



EUROPESE  
COMMISSIE

Brussel, 28.6.2013  
COM(2013) 479 final

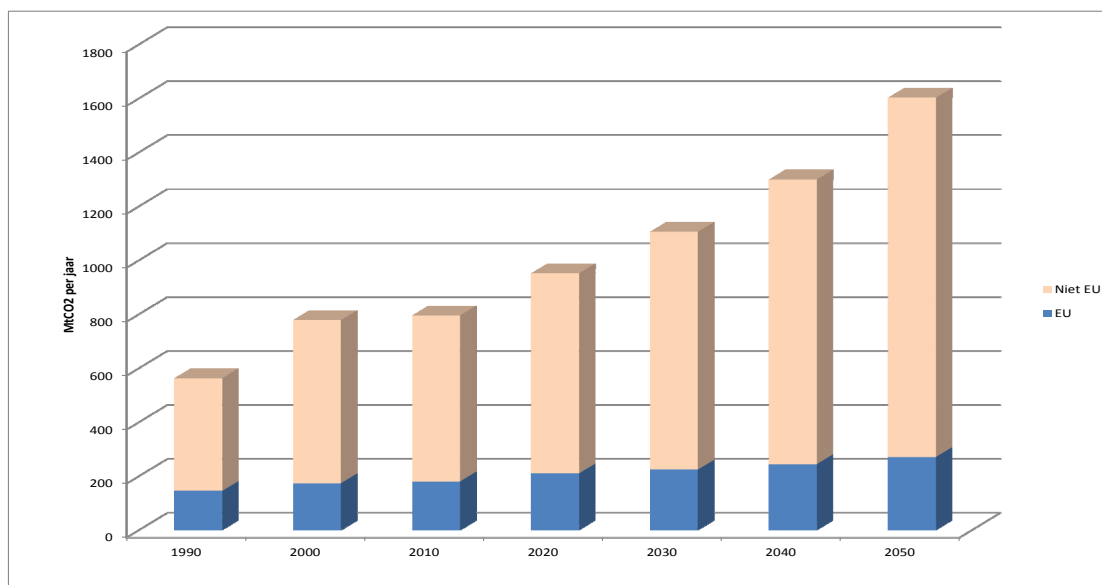
**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN HET EUROPEES PARLEMENT, DE  
RAAD, HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ EN HET COMITÉ  
VAN DE REGIO'S**

**De emissies door maritiem vervoer integreren in het EU-beleid ter vermindering van  
broeikasgassen**

## 1. DE NOODZAAK OM MARITIEME BROEIKASGASEMISSIES NU AAN TE PAKKEN

De EU ondersteunt ambitieuze internationale actie om de klimaatverandering aan te pakken. Multilateralisme en samenwerking op een brede basis blijven centraal staan in het klimaatbeleid van de EU. In samenhang met deze internationale benadering heeft de Unie beleid ten uitvoer gelegd om haar eigen overgang naar een koolstofarme economie mogelijk te maken. Het klimaat- en energiepakket van de EU uit 2008 is mogelijk het meest uitgebreide regelgevingskader ter wereld. Het pakket bestaat uit verschillende beleidsmaatregelen die zijn ontworpen om de overgang te vergemakkelijken en heeft onze partnerlanden ertoe geïnspireerd actie te ondernemen. Tijdig actie ondernemen in alle economische sectoren blijft een topprioriteit van de EU bij de bestrijding van klimaatverandering.

Op EU-niveau is het internationale maritieme vervoer de enige vervoerswijze die geen deel uitmaakt van de verbintenis van de EU tot vermindering van broeikasgasemissies. Broeikasgasemissies afkomstig van de scheepvaart nemen momenteel 4 % van de communautaire broeikasgasemissies voor hun rekening. Tegelijkertijd is de verwachting dat broeikasgasemissies afkomstig van de scheepvaart in de toekomst aanzienlijk zullen toenemen. Volgens de effectbeoordeling die bij deze mededeling is gevoegd<sup>1</sup>, zijn de CO<sub>2</sub>-emissies afkomstig van maritiem vervoer in verband met de EU, d.w.z. emissies die verband houden met routes binnen de EU, binnenkomende en uitgaande reizen, met meer dan 48 % gestegen tussen 1990 en 2008. In lijn met de groeivoorspellingen van de wereldhandel is de verwachting dat EU-gerelateerde emissies afkomstig van de scheepvaart met nog eens 51 % zullen stijgen tegen 2050 in vergelijking met de niveaus van 2010 (+ 86 % in 2050 ten opzichte van het niveau van 1990), ondanks het feit dat de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) in 2011 minimale efficiëntienormen voor nieuwe schepen heeft vastgesteld<sup>2</sup>.



