



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 2 juli 2013 (04.07)
(OR. en)**

11851/13

Interinstitutioneel dossier: 2013/0224 (COD)

**ENV 658
MAR 86
MI 602
ONU 71
CODEC 1661**

VOORSTEL

van:	de Europese Commissie
d.d.:	1 juli 2013
Nr. Comdoc.:	COM(2013) 480 final
Betreft:	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

Hierbij gaat voor de delegaties het voorstel van de Commissie dat bij brief van de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, aan de heer Uwe CORSEPIUS, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie, is toegezonden.

Bijlage: COM(2013) 480 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 28.6.2013
COM(2013) 480 final

2013/0224 (COD)

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**

(Voor de EER relevante tekst)

{SWD(2013) 236 final}

{SWD(2013) 237 final}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

De noodzaak om klimaatverandering en broeikasgasemissies van schepen aan te pakken

In december 2010 is in de context van het Raamverdrag van de VN inzake klimaatverandering (UNFCCC) erkend dat de temperatuur van de aarde niet meer dan 2 °C mag stijgen ten opzichte van het niveau vóór de industriële revolutie¹. Dit is van essentieel belang als de negatieve gevolgen van de menselijke invloed op het klimaatsysteem moeten worden beperkt. Voor deze langetermijndoelstelling moeten de mondiale broeikasgasemissies tegen 2050 zijn teruggebracht met ten minste 50 % ten opzichte van het niveau van 1990².

Ontwikkelde landen moeten hun emissies tegen 2050 met 80 % tot 95 % verminderd hebben ten opzichte van de niveaus van 1990³. Wat de middellange termijn betreft, heeft de EU zich ertoe verbonden de emissies van broeikasgassen tegen 2020 met 20 % te beperken ten opzichte van de niveaus van 1990 en met 30 % als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. Deze verbintenis is een van de vijf centrale streefdoelen van de Europa 2020-strategie⁴. Daarnaast zijn de Europese Raad en het Europees Parlement overeengekomen dat alle sectoren van de economie zullen moeten bijdragen aan het verminderen van de emissies⁵. Om bij te dragen aan de Europa 2020-strategie is in het witboek van de Commissie inzake vervoer uit 2011⁶ opgenomen dat de CO₂-emissies van maritiem vervoer in de EU tegen 2050 met 40 % (50 % indien haalbaar) moeten zijn verminderd ten opzichte van de niveaus van 2005.

Het totaal aan CO₂-emissies in verband met de Europese zeevaartactiviteiten (met inbegrip van routes binnen de EU, inkomende reizen naar de EU en uitgaande reizen vanuit de EU) werd in 2010 geschat op ongeveer 180 Mt CO₂. Ondanks de vaststelling in 2011 van minimale energiebesparingsnormen voor bepaalde categorieën nieuwe schepen ("Energy Efficiency Design Index", EEDI) door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO)⁷, is de verwachting dat de emissies zullen stijgen. De belangrijkste oorzaak hiervoor is de nog steeds verwachte toegenomen vraag naar vervoer over zee als gevolg van de groei van de wereldhandel.

Deze groei zal naar verwachting doorzetten ondanks de beschikbaarheid van operationele maatregelen en bestaande technologieën om het specifieke energieverbruik en CO₂-emissies van schepen met maximaal 75 % te verminderen (volgens cijfers van de IMO). Een aanzienlijk deel van deze maatregelen kan worden gezien als kosteneffectief, aangezien de lagere brandstofkosten garanderen dat de operationele of investeringskosten worden terugverdiend. Deze tegenstelling kan worden verklaard door het bestaan van marktbelemmeringen voor de invoering van dergelijke technologieën en operationele maatregelen, zoals het gebrek aan betrouwbare informatie over de brandstofefficiëntie van schepen of aan technologieën om schepen aan te passen, gebrek aan toegang tot financiering voor investeringen in de efficiëntie van schepen en een verdeling van de opbrengsten,

¹ Besluit 1/CP.16 van de Conferentie van de partijen bij het UNFCCC (de "akkoorden van Cancún").

² Gebaseerd op het vierde evaluatieverslag van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC).

³ Conclusies van de Europese Raad van 29/30.10.2009 en resolutie van het Europees Parlement van 4.2.2009 (2008/215 (INI)).

⁴ COM(2010) 2020 definitief.

⁵ Richtlijn 2003/87/EG en Beschikking nr. 406/2009/EG.

⁶ COM(2011) 144 definitief.

⁷ Herziening van MARPOL, bijlage VI.

aangezien scheepseigenaren niet profiteren van hun investeringen omdat de brandstofrekening wordt betaald door de exploitant.

Mandaat voor actie op EU-niveau

De verwachte toename van CO₂-emissies van schepen is niet in lijn met de doelstellingen van de EU en heeft negatieve gevolgen voor de klimaatverandering. Daarnaast blijft de internationale zeevaart op EU-niveau de enige vervoersmodaliteit die niet is opgenomen in de verbintenis tot verlaging van de emissie van broeikasgassen van de EU, die aanvullende inspanningen vergt van alle andere sectoren.

De Raad en het Parlement verwijzen naar een eerdere verbintenis om actie te ondernemen die is opgenomen in het klimaat- en energiepakket dat werd goedgekeurd op 23 april 2009: "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. Een dergelijk voorstel dient eventuele negatieve gevolgen voor de concurrentiepositie van de Gemeenschap, rekening houdend met de potentiële milieuvoordelen, tot een minimum te beperken."⁸

Deze deadline is verstreken zonder dat er voldoende internationale actie is ondernomen, aangezien niet wordt verwacht dat het EEDI, ondanks het nut ervan, zal leiden tot emissieverlagingen in absolute termen in vergelijking met de basisjaren indien de voorspelde groei in het verkeer wordt gerealiseerd. Daarom heeft de Commissie voorbereidende activiteiten in gang gezet voor de aanpak van de broeikasgasemissies van de internationale zeevaart.

Noodzaak voor een gefaseerde aanpak van de vermindering van broeikasgasemissies door maritiem vervoer

Momenteel is de precieze uitstoot van CO₂ en andere broeikasgassen door EU-gerelateerd maritiem vervoer niet bekend vanwege het gebrek aan toezicht op en rapportage van dergelijke emissies. Uit de effectbeoordeling en belanghebbendenraadpleging (zie deel 2) kwam naar voren dat een robuust systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van broeikasgasemissies door maritiem vervoer een vereiste is voor een marktgebaseerde maatregel of efficiëntienorm, toegepast op EU-niveau of wereldwijd.

Daarnaast kan een robuust MRV-systeem bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen, met name in verband met het gebrek aan informatie over de efficiëntie van schepen. Op basis van de resultaten van de effectbeoordeling wordt verwacht dat door de invoering van MRV een vermindering van de broeikasgasemissies van maximaal 2% kan worden bereikt vergeleken met een scenario van ongewijzigd beleid en dat er een geaggregeerde netto kostenbesparing mogelijk is van maximaal 1,2 miljard euro tegen 2030.

Door als eerste stap over te gaan tot invoering van MRV kan er meer tijd worden besteed aan de bespreking van en besluitvorming over doelen voor emissievermindering, marktgebaseerde maatregelen en efficiëntienormen om deze verminderingen te bereiken tegen zo laag mogelijke kosten. Dit is met name relevant voor besprekingen op wereldniveau binnen de IMO.

⁸ Overweging 2 van Beschikking nr. 406/2009/EG en overweging 3 van Richtlijn nr. 2009/29/EG.

Gelet op de duidelijke voorkeur van de Commissie voor maatregelen op wereldniveau, moet de MRV van de EU als voorbeeld dienen voor de tenuitvoerlegging van wereldwijde MRV teneinde de internationale besprekingen te bespoedigen. In dit verband zullen op een gepast tijdstip de benodigde voorstellen aan de IMO worden gedaan. Zodra er over een wereldwijd systeem is besloten, moet de voorgestelde verordening worden gewijzigd om de MRV van de EU in overeenstemming te brengen met het wereldwijde systeem.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN DE EFFECTBEOORDELINGEN

Raadpleging van belanghebbenden

Om de beleidsopties te beoordelen die zijn genoemd in de tweede IMO-studie inzake emissies van broeikasgassen uit 2009⁹ en in het onderzoek van CE Delft uit 2009¹⁰, is in het kader van het tweede Europese klimaatveranderingsprogramma (ECCP II) een werkgroep (WG6) opgericht. Deze werkgroep heeft formele technische besprekingen mogelijk gemaakt met belanghebbenden en heeft input geleverd voor de externe ondersteuning, bijvoorbeeld door de beleidsopties toe te spitsen. In 2011 zijn drie tweedaagse bijeenkomsten georganiseerd met meer dan 100 deelnemers van nationale overheden, van rederijen uit de EU en de rest van de wereld en van andere organisaties en NGO's. De notulen, de achtergrondinformatie en de presentatie van deze bijeenkomsten zijn vrij toegankelijk op de website van de Commissie¹¹.

Daarnaast heeft de Commissie een platform op hoog niveau opgericht, waar deskundigen op hoog niveau uit de zeevaartsector bijeenkomen, om een directe strategische discussie mogelijk te maken met vicevoorzitter Kallas en commissaris Hedegaard. Deze bijeenkomsten hebben plaatsgevonden op 3 februari 2011, 28 juni 2011 en 7 november 2011.

Van 19 januari tot 12 april 2012 (d.w.z. gedurende 12 weken) is er een online openbare raadpleging gehouden. Deze openbare raadpleging werd aangekondigd door middel van een persbericht. De openbare raadpleging is uitgevoerd met gebruik van de "Algemene beginselen en minimumnormen voor raadpleging van de betrokken partijen door de Commissie".

In de raadpleging werd bevestigd dat een wereldwijde overeenkomst in het kader van de IMO wordt gezien als de beste optie voor de vermindering van de broeikasgasemissies door de scheepvaartsector op de lange termijn. In het geval er een Europese maatregel tot stand komt, is iedereen het erover eens dat er gelijke voorwaarden moeten gelden voor alle schepen die gebruikmaken van Europese havens. Tevens wordt breed het standpunt gedeeld dat eventuele marktgebaseerde maatregelen en efficiëntienormen gepaard moeten gaan met een transparante en robuuste monitoring van de emissies. Deze monitoring moet worden ingesteld om onnodige administratieve lasten te voorkomen en nauwkeurige verslagleggingsresultaten te verzekeren. Op de website van de Commissie¹² zijn meer resultaten gepubliceerd.

Tot slot heeft er op 5 december 2012 nog een bijeenkomst met belanghebbenden plaatsgevonden met 120 deelnemers uit de sector, van NGO's, uit lidstaten en uit derde landen, waarbij de nadruk lag op het ontwerp van een MRV-systeem voor de EU. Tijdens deze bijeenkomst werd de behoefte aan MRV bevestigd; er zijn momenteel immers geen solide gegevens over CO₂-emissies beschikbaar. Er bestaan al meerdere initiatieven voor monitoring en rapportage van brandstofverbruik, CO₂-emissies en energie-efficiëntie in de

⁹ "The Second IMO Greenhouse Gases Study", 2009.

