relevante internationale regels en internationaal 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.

Motivering

In afwachting van een internationaal akkoord over de vaststelling van mondiale maatregelen mag de Commissie niet de gelegenheid krijgen de medewetgevers te omzeilen dankzij te uitgebreide gedelegeerde en uitvoeringsbevoegdheden.

Amendement 41

Voorstel voor een verordening Artikel 24

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 24

Schrappen

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

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.

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.

3. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

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.

Motivering

In afwachting van een internationaal akkoord over de vaststelling van mondiale maatregelen mag de Commissie niet de gelegenheid krijgen de medewetgevers te omzeilen dankzij te uitgebreide gedelegeerde en uitvoeringsbevoegdheden.

Amendement 42

Voorstel voor een verordening Artikel 25

Door de Commissie voorgestelde tekst

Amendement

Artikel 25

Schrappen

Uitvoeringshandelingen

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 8 van Beschikking 93/389/EG ingestelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing,

Motivering

In afwachting van een internationaal akkoord over de vaststelling van mondiale maatregelen mag de Commissie niet de gelegenheid krijgen de medewetgevers te omzeilen dankzij te uitgebreide gedelegeerde en uitvoeringsbevoegdheden.

Amendement 43

**Voorstel voor een verordening
Artikel 27**

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

Amendement 44

**Voorstel voor een verordening
Bijlage II**

Door de Commissie voorgestelde tekst

[...]

Amendement

Schrappen

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	ITRE 4.7.2013
Rapporteur voor advies Datum benoeming	Marita Ulvskog 4.9.2013
Datum goedkeuring	9.1.2014
Uitslag eindstemming	+: 24 –: 14 0: 1
Bij de eindstemming aanwezige leden	Josefa Andrés Barea, Jean-Pierre Audy, Ivo Belet, Bendt Bendtsen, Jan Březina, Maria Da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Norbert Glante, Fiona Hall, Kent Johansson, Romana Jordan, Marisa Matias, Jaroslav Paška, Miloslav Ransdorf, Herbert Reul, Jens Rohde, Paul Rübig, Amalia Sartori, Konrad Szymański, Patrizia Toia, Evžen Tošenovský, Claude Turmes, Marita Ulvskog, Vladimir Urutchev, Alejo Vidal-Quadras, Zbigniew Zaleski
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Jerzy Buzek, Elisabetta Gardini, Françoise Grossetête, Cristina Gutiérrez-Cortines, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Seán Kelly, Zofija Mazej Kukovič, Vladko Todorov Panayotov, Lambert van Nistelrooij
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Sandrine Bélier, Jean Lambert

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

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,

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

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)

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

(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.

Amendement

(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 - **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

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

opname van emissies door maritiem vervoer in de verbintenis van de Unie voor de vermindering van broeikasgassen.

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 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.

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 ***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

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, *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 bijdrage van het maritiem vervoer aan een koolstofarme economie.

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 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-

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.

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

Amendement

(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

(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

wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie.

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 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.

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 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

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

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***

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.

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

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.

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

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

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.

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

Amendement

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.

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

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.

Amendement

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 Commissie.

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

Amendement

f) vervoerde vracht;

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

b) totale CO2-emissies;

Amendement

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

Amendement 38

Voorstel voor een verordening

Artikel 10 – letter c

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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 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

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.

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 ijssklasse van het schip;

Amendement 44

Voorstel voor een verordening Artikel 1² – lid 1

Door de Commissie voorgestelde tekst

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

Amendement

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

2. De **technische** regels voor het **vaststellen van het in lid 1 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

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

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

verordening vastgestelde procedure.

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

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 **2017** in kennis van deze bepalingen en informeren de Commissie onverwijld over eventuele latere wijzigingen van deze bepalingen.

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

Amendement

a) de identiteit van het schip (naam, IMO-registratienummer, registratie- of

thuishaven);

thuishaven *en de ijssklasse 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,*

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*

wijzigingen van deze verordening voorstellen.

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 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.***

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 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 verlenging verzet.**

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

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)	
Datum indiening bij EP	28.6.2013	
Commissie ten principale Datum bekendmaking	ENVI 4.7.2013	
Medeadviserende commissie(s) Datum bekendmaking	ITRE 4.7.2013	TRAN 4.7.2013
Rapporteur(s) Datum benoeming	Theodoros Skylakakis 5.9.2013	
Behandeling in de commissie	28.11.2013	22.1.2014
Datum goedkeuring	30.1.2014	
Uitslag eindstemming	+: 44 -: 6 0: 5	
Bij de eindstemming aanwezige leden	Sophie Auconie, Pilar Ayuso, Sandrine Bélier, Biljana Borzan, Martin Callanan, Tadeusz Cymański, Chris Davies, Esther de Lange, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Matthias Groote, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Claus Larsen-Jensen, Jo Leinen, Corinne Lepage, Peter Liese, Zofija Mazej Kukovič, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Mario Pirillo, Pavel Poc, Anna Rosbach, Oreste Rossi, Dagmar Roth-Behrendt, Richard Seeber, Theodoros Skylakakis, Bogusław Sonik, Dubravka Šuica, Claudiu Ciprian Tănăsescu, Glenis Willmott, Sabine Wils, Marina Yannakoudakis	
Bij de eindstemming aanwezige vaste plaatsvervanger(s)	Kriton Arsenis, Erik Bánki, Julie Girling, Jutta Haug, Filip Kaczmarek, James Nicholson, Vittorio Prodi, Christel Schaldemose, Birgit Schnieber-Jastram, Renate Sommer, Bart Staes, Rebecca Taylor, Vladimir Urutchev, Andrea Zanoni	
Bij de eindstemming aanwezige plaatsvervanger(s) (art. 187, lid 2)	Fabrizio Bertot, Hiltrud Breyer, Vojtěch Mynář, Bill Newton Dunn	
Datum indiening	31.1.2014	