Geraamde CO<sub>2</sub>-emissies afkomstig van maritiem vervoer (EU-gerelateerd<sup>3,4</sup> en wereldwijd<sup>5</sup>, rekening houdend met EEDI)

<sup>1</sup> Verwijzing naar de effectbeoordeling.

<sup>2</sup> AEA Technology en anderen, 2013.

<sup>3</sup> EU-gerelateerd houdt in CO<sub>2</sub> uitgestoten op routes van de laatste aanloophaven naar een EU-haven en vanuit een EU-haven naar de volgende aanloophaven, met inbegrip van emissies binnen EU-havens.

<sup>4</sup> AEA Technology en anderen, 2013.

<sup>5</sup> Lloyds Register en DNV, 2012.

Op wereldniveau nemen de emissies van maritiem vervoer momenteel 3 % van de wereldwijde emissies voor hun rekening, maar de verwachting is dat ze tegen 2050 5 % van de wereldwijde emissies zullen uitmaken<sup>6</sup> als gevolg van de verwachte groei van de wereldeconomie en de bijbehorende vraag naar vervoer. Deze groei wordt verwacht door te zetten ondanks de beschikbaarheid van operationele maatregelen en bestaande technologieën voor vermindering van het specifieke energieverbruik en de CO<sub>2</sub>-emissies van schepen met maximaal 75 %<sup>7</sup>.

De scheepvaart is een essentiële schakel in de wereldwijde toeleveringsketen en het is een belangrijke sector voor de economie van de EU. Hoewel de scheepvaart in vergelijking minder vervuילend is dan andere vervoersmodaliteiten, maken technologische vooruitgang elders, de te grote afhankelijkheid van olie en een sterkere roep van de publieke opinie om niet alleen CO<sub>2</sub>-emissies te verlagen, maar ook vervuïlende stoffen (SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, stofdeeltjes) aan te pakken en de ecologische voetafdruk (ballastwater, afvalscheiding) te verkleinen duidelijk dat ook de scheepvaart niet stil kan blijven staan. De IMO en de sector zelf zijn hierbij actief betrokken, maar de invoering van nieuwe technologieën en operationele maatregelen blijft ongelijk. Door de efficiëntie en de duurzaamheid in de scheepvaartsector door middel van lagere brandstofkosten verder te verbeteren en beter aan de verwachtingen van klanten te voldoen kan het concurrentievermogen worden gehandhaafd: op wereldniveau door voor vlotte handelsbetrekkingen te zorgen en op EU-niveau door voortdurend leiderschap te tonen op het gebied van kwaliteit.

#### ***De reden voor actie – recente ontwikkelingen in de sector***

In de scheepvaartsector hebben CO<sub>2</sub>-emissies betrekking op de verbruikte brandstof. Het verminderen van CO<sub>2</sub>-emissies betekent het verminderen van het brandstofverbruik, wat op zijn beurt weer leidt tot besparingen op de brandstofkosten. Zolang de vereiste investeringen in efficiëntie kunnen worden gedekt door de resulterende brandstofbesparingen, kan de sector geld verdienen en tegelijk de klimaatverandering aanpakken. Dergelijke besparingen zijn zeer relevant in de huidige situatie.

De brandstofprijzen zijn de laatste jaren zeer grillig. Tussen 2002 en 2005 zijn ze verdubbeld, daarna tussen 2005 en 2007 verdriedubbeld, in 2008 vielen ze terug naar het niveau van 2005 en tussen 2008 en 2010 zijn ze weer verdubbeld.<sup>8</sup> De prijs van zware stookolie ligt nu rond de \$ 650/t, d.w.z. acht keer meer dan de gemiddelde prijs in 1990, en de verwachting is dat de prijs blijft stijgen. In veel segmenten van de scheepvaartsector zijn pas sinds 2009 verbeteringen waargenomen in de brandstofefficiëntie toen de wereldwijde economische crisis de winstmarge van de sector aanzienlijk verlaagde.

Uit meerdere recente onderzoeken<sup>9</sup> is gebleken dat de emissies door schepen dankzij een reeks aan technische en operationele maatregelen aanzienlijk kunnen worden verlaagd. De maatregelen zijn er voornamelijk op gericht de energie-efficiëntie van schepen te verbeteren. Met de verwachte stijging van de toekomstige brandstofprijzen, zijn de meeste van deze technische of operationele maatregelen kostenefficiënt. In de in het kader van deze mededeling uitgevoerde effectbeoordeling is een progressief stijgende mogelijkheid

<sup>6</sup> Geraamde vermindering van CO<sub>2</sub>-emissie als gevolg van de introductie van verplichte technische en operationele energie-efficiëntie maatregelen voor schepen. Onderzoek in 2011 uitgevoerd door Lloyd's Register en DNV voor IMO en het 4<sup>e</sup> IPCC-beoordelingsverslag.