¹⁰ CE Delft, 2009 (http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/ghg_ships_report_en.pdf).

¹¹ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/index_en.htm

¹² http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm

scheepvaartsector. De deelnemers waren het er grotendeels over eens dat MRV moet worden gebaseerd op informatie die al vereist is op grond van internationale verdragen en die al beschikbaar is op schepen om zo de administratieve lasten te verminderen. De presentaties en conclusies zijn gepubliceerd op de website van de Commissie¹³.

Effectbeoordeling

In de effectbeoordeling worden verschillende beleidsopties voor marktgebaseerde maatregelen en een optie met alleen MRV geanalyseerd en vergeleken. De belangrijkste bevindingen zijn:

- De belangrijkste marktbelemmeringen voor de tenuitvoerlegging van kosteneffectieve reductiemaatregelen zijn:
 - i) gebrek aan betrouwbare informatie over de brandstofefficiëntie van schepen of over de beschikbare technologieën voor het ombouwen van schepen;
 - ii) gebrek aan toegang tot financiering voor investeringen in de efficiëntie van schepen;
 - iii) verdeling van de voordelen, aangezien eigenaren van schepen niet profiteren van hun investeringen in de efficiëntie van een schip, omdat de brandstofrekening als gevolg van de exploitatiestructuur van de scheepvaart vaak wordt betaald door de exploitanten.

Het wegnemen van deze marktbelemmeringen is essentieel voor het slagen van alle eventuele maatregelen.

- Er bestaan aanzienlijke mogelijkheden voor emissievermindering in de scheepvaart aan de hand van een reeks technische en operationele maatregelen die voornamelijk zijn gericht op verbetering van de energie-efficiëntie van schepen. De besparing op de brandstofkosten die gepaard gaat met de meeste van deze technische of operationele maatregelen, is groter dan de geraamde kosten.
- Alle geanalyseerde beleidsopties bieden netto voordelen in termen van milieu- (vermindering van CO₂- en andere emissies), economische (netto kostenbesparingen voor de zeevaartsector) en sociale effecten (minder gezondheidsproblemen als gevolg van lagere SOX- en stofemissies, toename van banen).
- Twee soorten compensatiefondsen – een fonds op basis van bijdragen met een vastgestelde koolstofprijs en een fonds op basis van doelstellingen met een vastgestelde reductiedoelstelling en indirecte prijsstelling – en een regeling voor de handel in emissierechten (ETS) voor maritiem vervoer bieden mogelijk de grootste voordelen in termen van emissieverminderingen en kostenbesparingen.

Het is de verwachting dat deze maatregelen de marktbelemmeringen het beste kunnen verhelpen en kunnen leiden tot emissieverminderingen van ongeveer 10 % tegen 2030 in vergelijking met 2005. Wanneer de marktbelemmeringen volledig kunnen worden weggenomen, zou dit aanzienlijke kostenbesparingen kunnen opleveren voor de scheepvaartsector (maximaal 12 miljard euro in 2030 en gemiddeld maximaal 5 miljard euro per jaar). Aanzienlijke besparingen zijn bovendien mogelijk door invoering in de sector van bestaande brandstofefficiënte technologieën tegen negatieve kosten, die gekoppeld aan operationele maatregelen kunnen leiden tot een verdere verlaging van de CO₂-uitstoot.

¹³ http://ec.europa.eu/clima/events/0064/index_en.htm

- De optie met alleen MRV zou leiden tot beperktere emissieverminderingen, geraamd op maximaal 2 % in 2030 (in vergelijking met de uitgangswaarden) wat leidt tot kostenbesparingen tot ongeveer 1,2 miljard euro in 2030 (gemiddeld ongeveer 900 miljoen euro per jaar). Deze optie richt zich op het wegnemen van marktbelemmeringen die verband houden met het gebrek aan informatie door informatie over brandstofverbruik beschikbaar te stellen en het bewustzijn op managementniveau over mogelijke besparingen op de brandstofkosten te verhogen. De kosten voor de tenuitvoerlegging worden geraamd op ongeveer 26 miljoen euro per jaar (indien schepen onder 5 000 GT worden uitgesloten van het toepassingsgebied). De relatieve kosten/batenverhouding van deze optie is over het algemeen zeer hoog.

De volledige resultaten worden gepresenteerd in de effectbeoordeling die bij dit voorstel is gevoegd.

Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

De belangrijkste doelstelling van deze verordening is het oprichten van een Europees MRV-systeem voor CO₂-emissies van schepen als eerste stap in een gefaseerde aanpak om deze emissies te verminderen. Om de bijbehorende administratieve kosten te verminderen en degelijke resultaten te garanderen, worden eenvoudige en beperkte MRV-vereisten voorgesteld. De aanpak is derhalve ontworpen om ten volste gebruik te maken van de al op schepen aanwezige gegevens.

Dienovereenkomstig zijn de operationele kenmerken van het voorgestelde MRV-systeem als volgt:

- nadruk op CO₂ als voornaamste broeikasgas dat wordt uitgestoten door schepen en andere klimaatrelevante informatie, zoals informatie over efficiëntie om marktbelemmeringen voor de invoering van kostenefficiënte verminderingsmaatregelen aan te pakken en MRV in overeenstemming te brengen met de IMO-voorstellen voor efficiëntienormen voor bestaande schepen;
- berekening van jaarlijkse CO₂-emissies op basis van brandstofverbruik en brandstoftype en energie-efficiëntie met behulp van beschikbare gegevens uit logboeken, positieverslagen en brandstofleveringsnota's;
- gebruik van bestaande structuren en organen in de zeevaartsector, in het bijzonder de erkende organisaties, om de emissieverslagen te controleren en controledocumenten af te geven;
- uitsluiting van kleine uitstoters (schepen van minder dan 5 000 GT), die ongeveer 40 % van de vloot uitmaken, maar slechts 10 % van de totale emissies.

Het MRV-systeem zou in beginsel ook betrekking kunnen hebben op de uitstoot van andere broeikasgassen, klimaatbeïnvloeders en luchtvervuilers, zoals SO_x en NO_x. Een dergelijke geïntegreerde aanpak kan een grote hoeveelheid relevante milieu-informatie opleveren, terwijl tegelijk gebruik wordt gemaakt van synergie-effecten voor de scheepvaartsector en de openbare autoriteiten. De voorgestelde beperkte MRV-aanpak op basis van bestaande documenten en apparatuur aan boord van schepen kan echter niet worden gebruikt om andere emissies dan CO₂ te meten. Daarnaast kan de meetapparatuur die nodig is voor andere emissies dan CO₂ niet worden beschouwd als voldoende betrouwbaar, noch voldoende beschikbaar in de handel voor gebruik op zee. Om die reden dient het voorgestelde MRV-systeem in deze fase alleen te worden ingevoerd voor CO₂-emissies. Het is passend om dit toepassingsgebied in een latere fase opnieuw te beoordelen.

Het geografische toepassingsgebied voor de monitoring omvat in beginsel de volgende routes die op non-discriminatoire wijze zullen gelden voor alle schepen, ongeacht de gevoerde vlag:

- reizen binnen de EU;
- reizen van de laatste haven buiten de EU naar de eerste EU-haven (inkomende reizen);
- reizen van een EU-haven naar een volgende haven buiten de EU (uitgaande reizen).

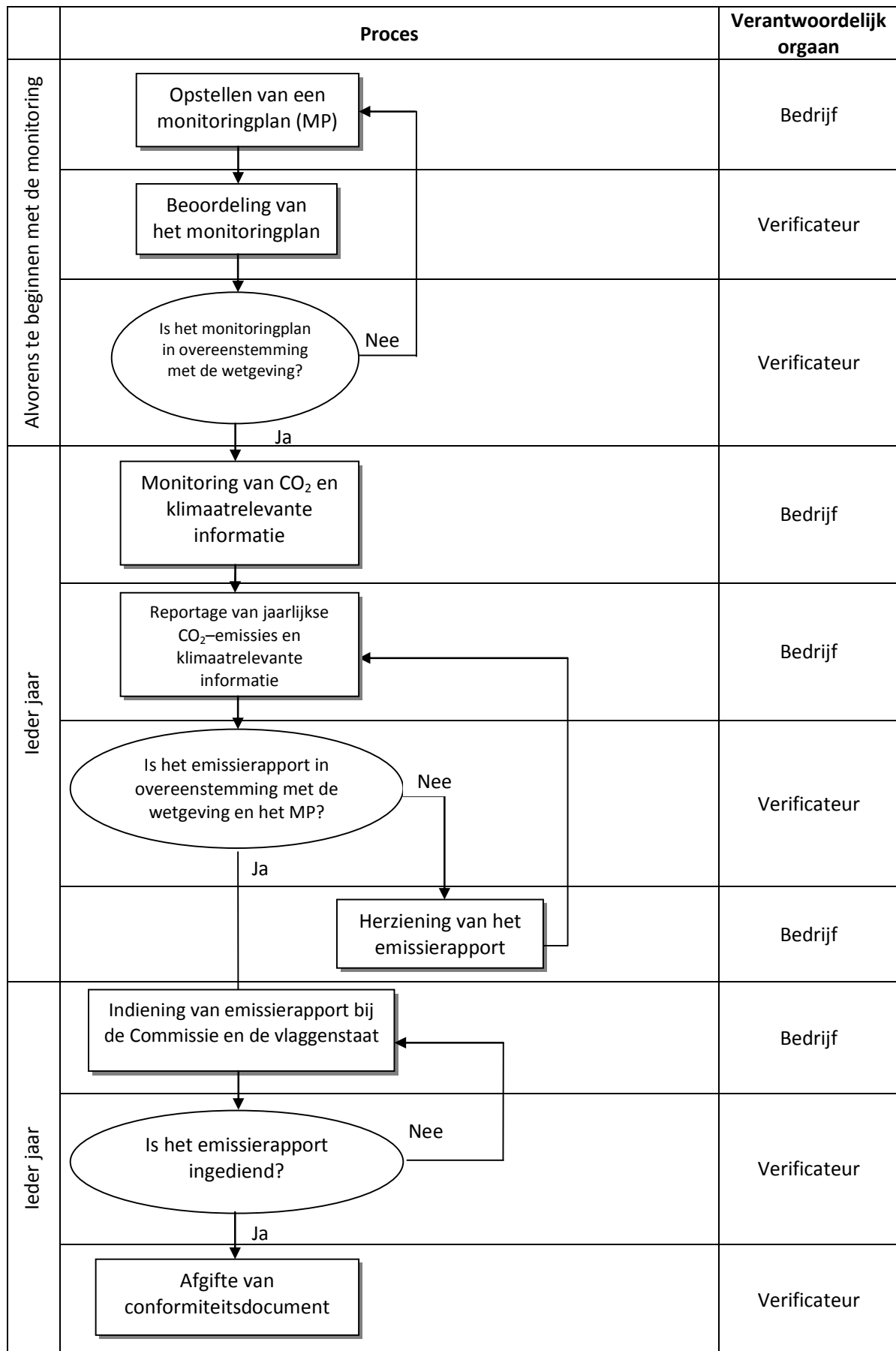
De controlecyclus wordt gebaseerd op een standaardaanpak. Er wordt voorgesteld een beperkte aanpak te gebruiken en een beperkt aantal taken toe te wijzen aan de Commissie, die zal worden bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA). Taken die verband houden met de controle van monitoringplannen, emissieverslagen, communicatie met scheepseigenaren en –exploitanten en de afgifte van conformiteitsdocumenten worden verzekerd door geaccrediteerde derden die de verificatie uitvoeren. Deze organen, waaronder mogelijk ook erkende organen, hebben al uitgebreide ervaring en spelen een belangrijke rol in de veiligheid van de zeevaart. De handhaving van de MRV-verplichtingen wordt verzorgd door de lidstaten, meer in het bijzonder door de nationale havenautoriteiten, die hiertoe gebruikmaken van de bestaande controlemechanismen van de vlaggenstaat en de havenstaat en van door de Commissie gepubliceerde gegevens.

Het voorgestelde MRV-systeem zou met beperkte aanpassingen kunnen worden omgezet in een wereldwijd systeem, aangezien het internationaal erkende documenten en bestaande structuren gebruikt, zoals haveninstanties uit de vlaggenstaat en de havenstaat en classificatiebureaus.

Om de invoering van het voorgestelde MRV-systeem te vereenvoudigen, zijn specifiekere regels nodig voor verificatie en de accreditatie van controleurs. Daarnaast moet de beschrijving van de vier monitoringmethoden en de vaststelling van andere klimaatrelevante informatie, zoals efficiëntie-indicatoren, die is opgenomen in bijlage I en II van de verordening, worden herzien op basis van wetenschappelijke informatie en te ontwikkelen internationale normen. Om deze redenen moet de Commissie de bevoegdheid worden verleend om de desbetreffende gedelegeerde handelingen goed te keuren.

Om het opstellen van monitoringsplannen, de verslaglegging en verificatie van emissies en andere klimaatrelevante informatie te vereenvoudigen, dient gebruik te worden gemaakt van elektronische modellen. Deze modellen worden verstrekt en goedgekeurd door de Commissie op basis van uitvoeringshandelingen.

De stappen van het MRV-proces kunnen aan de hand van de volgende afbeelding worden geïllustreerd.



3. JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor dit wetgevingsvoorstel is artikel 192, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). Het voorstel streeft een legitiem doel na dat valt binnen het bereik van artikel 191, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, namelijk het bestrijden van de klimaatverandering. Het doel van het wetgevingsvoorstel is ervoor te zorgen dat de broeikasgasemissies van schepen worden gemonitord en gerapporteerd en daarmee de beschikbaarheid te verbeteren van de benodigde informatie voor beleids- en besluitvorming in het kader van de verplichtingen van de Unie op het gebied van klimaatverandering. Ook beoogt het reductiemaatregelen te stimuleren. Deze doelstelling kan niet worden bereikt met minder beperkende middelen dan dit wetgevingsvoorstel.

Subsidiariteitsbeginsel

Wil een maatregel van de Europese Unie gerechtvaardigd zijn, dan moet het subsidiariteitsbeginsel worden nageleefd.

a) Transnationale aard van het probleem (noodzakelijkheidstoets)

De transnationale aard van klimaatverandering en zeevaart zijn belangrijke elementen om vast te stellen of actie door de Unie noodzakelijk is. Alleen nationale actie zou niet voldoende zijn om de in het witboek betreffende vervoer opgenomen doelstellingen te realiseren. Derhalve is het voor de Unie noodzakelijk om een kader te creëren dat het mogelijk maakt te voldoen aan de internationale en communautaire vereisten door geharmoniseerde monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies door maritiem vervoer te garanderen.

b) Doelmatigheidstoets (toegevoegde waarde)

Vanwege de effectiviteit zou het nemen van maatregelen op het niveau van de Unie duidelijke voordelen hebben ten opzichte van maatregelen op het niveau van de lidstaten. Aangezien de overkoepelende verbintenissen voor klimaatverandering worden aangegaan op Unie-niveau, met inbegrip van de emissieverminderingdoelstelling voor de zeevaartsector voor 2050 zoals opgenomen in het witboek betreffende vervoer, is het doeltreffend om ook de vereiste regels voor MRV op dit niveau te ontwikkelen. Bovendien waarborgt dit wettelijke kader de effectiviteit door het gebruik van geharmoniseerde MRV voor scheepsreizen tussen havens in verschillende lidstaten, die ongeveer 90 % van de havenbezoeken in de EU-lidstaten vertegenwoordigen. Daarnaast kunnen acties op EU-niveau verstoring van de mededinging op de interne markt voorkomen door gelijke milieubeperkingen toe te passen voor alle schepen die EU-havens aandoen.

Evenredigheidsbeginsel

Het voorstel is om de volgende reden(en) in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Het voorstel gaat niet verder dan noodzakelijk voor het bereiken van de doelstelling om betrouwbare gegevens te verzamelen over de broeikasgasemissies van schepen. Daarnaast is de methodologie voor MRV in de voorgestelde verordening gebaseerd op informatie die momenteel al aan boord van schepen beschikbaar is. Er is geen aanvullende apparatuur vereist.

De evenredigheid van de voorgestelde maatregel wordt ook verzekerd door de nadruk te leggen op de CO₂-emissies, die ongeveer 98 % uitmaken van de broeikasgasemissies van de

scheepvaartsector, alsook op grote schepen van meer dan 5 000 bruto ton (GT). Hierdoor wordt bijna de helft van de 19 000 schepen van meer dan 300 GT die in 2010 EU-havens hebben aangedaan¹⁴, uitgesloten, terwijl nog steeds ongeveer 90 % van de totale emissies van schepen wordt gedekt.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Zoals vastgelegd in het financieel memorandum bij deze verordening, zal de verordening worden uitgevoerd aan de hand van de bestaande begroting en zullen er geen gevolgen zijn voor het meerjarig financieel kader. Er worden beperkte IT-ontwikkelingskosten van ongeveer een half miljoen euro verwacht voor de benodigde aanpassing van een bestaand hulpmiddel dat wordt gehost en gebruikt door EMSA. De betrokkenheid van EMSA is afhankelijk van de aanvullende taak van het Agentschap die moet worden bepaald en goedgekeurd door het bestuur van EMSA.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

Evaluatie-/herzieningsbepaling

Het voorstel bevat een bepaling waarmee de Commissie deze verordening kan evalueren in het kader van toekomstige internationale ontwikkelingen, in het bijzonder in het geval van de invoering van een wereldwijd MRV-systeem via de IMO. In dat geval dient de voorgestelde verordening te worden geëvalueerd en indien nodig te worden aangepast om de bepalingen betreffende MRV in overeenstemming te brengen met het internationale systeem.

¹⁴ IHS Fairplay, 2011.

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

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹⁵,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁶,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

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

¹⁵ PB C [...] van [...], blz. [...].

¹⁶ PB C [...] van [...], blz. [...].

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

de internationale scheepvaart die benodigd is om te voldoen aan de wereldwijde doelstelling voor de beperking van de wereldwijde temperatuurstijging tot 2 °C.

- (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.
- (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.
- (5) De goedkeuring van maatregelen om broeikasgasemissies en brandstofverbruik te verminderen, wordt gehinderd door het bestaan van marktbelemmeringen, zoals het gebrek aan betrouwbare informatie over de brandstofefficiëntie van schepen of aan technologieën om schepen aan te passen, gebrek aan toegang tot financiering voor investeringen in de efficiëntie van schepen en de verdeling van de voordelen, aangezien scheepseigenaren niet profiteren van hun investeringen omdat de brandstofrekening wordt betaald door de exploitant.
- (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.
- (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.
- (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.

- (9) Het voorgestelde MRV-systeem moet worden vastgesteld door middel van een verordening vanwege de complexe en zeer technische aard van de geïntroduceerde bepalingen, de noodzaak van uniforme regels in de hele Unie gelet op de internationale aard van de zeevaart, met talloze schepen die havens aandoen in verschillende lidstaten, en om toepassing in de hele Unie makkelijker te maken.
- (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 Unie-havens, aangezien brandstofverkoopgegevens niet voldoende nauwkeurige ramingen kunnen bieden voor het brandstofverbruik binnen dit specifiek toepassingsgebied als gevolg van de grote tankcapaciteit van schepen.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (15) Bedrijven die verantwoordelijk zijn voor een volledige rapportageperiode van een schip dat scheepvaartactiviteiten uitvoert, moeten verantwoordelijk worden geacht

voor de naleving van alle monitoring- en rapportagevereisten gedurende deze rapportageperiode, met inbegrip van de indiening van een naar behoren geverifieerd emissierapport. Bij verandering van eigenaar is de nieuwe eigenaar alleen verantwoordelijk voor naleving van de monitoring- en rapportageverplichtingen betreffende de rapportageperiode waarin de verandering van eigenaar is opgetreden. Om de naleving van deze vereisten makkelijker te maken, moet de nieuwe eigenaar een kopie ontvangen van het meest recente monitoringplan en, indien van toepassing, een conformiteitsdocument. De verandering van eigenaar moet ook leiden tot wijziging van het monitoringplan om de nieuwe eigenaar van het schip in staat te stellen zijn eigen keuze te maken voor een bepaalde monitoringmethode.

- (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.
- (17) Om de administratieve lasten voor scheepseigenaren en –exploitanten te beperken, moet de rapportage en publicatie van gerapporteerde informatie op jaarbasis worden verzorgd. Als de publicatie van emissies, brandstofverbruik en efficiëntiegerelateerde informatie wordt beperkt tot jaarlijkse gemiddelden en geaggregeerde cijfers, moet rekening worden gehouden met vertrouwelijkheidskwesties. De aan de Commissie gerapporteerde gegevens moeten worden opgenomen in statistieken voor zover deze gegevens relevant zijn voor de ontwikkeling, productie en verspreiding van Europese statistieken in overeenstemming met Besluit nr. 2012/504/EU van de Commissie van 17 september 2012 betreffende Eurostat¹⁸.
- (18) 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 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) Een conformiteitsdocument dat wordt verstrekt door een controleur moet aan boord van schepen worden bewaard om aan te tonen dat aan de verplichtingen voor monitoring, rapportage en verificatie is voldaan. Controleurs dienen de Commissie te informeren over de afgifte van dergelijke documenten.
- (20) Op basis van ervaring met soortgelijke taken betreffende maritieme veiligheid, zou het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) de Commissie kunnen ondersteunen bij de uitvoering van bepaalde taken.
- (21) Niet-naleving van de bepalingen van deze verordening dient tot de toepassing van sancties te leiden. De handhaving van de verplichtingen betreffende het MRV-systeem

¹⁸ PB L 251 van 18.9.2012, blz. 49.

¹⁹ PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30.

moet worden gebaseerd op bestaande instrumenten, namelijk degene die zijn ingesteld in toepassing van Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen²⁰ en Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole²¹ en op informatie betreffende de afgifte van conformiteitsdocumenten. Het document waarin de naleving door het schip van de monitoring- en rapportageverplichtingen wordt bevestigd, moet door de Commissie worden toegevoegd aan de lijst met certificaten en documenten waarnaar wordt verwezen in artikel 13, lid 1, van Richtlijn 2009/16/EG.