<sup>7</sup> Tweede onderzoek naar broeikasgassen van de IMO, 2009.

<sup>8</sup> Vivid Economics.

<sup>9</sup> Tweede onderzoek naar broeikasgassen van de IMO, 2009; CE Delft en anderen, 2009; DNV, 2010; Ricardo-AEA en anderen, 2012.

vastgesteld voor besparingen op de brandstofkosten die cumulatief tussen 2015 en 2030 tot 56 miljoen euro kan bedragen<sup>10</sup>.

Uit onderzoek is gebleken dat de uitvoering van deze kostenefficiënte maatregelen vaak wordt tegengehouden door een reeks marktbelemmeringen, waaronder een gebrek aan betrouwbare informatie, evenals technisch en marktfalen<sup>11</sup>. Technische belemmeringen ontstaan wanneer eigenaren van schepen niet voldoende vertrouwen hebben in de mogelijkheden van een oplossing om de beloofde kostenbesparing te realiseren of om te kunnen presteren in de maritieme omgeving. Marktfalen kan ontstaan door uiteenlopende stimulansen in de sector, d.w.z. de partij die betaalt voor de investering in een efficiëntiemaatregel is niet de partij die profiteert van de bijbehorende brandstofbesparingen, of door een gebrek aan private financiering om te investeren in koolstofarme technologieën. Het wegnemen van deze marktbelemmeringen biedt aanzienlijke ruimte voor bevordering van de invoering van kosteneffectieve maatregelen zonder de winstgevendheid in gevaar te brengen.

## 2. INTERNATIONALE VOORUITGANG

In 1997 is de IMO begonnen met het verminderen van broeikasgassen op basis van de beginselen van "geen gunstiger behandeling" en non-discriminatie, zoals opgenomen in MARPOL en andere IMO-verdragen. De goedkeuring van wijzigingen in bijlage VI van MARPOL<sup>12</sup> voor de preventie van luchtvervuiling afkomstig van schepen (de "Energy Efficiency Design Index" (EEDI) en het "Ship Energy Efficiency Management Plan" (SEEMP)) in juli 2011 vormt een belangrijke stap voorwaarts. De verwachting is dat deze maatregelen, en in het bijzonder de EEDI, zullen leiden tot een aanzienlijk minder grote toename van de emissies in vergelijking met de scenario's voor technologische stilstand (met 23 % tegen 2030 overeenkomstig het IMO-onderzoek uit 2011). Zoals echter wordt bevestigd door het 59<sup>e</sup> Comité voor de bescherming van het mariene milieu (MEPC) van de IMO<sup>13</sup>, moet er wel verdere actie worden ondernomen.

Ondanks moeilijke besprekingen in de IMO over marktgebaseerde maatregelen om de broeikasgasemissies afkomstig van schepen te verminderen, hebben recente positieve ontwikkelingen in de bespreking van een meer geleidelijke stap voorwaarts, waaronder de verbetering van efficiëntiemaatregelen die zijn voorgesteld door de Verenigde Staten van Amerika<sup>14</sup>, onder veel landen aan steun gewonnen. De Commissie is actief betrokken bij deze ontwikkelingen, aangezien zij nieuwe kansen kunnen bieden om overeenstemming te bereiken over efficiëntienormen voor bestaande schepen die leiden tot emissieverminderingen en die later verder kunnen worden ontwikkeld tot marktgebaseerde maatregelen. Als eerste stap wordt voorzien in robuuste monitoring, rapportage en verificatie (MRV) van emissies. De EU werkt nauw samen met de VS, Japan, Australië, Canada, Rusland, Korea en andere landen aan de ontwikkeling van deze efficiëntienormen en een wereldwijde MRV-regeling.

De IMO erkende dat voor het bereiken van de benodigde verminderingen er tevens marktgebaseerde maatregelen nodig zijn in aanvulling op de technische en operationele maatregelen die worden besproken onder verschillende punten van de MEPC-agenda. De Commissie beschouwt marktgebaseerde maatregelen als een kosteneffectief middel, aangezien zij de nodige flexibiliteit bieden aan de scheepvaartsector. Maar besprekingen hebben tijd nodig om te rijpen, in het bijzonder wanneer rekening wordt gehouden met het feit

<sup>10</sup> Een verlaging van 10 % per jaar.

<sup>11</sup> Maddox Consulting, 2012.

<sup>12</sup> Bijlage VI van MARPOL heeft betrekking op luchtvervuiling afkomstig van schepen.

<sup>13</sup> Verslag van de 59<sup>e</sup> bijeenkomst van het MEPC, paragraaf 4.92.