- (22) In Richtlijn 2009/16/EG wordt de mogelijkheid geboden een schip aan te houden indien certificaten die aan boord moeten worden bewaard niet aanwezig zijn. Indien schepen gedurende meer dan één rapportageperiode niet hebben voldaan aan de monitoring- en rapportageverplichtingen, is het echter passend om te voorzien in de mogelijkheid van verwijdering. Dit moet zodanig worden toegepast dat de situatie binnen een redelijke tijdsperiode kan worden hersteld.
- (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.
- (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.
- (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.
- (26) Met het oog op uniforme voorwaarden voor het gebruik van geautomatiseerde systemen en standaard elektronische templates voor de samenhangende rapportage van

²⁰ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132.

²¹ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

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

emissies en andere klimaatrelevante 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.

- (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.
- (28) De regels tot vaststelling van het MRV-systeem moeten voldoen aan de bepalingen van Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens²⁴ en in Verordening (EG) nr. 45/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 18 december 2000 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de communautaire instellingen en organen en betreffende het vrije verkeer van die gegevens²⁵.
- (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.

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Onderwerp

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.

Artikel 2

Toepassingsgebied

²³ PB L 251 van 18.9.2012, blz. 49.

²⁴ PB L 281 van 23.11.1995, blz. 31.

²⁵ PB L 8 van 12.1.2001, blz. 1.

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.
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.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- a) "emissies": de uitstoot van CO₂ in de atmosfeer door schepen, zoals bepaald in artikel 2;
- b) "aanloophaven": de haven waar een schip stopt om vracht te laden of te lossen of om passagiers te laten in- of ontschepen, met uitzondering van stops die uitsluitend bedoeld zijn om te tanken, verse voorraden in te slaan en/of de bemanning af te lossen;
- c) "bedrijf": de eigenaar van een schip – zoals bepaald in artikel 2 – of een andere persoon, zoals de beheerder of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de scheepsactiviteiten heeft overgenomen van de scheepseigenaar;
- d) "brutotonnage" (GT): de metrische brutotonnage die is berekend overeenkomstig de voorschriften voor tonnagemeting van bijlage I bij het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969;
- 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;
- f) "verificatie": de activiteiten die worden uitgevoerd door een verificateur om de conformiteit te beoordelen van de door het bedrijf overgelegde documenten met de vereisten uit hoofde van deze verordening;
- g) "andere klimaatrelevante 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;
- h) "emissiefactor": de gemiddelde uitstoot van een broeikasgas in verhouding tot de activiteitengegevens van een bronstroom, aangenomen dat sprake is van volledige oxidatie bij verbranding en volledige conversie bij alle andere chemische reacties;
- i) "onzekerheid": een parameter, gerelateerd aan het resultaat van de bepaling van een grootte, die de spreiding aanduidt van de waarden welke redelijkerwijs kunnen worden toegekend aan die bepaalde grootte, met inbegrip van de effecten van zowel systematische als toevalsfactoren, uitgedrukt als een percentage, en die een

²⁶

PB L 218 van 13.8.2008, blz. 30.

betrouwbaarheidsinterval rond de gemiddelde waarde beschrijft dat 95 % van de geschatte waarden omvat, rekening houdend met de eventuele asymmetrie van de verdeling van die waarden;

- 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;
- k) "ton CO₂": metrische ton CO₂;
- l) "verslagperiode": één kalenderjaar waarbinnen de emissies moeten worden gemonitord en gerapporteerd.

HOOFDSTUK II

MONITORING EN RAPPORTAGE

AFDELING 1

Beginnelsen en methoden voor monitoring en rapportage

Artikel 4

Algemene beginselen voor monitoring en rapportage

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.
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.
3. De monitoring en rapportage zijn consistent en vergelijkbaar in de tijd. De bedrijven gebruiken dezelfde monitoringmethoden en gegevensreeksen, onder voorbehoud van wijzigingen en afwijkingen die zijn goedgekeurd door de verificateur.
4. De bedrijven verkrijgen, noteren, verzamelen, analyseren en documenteren monitoringgegevens, met inbegrip van aannames, referenties, emissiefactoren en activiteitengegevens, op transparante wijze, zodat de verificateur de vaststelling van de emissies kan reproduceren.
5. De bedrijven zorgen ervoor dat de vaststelling van de emissies niet systematisch of bewust onnauwkeurig gebeurt. Zij identificeren en verminderen eventuele bronnen van onnauwkeurigheden.
6. De bedrijven maken een redelijke garantie van de integriteit van de te monitoren en rapporteren emissiegegevens mogelijk.

Artikel 5

Methoden voor de monitoring en rapportage van emissies door maritiem vervoer

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 de in bijlage I opgenomen methoden.

AFDELING 2

MONITORINGPLAN

Artikel 6

Inhoud en indiening van het monitoringplan

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.
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.
3. Het in lid 1 vermelde monitoringplan bestaat uit volledige en transparante documentatie over de monitoringmethode voor een specifiek schip en bevat ten minste de volgende elementen:
 - 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;
 - b) de naam van het bedrijf, evenals adres, telefoonnummer, fax en e-mailadres van een contactpersoon;
 - c) een beschrijving van de emissiebronnen aan boord van het schip, zoals hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gasen en de gebruikte brandstoftypen;
 - 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;
 - e) een beschrijving van de procedures die worden gebruikt om de volledigheid van de lijst van reizen te monitoren;
 - f) een beschrijving van de procedures voor de monitoring van het brandstofverbruik van het schip, waaronder:
 - i) de uit bijlage I gekozen methode voor het berekenen van het brandstofverbruik van elke emissiebron, met inbegrip van een beschrijving van de gebruikte meetapparatuur, indien van toepassing;
 - ii) de procedures voor de meting van de hoeveelheid getankte brandstof en de hoeveelheid brandstof in de brandstoftanks, alsook een beschrijving van de gebruikte meetinstrumenten en, indien van toepassing, de procedures voor registratie, retrieval, overdracht en opslag van de informatie betreffende de metingen;
 - iii) de gekozen methode om in voorkomend geval de dichtheid te bepalen;
 - iv) een procedure die garandeert dat de totale aan de brandstofmetingen verbonden onzekerheid voldoet aan de eisen van deze verordening, waar

mogelijk onder verwijzing naar de nationale wetgeving, clausules in klantencontracten of door de brandstofleveranciers gehanteerde nauwkeurigheidsnormen;

- g) de afzonderlijke emissiefactoren voor ieder brandstoftype, of in het geval van alternatieve brandstoffen, de methoden ter bepaling van de emissiefactoren, met inbegrip van de bemonsteringmethode, analysemethoden en een beschrijving van de ingeschakelde laboratoria (en waar relevant de bevestigde ISO 17025-accreditatie);
 - h) een beschrijving van de procedures die worden gebruikt voor het vaststellen van de activiteitengegevens per reis, waaronder:
 - i) de procedures, verantwoordelijkheden en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de afstand per gemaakte reis;
 - ii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de vervoerde vracht en het aantal passagiers, voor zover van toepassing;
 - iii) de procedures, verantwoordelijkheden, formules en gegevensbronnen voor het vaststellen en vastleggen van de op zee doorgebrachte tijd tussen de vertrek- en de aankomsthaven;
 - i) een beschrijving van de te gebruiken methode voor het vaststellen van vervangende gegevens om lacunes in de gegevens op te vullen;
 - j) de datum van de laatste wijziging van het monitoringplan.
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.

Artikel 7

Wijzigingen van het monitoringplan

De bedrijven controleren regelmatig of het monitoringplan van het schip de aard en functie van het schip weerspiegelt en of de monitoringmethode kan worden verbeterd.

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

- a) indien het schip van eigenaar wisselt;
- b) indien er nieuwe emissies ontstaan als gevolg van nieuwe emissiebronnen of als gevolg van het gebruik van nieuwe brandstoffen die nog niet zijn opgenomen in het monitoringplan;
- c) indien de beschikbaarheid van gegevens is gewijzigd, als gevolg van het gebruik van nieuwe typen meetinstrumenten, bemonsteringsmethoden of analysemethoden, of om andere reden, en dit tot een grotere mate van nauwkeurigheid bij de vaststelling van emissies heeft geleid;
- d) indien gegevens die voortvloeien uit de eerder gebruikte monitoringmethode onjuist blijken te zijn;

- e) indien het monitoringplan niet voldoet aan de vereisten van deze verordening en de verificateurs het bedrijf verzoeken het plan te wijzigen.

Bedrijven informeren de verificateurs onverwijld over eventuele voorstellen voor de wijziging van het monitoringplan.

Aanzienlijke wijzigingen in het monitoringplan moeten worden beoordeeld door de verificateur.

AFDELING 3

MONITORING VAN EMISSIES EN ANDERE RELEVANTE INFORMATIE

Artikel 8

Monitoring van activiteiten binnen een verslagperiode

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.

Artikel 9

Monitoring per reis

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:

- a) vertrek- en aankomsthaven, inclusief de datum en het tijdstip van vertrek en van aankomst;
- 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;
- c) uitgestoten CO₂;
- d) afgelegde afstand;
- e) op zee doorgebrachte tijd;
- f) vervoerde vracht;
- g) vervoerswerkzaamheden.

Artikel 10

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:

- 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.

AFDELING 4

RAPPORTAGE

Artikel 11

Inhoud van het emissieverslag

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.
2. Wanneer een schip van eigenaar wisselt, zorgt het nieuwe bedrijf ervoor dat elk schip onder zijn verantwoordelijkheid voldoet aan de vereisten van deze verordening tijdens de volledige verslagperiode waarbinnen het de verantwoordelijkheid voor het betreffende schip overneemt.
3. Bedrijven nemen in het in lid 1 vermelde emissieverslag de volgende informatie op:
 - a) gegevens ter identificatie van het schip en het bedrijf, waaronder:
 - i) naam van het schip,
 - ii) IMO-registratienummer;
 - iii) registratie- of thuishaven;
 - 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));
 - v) naam van de eigenaar van het schip;
 - vi) adres van de eigenaar van het schip en zijn hoofdvestiging;

- vii) naam van het bedrijf (wanneer dat niet de eigenaar van het schip is);
 - viii) adres van het bedrijf (wanneer dat niet de eigenaar van het schip is) en zijn hoofdvestiging;
 - ix) adres, telefoonnummer, fax en e-mailadres van een contactpersoon;
- b) informatie over de gebruikte monitoringmethode en het bijbehorende niveau van onzekerheid;
 - c) de resultaten van de jaarlijkse monitoring van de parameters in overeenstemming met artikel 10.

Artikel 12

Formaat van het emissieverslag

1. Het in artikel 11 vermelde emissieverslag wordt ingediend via automatische systemen en volledige gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van elektronische templates.
2. De technische regels voor het opstellen 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.

HOOFDSTUK III

VERIFICATIE EN ACCREDITATIE

Artikel 13

Omvang van de verificatie-activiteiten en verificatieverslag

1. De verificateur beoordeelt of het in artikel 6 vermelde monitoringplan aan de vereisten van de artikelen 6 en 7 voldoet. Wanneer de beoordeling aanbevelingen bevat die moeten worden opgenomen in het monitoringplan, herzielt het bedrijf zijn monitoringplan voor aanvang van de verslagperiode.
2. De verificateur beoordeelt of het emissieverslag aan de in de artikelen 8 tot en met 11 en bijlage I en II opgenomen vereisten voldoet.
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.
4. Wanneer in de beoordeling wordt geconcludeerd dat, naar beste weten van de verificateur, het emissieverslag geen wezenlijke verkeerde verklaringen en fouten bevat, brengt de verificateur een verificatieverslag uit. In het verificatieverslag worden alle kwesties vermeld die betrekking hebben op de door de verificateur uitgevoerde werkzaamheden.

5. Wanneer in de beoordeling wordt geconcludeerd dat het emissieverslag wezenlijke verkeerde verklaringen, fouten of inconsistenties bevat of niet voldoet aan de vereisten van de artikelen 11 en 14 en bijlage I, brengt de verificateur het bedrijf hiervan tijdig op de hoogte en verzoekt hij het bedrijf een herzien emissieverslag in te dienen. Het bedrijf corrigeert eventuele meegedeelde gebreken of inconsistenties zodat het verificatieproces tijdig kan worden voltooid. De verificateur vermeldt in zijn verificatieverslag of de gebreken tijdens de verificatie door het bedrijf zijn verholpen.

Artikel 14

Algemene verplichtingen en beginselen voor de verificateurs

1. De verificateur is onafhankelijk van het bedrijf of de exploitant van het betreffende schip en voert de door deze verordening vereiste activiteiten uit in het openbaar belang. Om die reden zijn de verificateur en alle onderdelen van dezelfde rechtspersoon geen bedrijf of scheepsexploitant, geen eigenaar van een bedrijf of deel van een bedrijf, noch heeft de verificateur relaties met het bedrijf die zijn onafhankelijkheid en onpartijdigheid kunnen beïnvloeden.
2. Bij de verificatie van het in artikel 11 vermelde emissieverslag en de door het bedrijf toegepaste monitoringprocedures, beoordeelt de verificateur de betrouwbaarheid, geloofwaardigheid en nauwkeurigheid van de monitoringsystemen en van de gerapporteerde gegevens en informatie betreffende emissies, in het bijzonder:
 - a) de vermelding van het brandstofverbruik voor reizen binnen het toepassingsgebied van deze verordening;
 - b) de gerapporteerde gegevens inzake het brandstofverbruik en de daarmee verband houdende metingen en berekeningen;
 - c) de keuze en het gebruik van emissiefactoren;
 - d) de berekeningen ter bepaling van de totale emissies; en
 - e) de berekeningen ter bepaling van de energie-efficiëntie.
3. De verificateur neemt overeenkomstig artikel 11 ingediende verslagen alleen in overweging als betrouwbare en geloofwaardige gegevens en informatie het mogelijk maken de emissies te bepalen met een grote mate van zekerheid en mits het volgende gewaarborgd is:
 - a) de gerapporteerde gegevens zijn consistent met de geschatte gegevens gebaseerd op de traceergegevens en kenmerken van het schip, zoals het geïnstalleerde motorvermogen;
 - b) de gerapporteerde gegevens bevatten geen inconsistenties, in het bijzonder bij de vergelijking van de totale jaarlijks voor elk schip aangeschafte hoeveelheid brandstof met het totale brandstofverbruik tijdens reizen die vallen binnen het toepassingsgebied van deze verordening;
 - c) de gegevens zijn verzameld in overeenstemming met de toepasselijke regels;
 - d) de relevante verslagen van het schip zijn volledig en consistent.

Artikel 15

Verificatieprocedures

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 verificateur nadere analyses uit.
2. De verificateur stelt mogelijke risico's vast in verband met de verschillende berekeningsstappen door alle gebruikte gegevensbronnen en methoden te beoordelen.
3. De verificateur houdt rekening met eventuele door het bedrijf toegepaste risicobeheersingsmethoden om het niveau van onzekerheid te verminderen, rekening houdend met de nauwkeurigheid van de gebruikte monitoringsmethoden.
4. Het bedrijf verstrekt de verificateur eventuele aanvullende informatie om hem in staat te stellen de verificatieprocedures uit te voeren. De verificateur kan spotchecks uitvoeren tijdens het verificatieproces om de betrouwbaarheid van de gerapporteerde gegevens en informatie te bepalen.
5. De Commissie is bevoegd om in overeenstemming met artikel 24 gedelegeerde handelingen vast te stellen om nadere regels te bepalen voor de in deze verordening genoemde verificatieactiviteiten en de accreditatiemethoden voor verificateurs. Deze gedelegeerde handelingen zijn gebaseerd op de verificatiebeginselen van artikel 14 en op de toepasselijke internationaal geaccepteerde normen.

Artikel 16

Accreditering van verificateurs

1. Een verificateur die de monitoringplannen en emissieverslagen beoordeelt en de in de artikelen 13 en 17 vermelde conformiteitsdocumenten afgeeft, wordt geaccrediteerd voor activiteiten onder het toepassingsgebied van deze verordening door een nationale accreditatie instantie overeenkomstig Verordening (EG) nr. 765/2008.
2. Indien er geen specifieke bepalingen betreffende de accreditatie zijn vastgesteld in deze verordening, zijn de relevante bepalingen van Verordening (EG) nr. 765/2008 van toepassing.
3. De Commissie is bevoegd om in overeenstemming met artikel 24 gedelegeerde handelingen vast te stellen om de accreditatiemethoden voor verificateurs nader te bepalen.

HOOFDSTUK IV

CONFORMITEIT EN BEKENDMAKING VAN INFORMATIE

Artikel 17

Afgifte van een conformiteitsdocument

1. Wanneer het in artikel 11 vermelde emissieverslag voldoet aan de vereisten van de artikelen 11 tot en met 15 en de vereisten in bijlagen I en II, geeft de verificateur, op basis van het verificatieverslag, een conformiteitsdocument af voor het betreffende schip.

2. Het in lid 1 vermelde conformiteitsdocument bevat de volgende gegevens:
 - a) de identiteit van het schip (naam, IMO-registratienummer en registratie- of thuishaven);
 - b) naam, adres en hoofdvestiging van de eigenaar van het schip;
 - c) de identiteit van de verificateur;
 - d) de afgiftedatum van het conformiteitsdocument (de verslagperiode waarop het betrekking heeft en de geldigheidsperiode).
3. Conformiteitsdocumenten worden als geldige documenten beschouwd gedurende een periode van 18 maanden na afloop van de verslagperiode.
4. De verificateur informeert de Commissie en de autoriteiten van de vlaggenstaat onverwijld over de afgifte van een conformiteitsdocument en draagt de in lid 2 vermelde gegevens over via geautomatiseerde systemen en volledige gegevensuitwisselingsformaten, met inbegrip van elektronische templates die door de Commissie zijn vastgesteld in overeenstemming met de in de onderhavige verordening vastgestelde procedure.
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.

Artikel 18

Verplichting om een geldig conformiteitsdocument aan boord te hebben

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.

Artikel 19

Naleving van de monitoring- en rapportageverplichtingen en inspecties

1. Op basis van de in overeenstemming met artikel 21, lid 1 gepubliceerde informatie zorgen alle lidstaten ervoor dat de in de artikelen 8 tot en met 12 vermelde monitoring- en rapportagevereisten worden nageleefd door de schepen die onder hun vlag varen.
2. Alle lidstaten zorgen ervoor dat bij inspecties van schepen in havens onder hun jurisdictie geverifieerd wordt of het in artikel 18 vermelde conformiteitsdocument zich aan boord bevindt.
3. Onverminderd lid 2 van dit artikel en op basis van de in overeenstemming met artikel 21 gepubliceerde informatie, verifiëren de lidstaten voor elk schip dat niet voldoet aan artikel 21, lid 2, onder j) en k), en dat een haven onder hun jurisdictie aandoet, of het in artikel 18 vermelde conformiteitsdocument zich aan boord bevindt.

Artikel 20

Straffen, uitwisseling van informatie en verwijderingsbevel

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.
2. De lidstaten zorgen voor een doeltreffende uitwisseling van informatie en een doeltreffende samenwerking tussen hun nationale autoriteiten die de naleving van de monitoring- en rapportagevereisten waarborgen of, in voorkomend geval, de autoriteit die belast is met de strafprocedures. Nationale strafprocedures die zijn ingesteld door een lidstaat, worden gemeld aan de Commissie, het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA), de overige lidstaten en de betreffende vlaggenstaat.
3. Voor schepen die gedurende meer dan één verslagperiode niet hebben voldaan aan de monitoring- en rapportagevereisten, kan de nationale havenautoriteit een verwijderingsbevel uitvaardigen dat wordt gemeld aan de Commissie, EMSA, de overige lidstaten en de betreffende vlaggenstaat. Als gevolg van de afgifte van een dergelijk verwijderingsbevel weigert elke lidstaat het schip de toegang tot zijn havens, totdat het bedrijf voldoet aan de monitoring- en rapportagevereisten van de artikelen 8 tot en met 12 en dit feit bevestigd wordt door de kennisgeving van een geldig conformiteitsdocument aan de nationale havenautoriteit die het verwijderingsbevel heeft afgegeven.

Artikel 21

Bekendmaking van informatie

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.
2. De in lid 1 vermelde bekendmaking bevat de volgende gegevens:
 - a) de identiteit van het schip (naam, IMO-registratienummer en registratie- of thuishaven);
 - b) de identiteit van de eigenaar van het schip (naam en adres van de eigenaar en zijn hoofdvestiging);
 - c) detechnische efficiëntie van het schip (EEDI of EVI, indien van toepassing);
 - d) de jaarlijkse CO₂-emissies;
 - e) het totale jaarlijkse brandstofverbruik tijdens reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;

- f) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand tijdens reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;
 - g) het gemiddelde jaarlijkse brandstofverbruik en de broeikasgasemissies per afgelegde afstand en vervoerde vracht tijdens reizen die onder het toepassingsgebied van deze verordening vallen;
 - h) de jaarlijkse op zee doorgebrachte tijd tijdens reizen die vallen onder het toepassingsgebied van deze verordening;
 - i) de gebruikte monitoringmethode;
 - j) de afgifte- en verloopdatum van het conformiteitsdocument;
 - k) de identiteit van de verificateur die het emissieverslag heeft goedgekeurd.
3. De Commissie publiceert jaarlijks een verslag over de emissies door maritiem vervoer en andere klimaatrelevante informatie.
4. EMSA staat de Commissie bij in haar werkzaamheden om aan de artikelen 11, 12, 17 en 21 van deze verordening te voldoen in overeenstemming met Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad²⁷.

HOOFDSTUK V

INTERNATIONALE SAMENWERKING

Artikel 22

Internationale samenwerking

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.
2. De Commissie onderhoudt technische uitwisselingen met derde landen over de uitvoering van deze verordening, in het bijzonder over de verdere ontwikkeling van monitoringsmethoden, de organisatie van de rapportage en de verificatie van emissieverslagen.
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.