<sup>14</sup> MEPC 65/4/19.

dat er meerdere aanvullende alternatieven worden bekeken bij de IMO. In het bijzonder omdat de 63<sup>e</sup> bijeenkomst van het MEPC in 2012 er niet in slaagde een mandaat te leveren voor een onderzoek naar de gevolgen van voorgestelde marktgebaseerde maatregelen<sup>15</sup>.

De EU heeft een sterke voorkeur voor een wereldwijde aanpak waarin de IMO het voortouw neemt, aangezien dit het meest geschikte internationale forum is voor het reguleren van de emissies afkomstig van de scheepvaart. Ondanks de langzame voortgang van de IMO-besprekingen tot nu toe en de urgentie om iets te doen om de negatieve gevolgen voor het klimaat te voorkomen, wil de EU betrokken blijven bij de internationale ontwikkelingen om de broeikasgasemissies afkomstig van schepen te verminderen. De EU blijft de voortgang voortdurend volgen en overweegt toekomstige acties in het kader van de UNFCCC-overeenkomst in 2015 en de besprekingen binnen de IMO.

### **3. OPNAME VAN MARITIEME BROEIKASGASEMISSIES IN DE REDUCTIEVERBINTENIS VAN DE EU: EEN GELEIDELIJKE AANPAK**

Het beleid inzake klimaat en scheepvaart van de Unie versterkt de verbintenis tot wereldwijde actie die zorgt voor een effectieve emissievermindering “over de hele linie” (in het bijzonder omdat wordt verwacht dat aan de scheepvaart gerelateerde emissies sterker zullen groeien in niet-Europese regio’s), terwijl er tegelijkertijd een eerlijk speelveld voor de scheepvaartindustrie blijft bestaan.

Het recente initiatief van de VS binnen de IMO biedt de basis voor een effectieve stapsgewijze aanpak voor het verminderen van de broeikasgasemissies in de scheepvaartsector. De EU voorziet in lijn daarmee een geleidelijke opname van maritieme broeikasgasemissies in zijn verbintenissen.

Voor de opname van maritieme broeikasgasemissies in de reductieverbintenis kan een geleidelijke aanpak bestaande uit drie opeenvolgende stappen worden overwogen:

1. invoering van een MRV-systeem voor emissies;
2. bepaling van verminderingdoelen voor de maritieme vervoerssector;
3. toepassing van een marktgebaseerde maatregel.

Een robuust MRV-systeem vormt de basis voor de tenuitvoerlegging van maatregelen die de broeikasgasemissies van schepen op EU- of wereldniveau verminderen en maakt op resultaten gebaseerde monitoring van de voortgang mogelijk. De tenuitvoerlegging van een MRV-systeem is derhalve nuttig, ook zonder dat er een marktgebaseerde maatregel van toepassing is.

Het gebrek aan bewustzijn betreffende kosten, voordelen en rendement met betrekking tot reeds beschikbare technologieën lijkt de introductie van dergelijke technologieën op grotere schaal te belemmeren. Dit soort informatie kan nuttige inzichten opleveren in de prestaties van afzonderlijke schepen, de bijbehorende exploitatiekosten en mogelijke doorverkoopwaarde ten gunste van de eigenaren van schepen, die zo beter zijn toegerust om besluiten te nemen over grote investeringen en het verwerven van de overeenkomstige financiering.

Volgens de resultaten van de effectbeoordeling levert de tenuitvoerlegging van MRV, tot op zekere hoogte, milieu- en economische voordelen op bestaande uit vermindering van maximaal 2 % van de jaarlijkse broeikasgasemissies en netto besparingen tot 1,2 miljard euro

---

<sup>15</sup> Er worden vier instrumenten overwogen: ETS, broeikasgasfonds, havenstaathellingen en een stimuleringsregeling voor efficiëntie ("Efficiency Incentive Scheme" (EIS)).

voor de sector in 2030 als gevolg van lagere brandstofrekeningen. De verwachting is dat de geraamde besparingen op de brandstofkosten opwegen tegen de kosten voor monitoring en rapportage. Een MRV-systeem kan ook de druk opvoeren voor het wegnemen van andere marktbelemmeringen, zoals gedeelde stimulansen tussen eigenaren en exploitanten van schepen, door duidelijkheid te bieden over energie-efficiënte, emissiebronnen en mogelijkheden tot vermindering.