HOOFDSTUK VI

GEDELEGEERDE EN UITVOERINGSBEVOEGDHEDEN EN SLOTBEPALINGEN

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

²⁷ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

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.

Artikel 24

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.

Artikel 25

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,

Artikel 26

Wijzigingen van Verordening (EU) nr. 525/2013

Verordening (EU) nr. 525/2013 wordt als volgt gewijzigd:

1. In artikel 1 van Verordening 525/2013²⁸ wordt het volgende punt h) ingevoegd:

²⁸ PB L 165 van 18.6.2013, blz. 13-40.

"h) monitoring en rapportage van broeikasgasemissies door zeeschepen overeenkomstig de artikelen 9 en 10 van Verordening (EU) nr. XXXX/XXXX."

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 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]."

3. In artikel 25, leden 2, 3 en 5, wordt de volgende verwijzing ingevoegd:

"21 bis"

Artikel 27

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 1 juli 2015.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

BIJLAGE I

Methoden voor de monitoring en rapportage van broeikasgasemissies en andere klimaatrelevante informatie

A. BEREKENING VAN HET BRANDSTOFVERBRUIK (artikel 9)

Bij de berekening van het brandstofverbruik hanteren bedrijven de volgende formule:

Brandstofverbruik x emissiefactor

Het brandstofverbruik omvat de brandstof verbruikt door hoofdmotoren, hulpmotoren, boilers en generatoren van inerte gassen.

Het brandstofverbruik binnen havens op de aanlegplaats wordt afzonderlijk berekend.

In beginsel wordt gebruikgemaakt van standaardwaarden voor de emissiefactoren van brandstoffen, tenzij het bedrijf besluit gegevens over de brandstofkwaliteit te gebruiken die zijn opgenomen in de brandstofleveringsnota's en die worden gebruikt om de naleving aan te tonen van de toepasselijke regelgeving betreffende zwavelemissies.

De standaardemissiefactoren zijn gebaseerd op de meest recente IPCC-waarden. Ze kunnen worden afgeleid uit bijlage VI bij Verordening (EU) nr. 601/2012 van de Commissie inzake de monitoring en rapportage van de emissies van broeikasgassen overeenkomstig Richtlijn 2003/87/EG van het Europees Parlement en de Raad²⁹.

Op biobrandstoffen en alternatieve niet-fossiele brandstoffen worden adequate emissiefactoren toegepast.

B. METHODEN VOOR HET BEPALEN VAN EMISSIES

Het bedrijf bepaalt in het monitoringplan welke monitoringmethode wordt gebruikt om het brandstofverbruik te berekenen voor elk type schip onder zijn verantwoordelijkheid en zorgt ervoor dat de gekozen methode consistent wordt toegepast.

Bij het kiezen van een monitoringmethode moeten de verbeteringen als gevolg van nauwkeurige resultaten worden afgewogen tegen de extra kosten.

Het werkelijke brandstofverbruik voor elke reis wordt gebruikt en berekend met behulp van een van de volgende methoden:

- a) bunkerbrandstofleveringsnota (BLN) en periodieke inventarisaties van de brandstoftanks;
- b) monitoring van de bunkerbrandstoftanks aan boord;
- c) stroommeters voor de toepasselijke verbrandingsprocessen;
- d) directe emissiemetingen.

1. Methode A: BLN (bunkerbrandstofleveringsnota) en periodieke inventarisaties van brandstoftanks

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

²⁹ PB L 181 van 12.7.2012, blz. 30-104.

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.

De periode omvat de tijd tussen het aandoen van twee havens of de in een haven doorgebrachte tijd. Voor de brandstof die in een periode is gebruikt, moeten het brandstoftype en het zwavelgehalte worden gespecificeerd.

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).

De BLN is gemandateerd onder bijlage VI van bestaande MARPOL-voorschriften en de relevante verslagen worden gedurende drie jaar na de levering van de brandstof aan boord bewaard en kunnen direct beschikbaar worden gesteld. De periodieke inventaris van de brandstoftanks aan boord is gebaseerd op de aflezing van de brandstoftanks. Er wordt gebruikgemaakt van tanktabellen bedoeld voor elk type brandstoftank om te bepalen wat de hoeveelheid is ten tijde van de aflezing van de brandstoftank. De onzekerheid gerelateerd aan de BLN wordt gespecificeerd in het in artikel 6 vermelde monitoringplan. De aflezing van de brandstoftanks wordt uitgevoerd met behulp van geschikte methoden, zoals geautomatiseerde systemen, peilingen en peilinstrumenten. De methode voor het peilen van de tank en de bijbehorende onzekerheid worden gespecificeerd in het in artikel 6 vermelde monitoringplan.

Als de hoeveelheid getankte brandstof of de in de tanks resterende hoeveelheid brandstof wordt bepaald in volume-eenheden, uitgedrukt in liters, rekent het bedrijf die hoeveelheid om van volume naar massa aan de hand van de reële dichtheidswaarden. Het bedrijf bepaalt de reële dichtheid met behulp van een van de volgende methoden:

- a) meetsystemen aan boord van het schip;
- b) de dichtheid die door de brandstofleverancier bij het tanken van de brandstof wordt gemeten en die op de brandstoffactuur of leveringsnota wordt vastgelegd.

De reële dichtheid wordt uitgedrukt in kg/liter en wordt bepaald bij de temperatuur die voor de meting in kwestie relevant is. Wanneer geen reële waarden beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde voor het betreffende brandstoftype toegepast na goedkeuring door de verificateur.

2. Methode B: Monitoring van de bunkerbrandstoftanks aan boord

Deze methode is gebaseerd op de aflezing van brandstoftanks voor alle brandstoftanks aan boord. De tanks worden dagelijks afgelezen wanneer het schip op zee is en telkens wanneer het schip brandstof laadt of lost.

De cumulatieve variaties van het niveau in de brandstoftank tussen twee aflezingen, vormt de in die periode verbruikte brandstof.

De periode omvat de tijd tussen het aandoen van twee havens of de tijd die in een haven wordt doorgebracht. Voor de brandstof die in een periode is gebruikt, moeten het brandstoftype en het zwavelgehalte worden gespecificeerd.

De aflezing van de brandstoftank vindt plaats met behulp van geschikte methoden, zoals geautomatiseerde systemen, peilingen en peilinstrumenten. De methode voor

het peilen van de tank en de bijbehorende onzekerheid worden gespecificeerd in het in artikel 6 vermelde monitoringplan.

Als de hoeveelheid getankte brandstof of de in de tanks resterende hoeveelheid brandstof wordt bepaald in volume-eenheden, uitgedrukt in liters, rekent het bedrijf die hoeveelheid om van volume naar massa aan de hand van de reële dichtheidswaarden. Het bedrijf bepaalt de reële dichtheid met behulp van een van de volgende methoden:

- a) meetsystemen aan boord van het schip;
- b) de dichtheid die door de brandstofleverancier bij het tanken van de brandstof wordt gemeten en op de brandstoffactuur of leveringsnota wordt vastgelegd.

De reële dichtheid wordt uitgedrukt in kg/liter en wordt bepaald bij de temperatuur die voor de meting in kwestie relevant is. Wanneer geen reële waarden beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde van het betreffende brandstoftype toegepast na goedkeuring door de verificateur.

3. Methode C: Stroommeters voor toepasselijke verbrandingsprocessen

Deze methode is gebaseerd op de gemeten brandstofstromen aan boord van het schip. De gegevens van alle stroommeters die gekoppeld zijn aan relevante emissiebronnen worden gecombineerd om het brandstofverbruik voor een specifieke periode te bepalen.

De periode omvat de tijd tussen het aandoen van twee havens of de tijd die in een haven wordt doorgebracht. Voor de brandstof die in een periode is gebruikt, moeten het brandstoftype en het zwavelgehalte worden gemonitord.

De toegepaste calibratiemethoden en de bij de stroommeters behorende onzekerheid worden gespecificeerd in het in artikel 6 vermelde monitoringplan.

Indien de hoeveelheid verbruikte brandstof wordt bepaald in volume-eenheden, uitgedrukt in liters, rekent het bedrijf die hoeveelheid van volume om naar massa met behulp van reële dichtheidswaarden. Het bedrijf bepaalt de reële dichtheid met behulp van een van de volgende methoden:

- a) meetsystemen aan boord van het schip;
- b) de dichtheid die door de brandstofleverancier bij het tanken van de brandstof wordt gemeten en op de brandstoffactuur of leveringsnota wordt vastgelegd.

De reële dichtheid wordt uitgedrukt in kg/liter en wordt bepaald bij de temperatuur die voor de meting in kwestie relevant is. Wanneer geen reële waarden beschikbaar zijn, wordt een standaarddichtheidswaarde van het betreffende brandstoftype toegepast na goedkeuring door de verificateur.

4. Methode D: Directe emissiemetingen

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

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.

De toegepaste calibratiemethoden en de bij de gebruikte apparatuur behorende onzekerheid worden gespecificeerd in het in artikel 6 vermelde monitoringplan.

BIJLAGE II

Monitoring van andere klimaatrelevante informatie

A. – Monitoring per reis (artikel 9)

Bij het monitoren van andere klimaatrelevante informatie per reis (artikel 9) nemen bedrijven de volgende regels in acht:

De datum en het tijdstip van vertrek en aankomst worden genoteerd aan de hand van Greenwich Mean Time (GMT). De op zee doorgebrachte tijd wordt berekend op basis van vertrek- en aankomstinformatie van de haven en is exclusief het voor anker gaan.

De afgelegde afstand kan de afstand zijn van de meest directe route tussen de vertrek- en de aankomsthaven of de werkelijk afgelegde afstand. Indien gebruikgemaakt wordt van de afstand van de meest directe route tussen de vertrek- en de aankomsthaven, wordt rekening gehouden met een conservatieve correctiefactor om te verzekeren dat de afgelegde afstand niet aanzienlijk wordt onderschat. In het in artikel 6 vermelde monitoringplan wordt vermeld welke afstandsberekening wordt gebruikt en, indien nodig, de gebruikte correctiefactor. De afgelegde afstand wordt uitgedrukt in zeemijlen.

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.

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

B. – Monitoring op jaarbasis (artikel 10)

Ten behoeve van het monitoren van andere klimaatrelevante informatie op jaarbasis, nemen bedrijven de volgende regels in acht:

De in overeenstemming met artikel 10 te monitoren waarden worden bepaald door het samenvoegen van de respectieve gegevens per reis.

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;

Brandstofverbruik per vervoerswerkzaamheid = totale jaarlijkse brandstofverbruik / totale vervoerswerkzaamheid;

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

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

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 1.1. Benaming van het voorstel/initiatief
- 1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur
- 1.3. Aard van het voorstel/initiatief
- 1.4. Doelstellingen
- 1.5. Motivering van het voorstel/initiatief
- 1.6. Duur en financiële gevolgen
- 1.7. Beoogde beheersvorm(en)

2. BEHEERSMAATREGELEN

- 2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen
- 2.2. Beheers- en controlesysteem
- 2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

- 3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven
- 3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven
 - 3.2.1. *Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven*
 - 3.2.2. *Geraamde gevolgen voor operationele toewijzingen*
 - 3.2.3. *Geraamde gevolgen voor kredieten van administratieve aard*
 - 3.2.4. *Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader*
 - 3.2.5. *Bijdragen van derden aan de financiering*
- 3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. KADER VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

1.1. Benaming van het voorstel/initiatief

Verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende de monitoring, rapportage en verificatie van kooldioxide-emissies afkomstig van maritiem vervoer.