De aanpak van de EU is ontworpen om actief bij te dragen aan een overeenkomst over wereldwijde maatregelen voor de vermindering van broeikasgasemissies door schepen binnen de IMO (zie deel 1). De aanpak maakt tevens geïnformeerde besprekingen mogelijk in Europa over marktgebaseerde maatregelen en verminderingdoelen voor de sector. De samenhang moet worden verzekerd met de ontwikkeling van het beleidskader voor klimaatverandering en energie voor 2030. MRV levert tevens robuuste en vergelijkbare gegevens op om emissieverminderingdoelen te stellen en om de voortgang van het maritieme vervoer naar een koolstofarme economie te beoordelen. In geval van de succesvolle invoering van vergelijkbaar beleid op IMO-niveau, kan het MRV-voorstel van de EU worden geïntegreerd in een generaliseerd MRV-systeem.

### **3.1. Invoering van robuuste en geharmoniseerde regelgeving betreffende monitoring en rapportage**

De belangrijkste doelstelling van een MRV-systeem is het verstrekken van betrouwbare gegevens over broeikasgasemissies afkomstig van maritiem vervoer. De invoering van een wereldwijd MRV-systeem moet prioriteit krijgen bij de IMO-onderhandelingen.

CO<sub>2</sub>-emissies in de scheepvaartsector hebben te maken met de hoeveelheid en het soort verbruikte brandstof. Het brandstofverbruik is al beschikbaar voor bijna alle schepen. In voorschrift 18 van bijlage V bij MARPOL is de beschikbaarheid van brandstofleveringsnota's<sup>16</sup> verplicht gesteld voor schepen van meer dan 400 GT die betrokken zijn bij internationaal vervoer. Het totale brandstofverbruik van een schip wordt dus reeds gemonitord.

Het rapportage- en verificatieproces moet echter nog steeds worden vastgesteld. De betrouwbaarheid en toegankelijkheid van de informatie zijn van cruciaal belang om in de hele toeleveringsketen over adequate informatie te beschikken over de koolstofprestaties van de scheepvaartsector. De vaststelling van een adequaat rapportage- en verificatieproces vereist technische werkzaamheden met het oog op beperkte administratieve lasten voor eigenaren en managers van schepen en vlaggenstaten, terwijl van de beschikbare informatie een hoge mate van nauwkeurigheid en transparantie wordt verzekerd.

Op de langere termijn biedt een geïntegreerde aanpak van de monitoring, die zich richt op alle luchtmissies, met inbegrip van SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> en stofdeeltjes, de benodigde duidelijkheid voor beleidsmakers om geïnformeerde en consistente beslissingen te nemen voor alle vervuulende stoffen, en voor belanghebbenden om op soepele wijze de nieuwe vereisten ten uitvoer te leggen. Met name kan er in een later stadium een evaluatie van de MRV-regeling worden uitgevoerd.

Het huidige voorstel van de Commissie betreft een op brandstofverbruik gebaseerde MRV-regeling waarmee op regionaal niveau kan worden begonnen, met als doel tot voorbeeld te dienen voor een wereldwijde regeling, waarbij de moeilijkheden en beste praktijken worden belicht. Het voorgestelde MRV-systeem van de EU draagt bij aan de besprekingen in de IMO,

---

<sup>16</sup> Op de brandstofleveringsnota staat het volgende vermeld: naam en IMO-nummer van het schip dat de brandstof ontvangt, de laadhaven, de contactinformatie van de leverancier van de mariene brandstof, de hoeveelheid en de dichtheid van de brandstof.

met als doel het IMO-proces te versnellen. In geval van een succesvolle stap naar een vergelijkbaar MRV op wereldniveau, kan het regionale systeem in voorkomend geval daarmee in lijn worden gebracht.

*Voorbeeldcasus: Europese ervaringen inzake besparingen op de brandstofkosten door middel van monitoring en rapportage*

Meerdere eigenaren en exploitanten van schepen die verschillende soorten schepen exploiteren (bv. bulkvrachtschepen, containerschepen, enz.), hebben reeds met succes hun eigen MRV-systemen ten uitvoer gelegd. Met behulp van elektronische hulpmiddelen voor de verzameling van gegevens, worden de meeste gegevens over de prestaties van het schip verzameld en gecontroleerd door een derde partij. Dankzij deze systemen hebben sommige bedrijven hun broeikasgasemissies reeds met tot 25 % verminderd in vergelijking met 2007. Daarnaast hebben dergelijke hulpmiddelen ook bijgedragen aan de verbetering van monitoringprocessen, zodat bemanning en de exploitanten hun tijd kunnen besteden aan hoogwaardigere taken. Eén bedrijf heeft bijvoorbeeld gemeld dat tegenwoordig 45 % van de tijd wordt besteed aan de optimalisering van prestaties, in plaats van de 5 % die eraan werd besteed vóór de invoering van het MRV-systeem.