1.2. Betrokken beleidsterrein(en) in de ABM/ABB-structuur³⁰

Beleidsterrein 34 = "Klimaatactie"

1.3. Aard van het voorstel/initiatief

X Het voorstel/initiatief betreft een nieuwe actie

☐ Het voorstel/initiatief betreft een nieuwe actie na een proefproject/een voorbereidende actie³¹

☐ Het voorstel/initiatief betreft de verlenging van een bestaande actie

☐ Het voorstel/initiatief betreft een actie die wordt omgebogen naar een nieuwe actie

1.4. Doelstellingen

1.4.1. De met het voorstel/initiatief beoogde strategische meerjarendoelstelling(en) van de Commissie

Verminderen van de broeikasgasemissies met minstens 20 % in vergelijking met het niveau van 1990 of met 30 %, indien de omstandigheden juist zijn; toename van het aandeel hernieuwbare energiebronnen in ons uiteindelijke energieverbruik tot 20 %; en een toename van 20 % in energie-efficiëntie.

1.4.2. Specifieke doelstelling(en) en betrokken ABM/ABB-activiteit(en)

Specifieke doelstelling nr. 1

Door middel van klimaatacties op EU-niveau bijdragen aan de langetermijndoelstelling van stabilisatie van broeikasgasconcentraties in de atmosfeer op een niveau dat gevaarlijke antropogene beïnvloeding van het klimaatstelsel voorkomt.

Betrokken ABM/ABB-activiteit(en)

ABB-code 34 02: Klimaatactie op EU- en internationaal niveau

Specifieke doelstelling nr. 2

Ambitieuze beleid na te streven op het gebied van klimaatactie op internationaal niveau om bij te dragen aan de langetermijndoelstelling van stabilisatie van broeikasgasconcentraties in de atmosfeer op een niveau dat gevaarlijke antropogene beïnvloeding van het klimaatstelsel voorkomt.

Betrokken ABM/ABB-activiteit(en)

ABB-code 34 02: Klimaatactie op EU- en internationaal niveau

³⁰

ABM: Activity Based Management – ABB: Activity Based Budgeting.

³¹

In de zin van artikel 49, lid 6, onder a) of b), van het Financieel Reglement.

1.4.3. *Verwacht(e) resulta(a)t(en) en gevolg(en)*

Vermeld de gevolgen die het voorstel/initiatief zou moeten hebben voor de begunstigden/doelgroepen.

De tenuitvoerlegging van een systeem voor monitoring, rapportage en verificatie van broeikasgasemissies afkomstig van schepen levert gegevens op over deze emissies die momenteel alleen worden geschat bij gebrek aan passende rapportagevereisten. De verwachting is dat de monitoring en rapportage van dergelijke emissies en indicatoren betreffende brandstofverbruik en efficiëntie van schepen het bewustzijn binnen de maritieme vervoerssector van verwante brandstofkosten en de mogelijkheden voor verbetering verhoogt.

Overeenkomstig de effectbeoordeling wordt verwacht dat de emissieverminderingen en brandstofbesparingen maximaal 2 % kunnen bedragen in vergelijking met huidig ongewijzigd beleid. Dit vertaalt zich naar netto kostenbesparingen van maximaal 1,2 miljard EUR per jaar voor de sector in 2030 als gevolg van lagere brandstofrekeningen.

1.4.4. *Resultaat- en effectindicatoren*

Vermeld de indicatoren aan de hand waarvan kan worden nagegaan in hoeverre het voorstel/initiatief is uitgevoerd.

Het aantal en het percentage schepen dat hun emissies monitort en rapporteert in lijn met de verordening in vergelijking met het aantal schepen dat EU-havens aandoet.

De jaarlijkse CO₂-emissies van de maritieme vervoerssector binnen het toepassingsgebied van de EU gemeten aan boord en gebaseerd op het brandstofverbruik.

1.5. **Motivering van het voorstel/initiatief**

1.5.1. *Behoeft(e)n waarin op korte of lange termijn moet worden voorzien*

Momenteel is de precieze hoeveelheid CO₂ en andere broeikasgasemissies door de EU-gerelateerde zeevaart niet bekend als gevolg van het gebrek aan toezicht op en rapportage van dergelijke emissies. Uit de effectbeoordeling en belanghebbendenraadpleging kwam naar voren dat een robuust systeem voor monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van broeikasgasemissies door maritiem vervoer een vereiste is voor een marktgebaseerde maatregel, toegepast op EU-niveau of wereldwijd.

Door als eerste stap over te gaan tot invoering van MRV kan er meer tijd worden besteed aan de bespreking van en besluitvorming over doelen voor emissievermindering, marktgebaseerde maatregelen en efficiëntienormen om deze verminderingen te bereiken tegen zo laag mogelijke kosten. Dit is met name relevant voor besprekingen op wereldniveau binnen de IMO. Daarnaast kan een robuust MRV-systeem bijdragen aan het wegnemen van marktbelemmeringen, met name in verband met het gebrek aan informatie over de efficiëntie van schepen.

Zie voor verdere informatie de toelichting bij het voorstel.

1.5.2. *Toegevoegde waarde van de deelname van de EU*

Aangezien de overkoepelende verbintenissen voor klimaatverandering worden aangegaan op Unie-niveau, met inbegrip van de emissieverminderingdoelstelling voor de zeevaartsector voor 2050 zoals opgenomen in het witboek betreffende vervoer, is het doeltreffend om ook de vereiste regels voor MRV op dit niveau te

ontwikkelen. Bovendien waarborgt dit wettelijke kader de effectiviteit door het gebruik van geharmoniseerde MRV voor scheepsreizen tussen havens in verschillende lidstaten, die ongeveer 90 % van de havenbezoeken in de EU-lidstaten vertegenwoordigen. Daarnaast kunnen acties op EU-niveau verstoring van de mededinging op de interne markt voorkomen door gelijke milieubeperkingen toe te passen voor alle schepen die EU-havens aandoen.

1.5.3. Nuttige ervaring die bij soortgelijke activiteiten in het verleden is opgedaan

De maatregelen tot vermindering van broeikasgasemissies in andere sectoren, in het bijzonder het EU-ETS als 's werelds grootste "cap-and-trade"-systeem, tonen de noodzaak aan van solide regelgeving voor de monitoring, rapportage en verificatie van emissies. Het doel is tot een gemeenschappelijk begrip te komen van de definitie van één ton CO₂ die is uitgestoten door een installatie of een exploitant.

1.5.4. Samenhang en eventuele synergie met andere relevante instrumenten

Hoewel de voorgestelde MRV-regels voor de maritieme vervoerssector volledig rekening houden met de specifieke aspecten van deze vervoersmodaliteit, is de basisaanpak van monitoring en rapportage vergelijkbaar met de MRV die wordt gebruikt in het kader van het EU-ETS.

Dit maakt het mogelijk om de inspanningen voor emissievermindering door verschillende sectoren en vervoersmodaliteiten te vergelijken.

1.6. Duur en financiële gevolgen

☐ Voorstel/initiatief met een **beperkte geldigheidsduur**

- ☐ Voorstel/initiatief is van kracht vanaf [DD/MM]JJJJ tot en met [DD/MM]JJJJ
- ☐ Financiële gevolgen vanaf [JJJJ] tot en met [JJJJ]

X Voorstel/initiatief met een **onbeperkte geldigheidsduur**

- Tenuitvoerlegging met een opstartperiode van 2016 tot 2017,
- gevolgd door een volledige uitvoering tegen 2018.

1.7. Beoogde beheersvorm(en)³²

X Direct gecentraliseerd beheer door de Commissie

☐ Indirect gecentraliseerd beheer met delegatie van uitvoeringstaken aan:

- ☐ uitvoerende agentschappen
- ☐ door de Gemeenschappen opgerichte organen³³
- ☐ nationale publiekrechtelijke organen of organen met een openbaredienstverleningstaak
- ☐ personen aan wie de uitvoering van specifieke acties in het kader van titel V van het Verdrag betreffende de Europese Unie is toevertrouwd en die worden genoemd in het betrokken basisbesluit in de zin van artikel 49 van het Financieel Reglement

☐ **Gedeeld beheer** met de lidstaten

☐ **Gedecentraliseerd beheer** met derde landen

☐ **Gezamenlijk beheer** met internationale organisaties (*geef aan welke*)

Verstrek, indien meer dan één beheersvorm is aangekruist, extra informatie onder "Opmerkingen".

Opmerkingen

De voor de tenuitvoerlegging van het voorgestelde MRV-systeem vereiste maatregelen met gevolgen voor de begroting hebben uitsluitend betrekking op de ontwikkeling van IT-hulpmiddelen, meer in het bijzonder de uitbreiding van bestaande hulpmiddelen die worden gebruikt door het Europees Agentschap inzake maritieme veiligheid, met inbegrip van administratieve kosten. De begroting voor dit eenmalige project wordt verstrekt door de Commissie, uit hoofde van begrotingslijn 34 02 01 van DG CLIMA.

De eventuele betrokkenheid van EMSA is afhankelijk van de aanvullende taak van het Agentschap die moet worden bepaald en goedgekeurd door het bestuur van EMSA.

Als gevolg van het zeer geautomatiseerde karakter, wordt verwacht dat de exploitatie van het hulpmiddel later kan worden opgevangen door bestaand personeel binnen EMSA.

³² Nadere gegevens over de beheersvormen en verwijzingen naar het Financieel Reglement zijn beschikbaar op BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

³³ In de zin van artikel 185 van het Financieel Reglement.

2. BEHEERSMAATREGELEN

2.1. Regels inzake het toezicht en de verslagen

De Commissie komt regelmatig bijeen met adviseurs die het benodigde IT-hulpmiddel (uitbreiding van het bestaande door EMSA gebruikte THETIS-systeem) ontwikkelen om toezicht te houden op de voortgang van de werkzaamheden.

2.2. Beheers- en controlesysteem

2.2.1. Mogelijke risico's

Er zijn geen risico's voor de begroting verbonden aan het voorstel die maatregelen zouden vereisen buiten het reguliere controlekader voor de begroting van de EU.

2.2.2. Controlemiddel(en)

Er zijn geen specifieke controlemiddelen vereist, de standaardmechanismen zijn in voorkomend geval van toepassing.

2.2.3. Kosten en baten van controles en waarschijnlijk mate van niet-nakoming

Er wordt verwacht dat de beoogde standaardmechanismen niet leiden tot extra kosten. Met dergelijke standaardcontroles wordt er geen niet-naleving verwacht.

2.3. Maatregelen ter voorkoming van fraude en onregelmatigheden

Vermeld de bestaande en geplande preventie- en beschermingsmaatregelen.

Er zijn geen specifieke maatregelen nodig. Het normale kader voor opdrachten en aanbesteding is van toepassing.

3. GERAAMDE FINANCIËLE GEVOLGEN VAN HET VOORSTEL/INITIATIEF

3.1. Rubriek(en) van het meerjarig financieel kader en betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven

- Bestaande begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer [Beschrijving.....]		van EVA-landen ³⁵	van kandidaat-lidstaten ³⁶	van derde landen	in de zin van artikel 18, lid 1, onder a bis), van het Financieel Reglement
2	34 02 01 [Vermindering van EU-broeikasgas-emissies]	GK	NEE	NEE	NEE	NEE

³⁴ GK = gesplitste kredieten/NGK = niet-gesplitste kredieten.

³⁵ EVA: Europese Vrijhandelsassociatie.

³⁶ Kandidaat-lidstaten en, in voorkomend geval, potentiële kandidaat-lidstaten uit de Westelijke Balkan.

- Te creëren nieuwe begrotingsonderdelen

In volgorde van de rubrieken van het meerjarig financieel kader en de begrotingsonderdelen.

Rubriek van het meerjarig financieel kader	Begrotingsonderdeel	Soort uitgave	Bijdrage			
	Nummer [Rubriek.....]	GK/NGK	van EVA-landen	van kandidaat-lidstaten	van derde landen	in de zin van artikel 18, lid 1, onder a bis), van het Financieel Reglement
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE	JA/NEE

3.2. Geraamde gevolgen voor de uitgaven

[Dit onderdeel moet worden ingevuld op het spreadsheet met begrotingsgegevens van administratieve aard (tweede document in de bijlage bij de financiële toelichting) dat moet worden geüpload naar CISNET voor interdepartementale raadplegingsdoeleinden.

3.2.1. Samenvatting van de geraamde gevolgen voor de uitgaven

miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Rubriek van het meerjarig financieel kader	2	Behoud en beheer van natuurlijke bronnen
--	---	--

DG: CLIMA			2016	2017	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
• Operationele kredieten										
34 02 01	Vastleggingen	(1)	0,500							0,500
	Betalingen	(2)	0,200	0,300						0,500
Nummer begrotingsonderdeel	Vastleggingen	(1a)								
	Betalingen	(2a)								
Kredieten van administratieve aard gefinancierd uit het bedrag voor specifieke programma's ³⁷										
Nummer begrotingsonderdeel		(3)								
TOTALE kredieten	Vastleggingen	=1+1a +3	0,500							0,500

³⁷ Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van EU-programma's en/of -acties (voorheen "BA"-onderdelen), indirect onderzoek, direct onderzoek.

voor DG CLIMA	Betalingen	=2+2a +3	0,200	0,300							0,500
---------------	------------	-------------	-------	-------	--	--	--	--	--	--	--------------

• TOTAAL operationele kredieten	Vastleggingen	(4)	0,500								0,500
	Betalingen	(5)	0,200	0,300							0,500
• TOTAAL kredieten van administratieve aard gefinancierd uit het bedrag voor specifieke programma's		(6)									
TOTAAL kredieten onder RUBRIEK 2 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	=4+ 6	0,500								0,500
	Betalingen	=5+ 6	0,200	0,300							0,500

Indien het voorstel/initiatief invloed heeft op meer dan één rubriek:

• TOTAAL operationele kredieten	Vastleggingen	(4)									
	Betalingen	(5)									
• TOTAAL kredieten van administratieve aard gefinancierd uit het bedrag voor specifieke programma's		(6)									
TOTAAL kredieten onder RUBRIEKEN 1 tot en met 4 van het meerjarig financieel kader (referentiebedrag)	Vastleggingen	=4+ 6									
	Betalingen	=5+ 6									

Rubriek van het meerjarig financieel kader	5	"Administratieve uitgaven"
---	----------	----------------------------

miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
DG: <.....>									
• Menselijke hulpbronnen									
• Andere administratieve uitgaven									
TOTAAL DG <.....>	Kredieten								

TOTAAL kredieten voor RUBRIEK 5 van het meerjarig financieel kader	(totaal vastleggingen = totaal betalingen)								
---	---	--	--	--	--	--	--	--	--

miljoen EUR (tot op drie decimalen)

		2016	2017	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			TOTAAL
TOTAAL kredieten onder RUBRIEKEN 1 tot en met 5 van het meerjarig financieel kader	Vastleggingen	0,500							
	Betalingen	0,200	0,300						

3.2.2. Geraamde gevolgen voor operationele toewijzingen

- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn geen beleidskredieten nodig
- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn beleidskredieten nodig, zoals hieronder nader wordt toegelicht:

Vastleggingskredieten, miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Vermeld doelstellingen en outputs ↓			Jaar N		Jaar N+1		Jaar N+2		Jaar N+3		Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)						TOTAAL	
	OUTPUTS																	
	Soort 38	Gem. kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Aantal	Kosten	Totale aantal	Totale kosten
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 1 ³⁹																		
- Output																		
- Output																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 1																		
SPECIFIEKE DOELSTELLING NR. 2...																		
- Output																		
Subtotaal voor specifieke doelstelling nr. 2																		
TOTALE KOSTEN																		

³⁸ Outputs zijn de te verstrekken producten en diensten (bv.: aantal gefinancierde studentenuitwisselingen, aantal km aangelegde wegen, enz.).

³⁹ Zoals beschreven onder punt 1.4.2. "Specifieke doelstelling(en)..."

3.2.3. Geraamde gevolgen voor kredieten van administratieve aard

3.2.3.1. Samenvatting

- ☒ Voor het voorstel/initiatief zijn geen administratieve kredieten nodig.
- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn administratieve kredieten nodig, zoals hieronder nader wordt toegelicht:

miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N ⁴⁰	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)	TOTAAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	--------

RUBRIEK 5 van het meerjarig financieel kader								
Menselijke hulpbronnen								
Andere administratieve uitgaven								
Subtotaal RUBRIEK 5 van het meerjarig financieel kader								

Buiten RUBRIEK 5⁴¹ van het meerjarig financieel kader								
Menselijke hulpbronnen								
Andere uitgaven van administratieve aard								
Subtotaal buiten RUBRIEK 5 van het meerjarig financieel kader								

TOTAAL								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

In de benodigde administratieve kredieten wordt voorzien door middel van de kredieten van het DG die reeds voor het beheer van de actie is toegewezen en/of binnen het DG is heringedeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het beherende DG kunnen worden toegewezen.

⁴⁰

Het jaar N is het jaar waarin met de uitvoering van het voorstel/initiatief wordt begonnen.

⁴¹

Technische en/of administratieve bijstand en uitgaven ter ondersteuning van de tenuitvoerlegging van EU-programma's en/of -acties (voorheen "BA"-onderdelen), onderzoek door derden, eigen onderzoek.

3.2.3.2. Geraamde benodigdheden van personele middelen

- ☒ X Voor het voorstel/initiatief zijn geen personele middelen nodig
- ☐ Voor het voorstel/initiatief zijn personele middelen nodig, zoals hieronder nader wordt toegelicht:

Raming moet worden aangegeven in voltijdequivalenten

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
Posten opgenomen in de lijst van het aantal ambten (ambtenaren en tijdelijk personeel)							
XX 01 01 01 (zetel en vertegenwoordigingen van de Commissie)							
XX 01 01 02 (delegaties)							
XX 01 05 01 (onderzoek door derden)							
10 01 05 01 (eigen onderzoek)							
• Extern personeel (in voltijdequivalenten: FTE) ⁴²							
XX 01 02 01 (AC, END en INT van de "totale financiële middelen")							
XX 01 02 01 (AC, AL, END, INT en JED in de delegaties)							
XX 01 04 yy ⁴³	- zetel						
	- delegaties						
XX 01 05 02 (AC, END en INT – onderzoek door derden)							
10 01 05 02 (AC, END en INT – eigen onderzoek)							
Andere begrotingsonderdelen (te vermelden)							
TOTAAL							

XX is het beleidsterrein of de begrotingstitel.

In de benodigde personele middelen wordt voorzien door middel van het personeel van het DG dat reeds voor het beheer van de actie is toegewezen en/of binnen het DG is heringedeeld, eventueel aangevuld met middelen die in het kader van de jaarlijkse toewijzingsprocedure met inachtneming van de budgettaire beperkingen aan het behorende DG kunnen worden toegewezen.

Beschrijving van de uit te voeren taken:

Ambtenaren en tijdelijke functionarissen	
Extern personeel	

⁴² AC = Agent Contractueel (arbeidscontractant); AL = Agent Lokaal (plaatselijk functionaris); END = Expert Nationaal Etage (gedetacheerd nationaal deskundige); INT = Intérimaire (uitzendkracht); JED = Jeune Expert en Délégation (jonge deskundige in delegaties).

⁴³ ABM: Activity Based Management – ABB: Activity Based Budgeting.

3.2.4. Verenigbaarheid met het huidige meerjarige financiële kader

☒ Het voorstel/initiatief is verenigbaar met het bestaande meerjarige financiële kader.

☐ Het voorstel/initiatief vergt herprogrammering van de betrokken rubriek van het meerjarige financiële kader.

Zet uiteen welke herprogrammering nodig is, onder vermelding van de betrokken begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

[...]

☐ Het voorstel/initiatief vergt toepassing van het flexibiliteitsinstrument of herziening van het meerjarige financiële kader.⁴⁴

Zet uiteen wat nodig is, onder vermelding van de betrokken rubrieken en begrotingsonderdelen en de desbetreffende bedragen.

[...]

3.2.5. Bijdragen van derden aan de financiering

- ☒ Het voorstel/initiatief voorziet niet in medefinanciering door derden
- Het voorstel/initiatief voorziet in medefinanciering, zoals hieronder wordt geraamd:

Kredieten, miljoen EUR (tot op drie decimalen)

	Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)			Totaal
Medefinancieringsbron								
TOTAAL medegefinancierde kredieten								

⁴⁴

Zie de punten 19 en 24 van het Interinstitutioneel Akkoord.

3.3. Geraamde gevolgen voor de ontvangsten

- X Het voorstel/initiatief heeft geen financiële gevolgen voor de ontvangsten.
- ☐ Het voorstel/initiatief heeft de hieronder beschreven financiële gevolgen:
- ☐ voor de eigen middelen
- ☐ voor de diverse ontvangsten

miljoen EUR (tot op drie decimalen)

Begrotingsonderdeel voor ontvangsten:	Voor het lopende begrotingsjaar beschikbare kredieten	Gevolgen van het voorstel/initiatief ⁴⁵						
		Jaar N	Jaar N+1	Jaar N+2	Jaar N+3	Vul zoveel jaren in als nodig om de duur van de gevolgen weer te geven (zie punt 1.6)		
Artikel								

Voor de diverse ontvangsten die worden "toegewezen", vermeld het (de) betrokken begrotingsonderde(e)l(en) voor uitgaven.

[...]

Vermeld de wijze van berekening van de gevolgen voor de ontvangsten.

[...]

⁴⁵ Voor traditionele eigen middelen (douanerechten en suikerheffingen) moeten nettobedragen worden vermeld, d.w.z. na aftrek van 25 % aan inningskosten.