De primaire doelstelling van het klimaatbeleid van de EU is de vermindering van broeikasgasemissies, ongeacht of ze worden verminderd door verbetering van de energie-efficiëntie of het overstappen op andere brandstof. Het voorstel van de EU voor een verordening betreffende MRV omvat echter, om in lijn te blijven met de lopende discussie binnen de IMO, een reeks parameters voor energie-efficiëntie. In geval van latere overeenstemming over het gebruik en de bepaling van deze parameters, kan de momenteel voorgestelde lijst dienovereenkomstig worden aangepast.

In het voorgestelde MRV-systeem wordt geen specifieke methode opgelegd voor de monitoring van CO<sub>2</sub>-emissies, zolang de geselecteerde methode en de onzekerheden ervan worden gerapporteerd. Dankzij deze aanpak kunnen eigenaren en exploitanten van schepen voortbouwen op bestaande praktijken. Een dergelijke maatregel kan worden geïntroduceerd zonder de doelstellingen in gevaar te brengen om het grootste deel van broeikasgasemissies afkomstig van maritiem vervoer te bestrijken door de toepassing van MRV-regels te beperken tot grote schepen van minstens 5 000 GT.

### **3.2. Tussentijdse verminderingdoelen voor de maritieme vervoerssector**

In december 2010 is in de context van het Raamverdrag van de VN inzake klimaatverandering (UNFCCC) erkend dat de opwarming van de aarde niet verder mag stijgen dan 2°C<sup>17</sup> boven het niveau vóór de industriële revolutie. Dit is van essentieel belang als de onomkeerbare negatieve gevolgen van de menselijke invloed op het klimaatstelsel moeten worden beperkt. Voor deze langetermijndoelstelling moeten de mondiale broeikasgasemissies tegen 2050 zijn teruggebracht met ten minste 50 % ten opzichte van het niveau van 1990<sup>18</sup>.

Ontwikkelde landen moeten hun emissies tegen 2050 met 80 % tot 95 % verminderen ten opzichte van de niveaus van 1990<sup>19</sup>. 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 % in het kader van een wereldwijde afspraak.

<sup>17</sup> Besluit 1/CP.16 van de Conferentie van de partijen bij het UNFCCC (de "akkoorden van Cancún").

<sup>18</sup> Gebaseerd op het vierde evaluatieverslag van de Intergouvernementele Werkgroep inzake klimaatverandering (IPCC).

<sup>19</sup> Conclusies van de Europese Raad van 29/30.10.2009 en resolutie van het Europees Parlement van 4.2.2009 (2008/2105(INI)).

Deze verbintenis is een van de vijf hoofddoelstellingen van de *Europa 2020-strategie*.<sup>20</sup> Het internationale maritieme vervoer is de enige industriesector en vervoersmodaliteit die niet valt onder de wetgeving om dit verminderingsdoel te bereiken. Daarnaast zijn de Europese Raad en het Europees Parlement overeengekomen dat alle sectoren van de economie zullen moeten bijdragen aan het verminderen van de emissies<sup>21</sup>. In het witboek betreffende vervoer van 2011<sup>22</sup> is voor het internationale maritieme EU-vervoer een verminderingsdoel van 40 % (indien haalbaar 50 %) voor 2050 gesteld in vergelijking met 2005.

Op wereldniveau moeten echter nog een goed afgebakend pad naar de vermindering van absolute emissies tegen 2050 voor maritiem vervoer en tussentijdse doelen voor de periode tussen 2020 en 2050 worden vastgesteld om te verzekeren dat de sector op passende wijze bijdraagt aan het helpen bereiken van het 2°C-doel.

Op EU-niveau mag bij dergelijke besprekingen het bredere beleidskader voor klimaatverandering en energie voor 2030 niet worden vergeten en moet er rekening worden gehouden met aspecten als de effectiviteit voor het milieu, in het bijzonder betreffende de cumulatieve CO<sub>2</sub>-verminderingen, kosten voor de sector, de ontwikkeling van emissies na 2005, mogelijke nieuwe door de IMO aangenomen efficiëntienormen evenals de beschikbaarheid en kosten van de huidige en in de toekomst verwachte verminderingstechnologieën. Bij het bepalen van doelen moet het specifieke karakter van maritieme verminderingsmaatregelen die leiden tot geen, of zelfs negatieve kosten ("laaghangende vruchten"), zoals onder andere vastgesteld in het tweede onderzoek naar broeikasgassen van de IMO uit 2009, in het achterhoofd worden gehouden, aangezien die duidelijk pleiten voor een vroege aanpak. Tot slot moeten de gegevens die in het MRV-systeem worden verzameld ook integraal deel uitmaken van dergelijke toekomstige beslissingen.

### **3.3. Effectieve en efficiënte marktgebaseerde maatregelen voor de vermindering van maritieme broeikasgasemissies**

In de effectbeoordeling wordt aangetoond dat marktgebaseerde maatregelen effectieve en geschikte middelen zijn voor het bereiken van emissieverminderingen in het maritieme vervoer, terwijl economische voordelen worden geboden aan de sector als gevolg van substantiële besparingen op brandstofkosten die verband houden met de vermindering van CO<sub>2</sub>-emissies.

Een marktgebaseerde maatregel kan marktbelemmeringen doeltreffend verwijderen, in het bijzonder de opsplitsing van stimuleringsmaatregelen, bijv. door toepassing van het beginsel "de vervuiler betaalt". Een marktgebaseerde maatregel kan marktbelemmeringen wegnemen met betrekking tot de toegang tot financiering, mits de potentiële inkomsten die worden gegenereerd worden aangewend om de steun te verzekeren van private financiering voor de sector. Afhankelijk van het bijdrage- of streefniveau kan een marktgebaseerde maatregel een sterke stimulans vormen voor het op kosteneffectieve wijze bereiken van absolute emissieverminderingen in alle economische sectoren.

Vanuit regionaal oogpunt en rekening houdend met de IMO-besprekingen, zijn in de effectbeoordeling drie opties geïdentificeerd uit de geanalyseerde varianten die duidelijk de meest veelbelovende marktgebaseerde maatregelen zijn om de broeikasgasemissies van maritiem vervoer aan te pakken, te weten:

---

<sup>20</sup> COM(2010) 2020 definitief.

<sup>21</sup> Richtlijn 2003/87/EG en Beschikking nr. 406/2009/EG.

<sup>22</sup> COM(2011) 144 definitief.



1. *Een op bijdrage gebaseerd compensatiefonds*, waarbij een vrijwillige bijdrage (in €tCO<sub>2</sub>) in het fonds wordt gestort. De bijdrage is afhankelijk van de emissies van het schip dat valt onder de verordening. Dit vrijwillige instrument kan alleen succesvol ten uitvoer worden gelegd indien een aanvullend instrument (bv. snelheidsbeperkingen, ETS, enz.) wordt ingesteld en de deelname aan het fonds wordt voorzien als vrijwillige opt-out van het aanvullende instrument<sup>23</sup>.
2. *Een op een streefcijfer gebaseerd compensatiefonds* gebaseerd op het vaststellen van één streefcijfer voor alle schepen die onder de verordening vallen. Een sectorbrede entiteit<sup>24</sup> zorgt ervoor dat het streefcijfer wordt gehaald. Elk schip dat onder de verordening valt, moet een contractuele relatie aangaan met deze entiteit om te verzekeren dat het streefcijfer wordt behaald. De contractuele overeenkomst vereist de betaling van lidmaatschapskosten, die investeringen in de efficiëntie van schepen ondersteunen, evenals bepalingen in geval van collectief voorbijstreven van het streefcijfer.
3. *Een regeling voor de handel in emissierechten (ETS)*, die inhoudt dat elk schip aan het einde van de nalevingsperiode emissierechten moet indienen die overeenkomen met de emissies van het voorgaande jaar.

In dit kader is duidelijk dat de discussie over de huidige IMO-voorstellen moet worden voortgezet en de complementariteit ervan moet worden nagestreefd. Voor het precieze ontwerp van een optie zijn nadere werkzaamheden en ontwerpbesluiten nodig<sup>25</sup>. Het huidige voorstel voor een MRV is ontworpen om eventuele toekomstige efficiëntienormen en een toekomstige marktgebaseerde maatregel te kunnen onderbouwen op basis van de momenteel binnen de EU en de IMO besproken opties.

#### **4. PARALLELE MAATREGELEN OM MARKTBELEMMERINGEN WEG TE NEMEN**

In 2009 heeft de Commissie strategische doelen en aanbevelingen aangenomen voor het maritieme vervoersbeleid van de EU. Een uitgebreide en samenhangende aanpak voor de vermindering van broeikasgasemissies afkomstig van de internationale scheepvaart werd door de Commissie aangegeven als cruciale prioriteitsontwikkeling. In het witboek betreffende vervoer uit 2011 is dit bevestigd. Als opvolging van het witboek ontwikkelt de Commissie een strategisch raamwerk voor vervoersonderzoek, innovatie en implementatie voor een geïntegreerd, efficiënt en milieuvriendelijk Europees vervoerssysteem.

De Commissie onderzoekt nog steeds hoe marktbelemmeringen die de opname van koolstofarme technologieën belemmeren, op passende wijze kunnen worden aangepakt. Na besprekingen met het Europees Parlement, de lidstaten en belanghebbenden uit de industrie en de civiele samenleving kan de Commissie prioriteit verlenen aan bepaalde gebieden voor nadere analyse en toekomstige initiatieven. Gelet op het wereldwijde karakter van de sector zouden deze werkzaamheden nauw moeten zijn verbonden met inspanningen binnen de IMO.

De IMO overweegt in het bijzonder de mogelijke behoefte aan en het ontwerp van een norm voor brandstofverbruik, evenals de mogelijke ontwikkeling van een norm om de prestaties

<sup>23</sup> Dit mechanisme moet zo worden ontworpen dat het op contributie gebaseerde fonds in de praktijk het primaire instrument blijft. Het Noorse NO<sub>x</sub>-fonds is een voorbeeld waarbij belasting dient als een dergelijk aanvullend instrument. Er kan dus worden aangenomen dat het gebruik van alternatieve maatregelen marginaal zal zijn.

<sup>24</sup> Zoals een vereniging of een overheidsorgaan.

<sup>25</sup> Besluiten zoals die over de entiteit die verantwoordelijk is voor het innen van inkomsten die moeten worden gerecycled in de sector, betreffende de brede toepassing en betreffende mogelijke aanvullende stimuleringsmechanismen.

van romp en voortstuwing te meten. Hiervoor moeten de Commissie en de lidstaten actief samenwerken binnen de IMO en de lopende normontwikkeling uitbreiden om andere belangrijke technologische oplossingen te bestrijken.

Het verminderen van de broeikasgasemissies afkomstig van het maritieme vervoer rust voor een aanzienlijk deel op adequate landgebaseerde infrastructuur. De Commissie ondersteunt reeds de ontwikkeling van dergelijk infrastructuur, bijvoorbeeld voor elektrificatie van havens en alternatieve brandstoffen, zoals LNG, door middel van financiële stimulering en regelgevende maatregelen<sup>26</sup>. Toekomstige initiatieven moeten in het bijzonder rekening houden met de noodzaak om verschillende emissiesoorten gezamenlijk aan te pakken, zowel ten behoeve van de rechtszekerheid als van juridische en operationele efficiëntie.

Veel energie-efficiënte technologische oplossingen voor de maritieme industrie vereisen aanzienlijk kapitaalkosten vooraf, die mogelijk moeilijk te mobiliseren zijn in het huidige economische klimaat. Innovatieve financieringsoplossingen, zoals het contracteren van energieprestaties, en het gebruik van EU-faciliteiten ter ondersteuning van investeringen, die beschikbaar zijn via de Europese Investeringsbank, kunnen nuttige hulpmiddelen zijn om scheepseigenaren te helpen bij het dragen van de aanvankelijke kosten.

Tot slot vereist de overstap naar een koolstofarm of zelfs koolstofvrij maritiem vervoer aanzienlijke onderzoeksinspanningen op de lange termijn, ondanks het feit dat er al veel technologieën beschikbaar zijn. Uit hoofde van het Zevende Kaderprogramma verstrekt de Commissie reeds aanzienlijke financiering voor de ontwikkeling en implementatie van technologieën die zijn gericht op het verminderen van het brandstofverbruik en bijbehorende emissies van de schepen van morgen. In het voorgestelde Horizon 2020-kader<sup>27</sup> wordt beoogd deze inspanningen voort te zetten en te versterken.

## **5. CONCLUSIES EN TOEKOMSTIGE AANPAK**

De voorgestelde geleidelijke aanpak van broeikasgasemissies afkomstig van schepen door middel van een robuust MRV-systeem is een eerste stap die aansluit bij andere maatregelen in het kader van de IMO. Het voorstel vormt een bijdrage aan de besprekingen binnen de IMO en kan als voorbeeld dienen voor een wereldwijde regeling.

Alle internationale partners moeten serieuze besprekingen aangaan en laten zien dat ze bereid zijn om zich in te zetten voor het IMO-proces dat is gericht op het overeenkomen van een wereldwijde marktgebaseerde maatregel en mogelijke normen met betrekking tot de operationele efficiëntie van de bestaande vloot. Om geloofwaardig te zijn, moeten deze werkzaamheden voortbouwen op een robuuste, wereldwijde MRV-regeling.

Het is in het belang van de EU om zich aan zijn klimaatbeleidsdoelstellingen te houden en zijn toezeggingen na te komen. De EU moet bijgevolg bij het uitblijven van een overeenkomst verdere maatregelen nastreven om het maritieme vervoer op te nemen in de economiebrede inspanning die consistent is met de Europa 2020-strategie. De Commissie nodigt het Europees Parlement, de lidstaten en alle belanghebbenden uit om de in de mededeling geïdentificeerde openstaande punten te bespreken met het oog op mogelijke toekomstige initiatieven van de EU voor de aanpak van broeikasgasemissies door maritiem vervoer.

---

<sup>26</sup> COM(2013) 17 definitief, COM(2013) 18 definitief en SWD(2013) 4 definitief.

<sup>27</sup> COM(2011) 809 definitief.